

**ORGANIZACIÓN Y TRANSFORMACIÓN COMUNITARIA DEL CORREDOR
YOMASA – JUAN REY EN EL MARCO DE SUS PRINCIPALES AGENTES
MODELADORES**

JONATHAN PÉREZ LEAL

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
FACULTAD DE HUMANIDADES
LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES
BOGOTÁ D.C. COLOMBIA**

2019

**ORGANIZACIÓN Y TRANSFORMACIÓN COMUNITARIA DEL CORREDOR
YOMASA – JUAN REY EN EL MARCO DE SUS PRINCIPALES AGENTES
MODELADORES**

JONATHAN PÉREZ LEAL


TUTOR: JENNY MARISOL ÁVILA MARTÍNEZ

**TRABAJO DE GRADO PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN
CIENCIAS SOCIALES**

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
FACULTAD DE HUMANIDADES
LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES
LINEA DE GEOGRAFÍAS CRÍTICAS Y EDUCACIÓN
BOGOTÁ D.C. COLOMBIA**

2019

Copyright © 2019 Universidad Pedagógica Nacional. Todos los derechos reservados.

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL <small>Educación al servicio de la sociedad</small>	FORMATO	
	RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE	
Código: FOR020GIB		Versión: 01
Fecha de Aprobación: 10-10-2012		Página 1 de 14

1. Información General	
Tipo de documento	Trabajo de grado
Acceso al documento	Universidad Pedagógica Nacional. Biblioteca Central
Título del documento	ORGANIZACIÓN Y TRANSFORMACIÓN COMUNITARIA DEL CORREDOR YOMASA – JUAN REY EN EL MARCO DE SUS PRINCIPALES AGENTES MODELADORES
Autor(es)	Pérez Leal, Jonathan
Director	Ávila Martínez, Jenny Marisol
Publicación	Bogotá, Universidad Pedagógica Nacional, 2019, 182 p.
Unidad Patrocinante	Universidad Pedagógica Nacional
Palabras Claves	CORREDOR YOMASA – JUAN REY; INFORMALIDAD; ORGANIZACIÓN COMUNITARIA; VIVIENDA; TRANSPORTE INFORMAL; VIOLENCIA.

2. Descripción
Trabajo de Grado que da cuenta de la caracterización y análisis de la organización comunitaria en el espacio geográfico y de lucha barrial denominado Corredor Yomasa – Juan Rey.

Reconociendo la existencia de unos agentes modeladores (vivienda, transporte informal, violencia) que condicionan dicho proceso organizativo y que configuran formas de socialización en el sector.

3.Fuente

- Alcaldía Local de Usme. (1995). *Acuerdo Local N° 009 de 1995*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Local de Usme. (1998). *Acuerdo Local N° 005 de 1998*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Local de Usme. (2001). *Acuerdo Local N° 018 de 2001*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Local de Usme. (2004). *Acuerdo Local N° 004 de 2004*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Local de Usme. (2008). *Acuerdo Local N° 002 de 2008*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Local de Usme. (2012). *Acuerdo Local N° 002 de 2012*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2004). *Recorriendo Usme. Diagnóstico Físico y Socioeconómico de Las Localidades de Bogotá D.C.* Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (1995). *Decreto N° 425 de 1995*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2000). *Decreto N° 619 de 2000*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2003). *Decreto N° 266 de 2003*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2009). *Decreto N° 596 de 2009*. Bogotá D.C.
- Baquero, L. E., & Cetina, S. N. (2003). *Empresas Públicas de Transporte en Bogotá. Siglo XX*. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Benjamin, W. (1995). *Para una crítica de la violencia*. Buenos Aires: Leviatán.
- Blanco, Mercedes. (2012). Autoetnografía: una forma narrativa de generación de conocimientos. *Andamios*, 9(19), 49-74. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-

00632012000200004&lng=es&tlng=es.

- Brenner, N., Peck, J., & Theodore, N. (2015). Urbanismo neoliberal. La ciudad y el imperio de los mercados. En O. M. Madrid., *El mercado contra la ciudad. Globalización, gentrificación y políticas urbanas.* (págs. 211-270). Madrid: Traficantes de sueños.
- Cano, Diana, (2017). El paisaje periurbano: transformaciones, complejidad, percepciones e imaginarios en la localidad de Usme. Bogotá, Colombia. Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá.
- Camacho, Aureliano, (2016). *La expansión urbana como reveladora de territorialidades: Conflicto de proximidad en Usme-Bogotá.* URBANA: Revista Electronica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade. 8.133.10.20396/urbana.v8i3.8646409.
- Camargo Sierra, A., & Hurtado Tarazona, A. (2013). Urbanización informal en Bogotá: agentes y lógicas de producción del espacio urbano. *Revista INVI*, 28(78), 77-107.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (1999). *Perfil Local de Usme. Documento preliminar - solo para comentarios.* Bogotá D.C.: Cámara de Comercio de Bogotá. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11520/3248>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2006). *Frentes de Seguridad Local.* Dirección de Seguridad y Convivencia. Bogotá: Cámara de Comercio de Bogotá.
- Carrión, F. (2008). Violencia urbana: un asunto de ciudad. *EURE (Santiago)*, 34(103), 111-130.
- Carroll, A. (1980 - 1981). Las subdivisiones piratas y el mercado para lotes residenciales en Bogotá. *Revista Cámara de Comercio de Bogotá*(11), 208-291.
- Casallas, J. E. (2015). *Proceso de Urbanización de la Localidad de Usme (1972 - 2000). Contraste Entre el Pensamiento Moderno de Ciudad y la Marginalidad Social Urbana.* Bogotá D.C.

Castilla, C. E. (2001). La violencia en el conflicto armado durante los años 90. *Revista Opera*, 1(1), 229 – 245.

Centro Nacional de Memoria Histórica. (2013). *Guerrilla y población civil. Trayectoria de las FARC 1949 - 2013*. Bogotá D.C.: Imprenta Nacional.

Centro Nacional de Memoria Histórica. (2015). *Limpieza Social. Una Violencia Mal Nominada*. Bogotá D.C.: Cometa Global Cooperativa Multiactiva.

Cervero, R. (2001). Informal Transit: Learning From The Developing World. *Access*(18), 15-22. Recuperado de: <https://www.accessmagazine.org/spring-2001/informal-transit-learning-developing-world/>

Cervero, R., & Golub, A. (Noviembre de 2007). Informal transport: A global perspective. *Transport Policy*, 14(6), 445-457. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.04.011>

Colombara, M., & PROPUESTA-Argentina, F. La violencia urbana explorada desde la perspectiva de género. Experiencias en América Latina.

Congreso de la República. (1986). *Ley 11 de 1986*. Bogotá D.E.

Congreso de la República. (1994). *Ley N° 152 de 1994*. Bogotá D.C.

DANE. (1993). *EDICIÓN DE INFORMACIÓN POR LOCALIDADES DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ : CENSO 1993*. Bogotá D.C.: DANE.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (1993). Carretera Bogotá - Villavicencio. Bogotá D.C. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/2654.pdf>

El Espectador. (18 de Diciembre de 2015). Sicarios atacaron con cuchillos y armas automáticas en masacre de Usme. *El Espectador*. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/sicarios-atacaron-cuchillos-y-armas->

automaticas-masacre-articulo-606436

FARC. Secretariado del Estado Mayor Central. (1982). *Informe Central de la VII Conferencia Nacional*. FARC .

Ferro, P. S. (2014). *Paratransit: A key element in a dual system*. Recuperado de:
http://www.codatu.org/wpcontent/uploads/transportos_collec_artisanal_V03ecran_EN.pdf

Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra. (2005) Resolución No. 0808 del 11 de noviembre de 2005(396), 81 - 107. Recuperado de:
<http://documanager.sdp.gov.co/DigitalizadosBiblioteca/Gacetas/396.pdf>

Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra. (2008) Resolución No. 0859 del 7 de octubre de 2008(507), 38 - 46. Recuperado de:
<http://documanager.sdp.gov.co/DigitalizadosBiblioteca/Gacetas/507.pdf>

Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra (2010) Decreto No. 596 del 29 de diciembre de 2009(550), 3 - 46. Recuperado de:
<http://documanager.sdp.gov.co/DigitalizadosBiblioteca/Gacetas/550.pdf>

Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra. (2014) Resolución No. 1183 del 30 de septiembre de 2014(694), 275 - 301. Recuperado de:
<http://documanager.sdp.gov.co/DigitalizadosBiblioteca/Gacetas/694.pdf>

Galban, L. Y., Rodríguez, L. C., & Fernández, M. M. (19 de Mayo - Agosto de 2009). *La Guerra Psicológica Contemporánea. Conceptos esenciales y características*. Recuperado de: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1727-81202009000200012

Guizado, A. C. (1993). *La Criminalidad Urbana en Colombia: Una aproximación cuantitativa*.

(Fedesarrollo, Ed.) *Coyuntura Social*(11), 103-119. Recuperado de:
<http://hdl.handle.net/11445/1851>

Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid, España: Siglo XXI de España Editores, S. A.

Harvey, D. (Mayo de 2007). Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual. (V. D. Cione, Ed.) *GeoBaireS. Cuadernos de geografía.*, 3-52. Recuperado de:
http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/mcheca/teoria_geografica/LECTURA_26bis.pdf

Heinrichs, D., Goletz, M., & Lenz, B. (10-15 de Julio de 2017). Negotiating territory: strategies of informal transport operator to access public space in urban África and Latin América. *World Conference on Transport Research 2016*, 4507-4517.

Hospital de Usme. (2010). *Localidad Usme. Diagnostico Local de Salud con Participación Social 2009 - 2010*. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Lafoy, P. D., & Rojas, E. T. (1 de Enero de 1992). Características de La Informalidad en El Transporte de Pasajeros en Santiago. *Revista de Sociología*(6-7), 89-106.
doi:10.5354/0719-529X.1992.27619

Ley 09. Diario oficial No 38.650 de la República de Colombia, Bogotá D.E., enero 11 de 1989

Ley 152. Diario oficial No 41.450 de la República de Colombia, Bogotá D.C., julio 15 de 1994

Ley 388. Diario oficial No 43.091 de la República de Colombia, Bogotá D.C., julio 24 de 1997

Luna, F. G. (2018). *Geografía y violencia. Una aproximación conceptual Al fundamento espacial de la violencia estructural*. Ciudad de México D.F.: Ediciones Monosílabo.

Marín, J. J. (2010). Narrando el dolor y luchando contra el olvido en Colombia. Recuperación y trámite institucional de las heridas de la guerra. *Sociedad y Economía*(19), 205 - 228.

Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/996/99618007011.pdf>

Moreno, C. A. (2018). OPERACIÓN LIBERTAD I LA PRIMERA FASE DEL PLAN

PATRIOTA. *Revista Ejército* 195. Recuperado de:

https://publicacionesejercito.mil.co/recurso_user/revista_ejercito/Revista_195/operacion-libertad-i.html

Novoa, J. A. (2010). Transformación urbana de la ciudad de Bogotá, 1990 - 2010: efecto espacial de la liberalización del comercio. *Perspectiva Geográfica*, 15, 85 – 112.

O'Connor, J. (Julio - Diciembre de 2003). Desarrollo desigual y combinado y crisis ecológica. *Ambiente & Sociedad*, VI(2), 9-23.

Pizarro, A. R. (1998). La vivienda en economías informales de Cochabamba. *Quinto Ciclo de Investigaciones Sobre la Vivienda en América Latina PEVAL – CEHAP*.

Presidencia de la República. (1993). *Decreto Ley N° 1421 de 1993*. Bogotá D.C.

Ramírez, M. C. (29 - 31 de Octubre de 2003). Hábitat versus vivienda: mirada crítica sobre el viviendismo. *Seminario Foro-Internacional La Construcción del Hábitat Popular: Experiencias de Intervenciones Urbano, Arquitectónicas, Tecnológicas y Pedagógicas.*, 1 – 31.

Ramos, L. M. (2011). *Unas montañas al servicios de Bogotá: Imaginarios de naturaleza en la reforestación de los cerros orientales, 1899 - 1924*. Bogotá, Colombia: Universidad de los Andes.

Redacción El Tiempo. (15 de Febrero de 1994). Seis asesinados en tienda de usme. *Periodico El Tiempo*. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-43834>

Redacción El Tiempo. (31 de Agosto de 1996). Guerrilla voló los cai de Libertadores y Juan Rey. *Periodico El Tiempo*. Recuperado de:

<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-486369>

Redacción El Tiempo. (12 de Julio de 1998). *Periodico El tiempo*. Recuperado de:

<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-745580>

Redacción El Tiempo. (8 de noviembre de 2003). *Periodico El*

tiempo. Recuperado de: [https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-](https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1000445)

[1000445](https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1000445)

Reyes, L. B. (2017). *La seguridad urbana en movimiento: estado, acciones colectivas y prácticas cotidianas frente a la inseguridad en Bogotá*. Bogotá D.C.: Universidad Externado de Colombia.

Rico, L (25 de julio de 2010). El desarrollo del sur de Bogotá: pelea casada entre el Distrito y

Arquímedes Romero. La Silla Vacía. Recuperado de:

<https://lasillavacia.com/historia/16823>

Salazar, B. P. (2006). Los grupos paramilitares en Bogotá y Cundinamarca, 1997 - 2005.

Desafíos, 14, 338-381. Recuperado de:

<https://revistas.urosario.edu.co/index.php/desafios/article/view/745/672>

Santafé, G. M. (1998). *Usme y su historia*. Bogotá, Colombia.

Sanz, Felipe H. La seguridad en las ciudades: el nuevo enfoque de la geoprevención.

Sarlo, Beatriz. (2005). TIEMPO PASADO Cultura de la memoria y giro subjetivo. Una discusión. (Primera ed.) Buenos Aires, Argentina: Siglo Veintiun Editores.

Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad

de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (14). Recuperado de:

<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-14.htm>

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION. (30 de Junio de 2016). *Secretaría Distrital*

de Planeación. Recuperado de www.sdp.gov.co: <http://www.sdp.gov.co/gestion-estudios-estrategicos/informacion-cartografia-y-estadistica/repositorio-estadistico/serie-poblacional-1995-2020-bogota-y-sus-localidades%5D>

Smith, N. (2008). *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space* (Tercera ed.). Athens, Estados Unidos: University of Georgia Press.

Torres, A. (2013). *La Ciudad en la Sombra: Barrios y luchas populares en Bogotá 1950 - 1977*. (Vol. II). Bogotá, Colombia: Universidad Piloto de Colombia.

Tovar, C. A. (2009). *Ciudad Informal Colombiana: barrios contruidos por la gente*. (Vol. 1). Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.

Tovar, C. A., & Joya, S. R. (8 de Diciembre de 2014). Estrategias de inclusión - exclusión de la ciudad colombiana autoproducida mediante políticas de reasentamiento barrial. *Bulletin de l'Institut Francais d'Études Andines*, 43(3).

Tovar, C. A., García, J. J., & Moreno, J. E. (2009). *Pobreza urbana y mejoramiento integral de barrios en bogotá*. (Vol. I). Bogotá, Colombia: Facultad de artes Universidad Nacional de Colombia.

Tovar, C. A., García, J. J., Medina, N. A., & Moreno, J. E. (2013). Hacer del Mejoramiento Barrial y Urbano una política pública estratégica para la superación de la pobreza. *Bitácora Urbano Territorial*(2), 105 - 114. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/42413>

UN HABITAT. (2008). *Informes GEO Locales. Localidad 5 - Usme*. Bogotá D.C.: UN HABITAT; Alcaldía Mayor de Bogotá; Universidad Nacional de Colombia.

Veeduría Distrital; INJAVIU; El Tiempo. (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y Realidades*. Bogotá D.C.: Ricardo Montezuma.

Webber, M. (1919). La política como vocación. En M. Webber (Ed.), *Conferencia a la Asociación Libre de Estudiantes de Munich*, (pág. 2). Munich.

Webber, M. (2007). *Sociología del poder. Los tipos de dominación*. Madrid: Alianza editorial.

Ziccardi, A. (1997). DE LA REFORMA URBANA A LA DEMOCRATIZACIÓN DE LOS GOBIERNOS LOCALES. *América Latina Hoy*. (15), 21 - 29. Recuperado de:
<https://www.redalyc.org/pdf/308/30801504.pdf>

Žižek, S. (2009). *Sobre la violencia. Seis reflexiones marginales*. Barcelona: Paidós.

4.

Contenidos

El capítulo 1 refiere sobre el proceso de construcción de vivienda popular en el Corredor Yomasa – Juan Rey. En primer lugar, se aborda la discusión sobre aquel espíritu comunitario en la localidad que lleva a que desde la década de 1970 la invasión de terrenos, parcelación de fincas y migración interna, tuvieron un proceso de crecimiento acelerado como consecuencia del crecimiento de las industrias del ladrillo y la extracción de arenas. Posteriormente, se aborda cómo se dio el proceso de construcción informal en los barrios del corredor y lo que implicó la llegada del neoliberalismo para la construcción de vivienda popular entre los años 1980 y 1990 con el cambio de políticas en este sector y la organización en los barrios. Finalmente, se menciona la implementación de políticas de corte neoliberal en el sector de la vivienda y cómo estas de uno u otro modo tuvieron incidencia en el corredor a través de diversos programas y la transformación del espacio barrial para la posterior llegada de agentes inmobiliarios con proyectos de vivienda formal.

El capítulo 2 discute el surgimiento, desarrollo y consolidación de la modalidad del transporte

informal en el Corredor Yomasa – Juan Rey en el marco de la construcción de vivienda informal y el ejercicio de la violencia. Se aborda el tema del transporte desde su noción histórica y lo que implicó para el desarrollo de la ciudad para posteriormente revisar el referente legislativo al respecto. En una segunda parte, el capítulo está dado por el abordaje del transporte como categoría y la definición de lo que es el transporte informal bajo diferentes ópticas teóricas, posteriormente se describe el desarrollo y funcionamiento de este sistema, sus características, cómo se ha constituido, su importancia para esta zona de la localidad, la convivencia con el modelo de transporte formal, su relación con la violencia y los modos de organización del gremio de transportadores.

El capítulo 3 está dado por una revisión sobre el concepto de violencia estructural y producción desigual del espacio en el proceso organizativo barrial. En un primer momento se abordan las políticas de seguridad para la localidad de Usme entre 1995 y 2015 para poder comprender qué se ha hecho para frenar este fenómeno, posteriormente se aborda el concepto de violencia como categoría de análisis a la luz de varios referentes teóricos que discuten el tema y poder relatar el contexto violento en el sector que ha sido dividido en dos partes: la primera dada por un recuento sobre la situación de violencia y la segunda parte por los efectos de la violencia en la organización y formas de socialización comunitaria en el Corredor Yomasa – Juan rey, sus actores, posterior transformación y en donde efectivamente se enmarcan los procesos de construcción de vivienda y transporte anteriormente descritos.

El capítulo 4 está dado por una serie de reflexiones finales que se recogen de cada capítulo elaborado en donde la primera parte reúne una serie de conclusiones generales de cada capítulo junto a un breve espacio donde se describe la situación del sector en la actualidad en la medida

en que después de la delimitación temporal de este trabajo han seguido efectuándose algunos cambios y transformaciones que es preciso tenerlas en cuenta para futuras discusiones, en una segunda parte se argumenta el por qué estos agentes descritos pueden analizarse a la luz de la teoría del Desarrollo Desigual no sin antes aclarar que si bien esta apuesta teórica no hace parte medular de este proyecto, sí se propone como una posibilidad analítica para continuar en la investigación de estos fenómenos.

5.

Metodología

Como herramientas metodológicas se hace uso de la observación participante junto con la recopilación de material bibliográfico, fotográfico y la elaboración propia de las cartografías, así como de cálculos propios sobre la tasa anual media de crecimiento poblacional de la localidad de Usme. Proceso en el cual se pueden identificar los actores modeladores delimitando las categorías principales a trabajar en el proceso de investigación y las personas con las cuales se tuvo contacto para recopilar testimonios y constrastrar la información en donde se hace uso de la entrevista semi estructurada. Se propone al inicio del trabajo el apartado *Diario Vivir en las Colinas del Olvido: Corredor Yomasa – Juan Rey 1995 – 2015* como herramienta de descripción contextual para situar al lector en el espacio y que involucra un estilo de escritura enmarcado entre la crónica y la literatura. Al final del trabajo se propone en el apartado *Teoría del desarrollo desigual: Una puerta para ampliar el análisis* la posibilidad de poder continuar con el desarrollo y análisis de los agentes trabajados a partir de la categoría de Desarrollo Geográfico Desigual y Desarrollo Desigual en mercados bajo la noción del Neoliberalismo Realmente existente y se propone una puerta de análisis inicial por donde

empezar a elaborar dicho planteamiento.

6.

Conclusiones

El proceso organizativo que debe abrirse en torno al acceso a la vivienda efectivamente no será el de antaño, sino que se caracterizará fundamentalmente por el acceso a nuevos espacios de participación ciudadana que permitan reconstruir las bases organizativas que aparentemente se han diluido en el tiempo y en el espacio. Este nuevo proceso organizativo que tienda a generarse posiblemente sea mucho más amplio e incluya un fuerte componente participativo de organizaciones sociales en tanto las nuevas dimensiones referentes al acceso a la vivienda ya no son las de antes y por el contrario son mucho más amplias en el marco de la ciudad neoliberal. El transporte informal en el Corredor Yomasa – Juan Rey ha sufrido varias transformaciones a lo largo del tiempo, sin embargo, ha sido un modelo que por su antigüedad y vigencia no es susceptible de sufrir cambios significativos en su forma de operar. No obstante, generalmente esta clase de modelo es susceptible de desaparecer en cualquier momento o de mantenerse temporalmente e incluso fortalecerse, este es el común denominador que posee este sistema en tanto la reestructuración del modelo de transporte oficial puede llevar a su desaparición o fortalecimiento, esto sólo se sabrá a mediano y largo plazo y por ello esta diferenciación sustancial respecto a los modos de transporte en parte determinará las condiciones de movilidad en el futuro. Existe una crisis social en este sector de la localidad de Usme que no solamente responde a dinámicas aparentemente aisladas, sino que aquella crisis se ha generalizado en tanto la existencia de construcción informal de la vivienda, el funcionamiento de un mecanismo de transporte informal ante la ausencia y precariedad de un sistema de transporte oficial y la presencia de la violencia son consecuencia directa de procesos de desigualdad en la ciudad y

que ha desatado esta serie de fenómenos en el Corredor Yomasa – Juan Rey y con ellos un proceso de organización colectiva y popular que trata de sortear las dificultades que estas dinámicas acarrearán. Por lo cual la única forma de superar la espiral de violencia que aqueja a la comunidad es generando dinámicas organizativas barriales que puedan permanecer en el tiempo y el espacio.

--

Elaborado por:	Jonathan Pérez Leal
Revisado por:	Jenny Marisol Ávila Martínez

Fecha de elaboración del Resumen:	10	06	2020
--	----	----	------

INDICE

INDICE DE ECUACIONES.....	5
INTRODUCCIÓN	6
Corredor Yomasa – Juan Rey	7
Aspecto Metodológico	13
Diario vivir en las colinas del olvido: Corredor Yomasa – Juan Rey 1995 – 2005	22
1. Acerca de la Vivienda a la Luz de las Transformaciones y Fenómenos en el Corredor Yomasa – Juan rey	30
1.1. Espíritu comunitario: primeros referentes.....	31
1.2. Espíritu organizativo barrial, construcción de vivienda informal e inserción del neoliberalismo: 1980 – 1990.....	45
1.3. Neoliberalización de la vivienda: 1990 – 2015.....	52
1.4. Conclusiones: vivienda y organización comunitaria	74
2. Manifestaciones del Transporte Informal en el Corredor Yomasa – Juan rey.....	75
2.1. Referente institucional sobre el transporte: 1995 – 2015	79
2.2. El transporte informal como categoría.....	89
2.3. Piratas de la colina en el Corredor Yomasa – Juan Rey	93
2.3.1. Rutas del servicio informal de transporte	95
2.3.2. Vehículos empleados en el transporte informal	98
2.3.3. Funcionamiento del servicio y organización del sistema	100
2.3.4. Tarifas, pasajeros y frecuencia	101
2.3.5. Organización de los transportadores informales	106

2.4. Transporte informal y violencia.....	109
2.4.1. Violencia por monopolio.....	111
2.4.2. Violencia por turno.....	114
2.5. Transporte informal y vivienda.....	115
2.6. Conclusiones: el transporte de cara al futuro.....	117
3. Violencia y Producción Desigual Del Espacio en Torno a Los Procesos de Organización y Desmovilización Comunitaria en El Corredor Yomasa – Juan Rey	119
3.1. Políticas de seguridad para la localidad de Usme: 1995 – 2015.....	120
3.2. La violencia como categoría.....	126
3.3. Contexto violento finales del siglo XX: 1985-1995.....	129
3.3.1. La violencia modeladora como eje dinamizador.....	131
3.3.2. Tensiones en el Corredor Yomasa – Juan Rey.....	135
3.3.3. Consecuencias de la violencia modeladora.....	143
3.4. Proyecto Organizativo Barrial y Violencia.....	147
3.4.1. Tensiones y violencia: 1995 – 2002.....	147
3.5. Violencia en el marco de la política de seguridad democrática: 2002 - 2010	151
3.6. Conclusiones: nuevas manifestaciones de la violencia.....	158
4. Conclusiones Para Construir Espacios de Esperanza.....	160
4.1. Conclusiones generales.....	161
4.2. Corredor Yomasa – Juan Rey en la actualidad y de cara al futuro.....	164
4.3. Teoría del desarrollo desigual: Una puerta para ampliar el análisis.....	168

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Barrio Compostela I, 1996	23
Ilustración 2. Promesa de venta de un lote de 72 metros cuadrados entre Neftalí Salcedo Ramos y Aura María Franco Beltrán en el barrio Compostela II Sector, año 1987.	35
Ilustración 3. Ubicación de las Principales UPZ que Conforman los Barrios del Corredor Yomasa - Juan Rey.....	39
Ilustración 4. Área Promedio de Lotes Vendidos en el Mercado Informal Según Norma Mínima Urbanística: 1950 – 2010	40
Ilustración 5. Vista general de los Barrios del Corredor Yomasa - Juan Rey Desde el Sector Doña Juana, 1986.....	44
Ilustración 6. Construcción Informal al Borde de la Quebrada Bolonia, Sector Compostela - El Curubo Calle 81 sur, 1997.....	49
Ilustración 7. Caracterización de los Barrios de la Parte Alta y Baja que Componen el Corredor Yomasa - Juan Rey Entre las UPZ Gran Yomasa y La Flora.....	55
Ilustración 8. Barrios Adyacentes al Parque Entrenubes Pertenecientes a la Parte Alta del Corredor Yomasa - Juan Rey, Zona Bolonia, 1998.	60
Ilustración 9. Área de Intervención del Proyecto de Mejoramiento de Barrios "Sur con Bogotá", Zona Bolonia, 2004.	62
Ilustración 10. Predios que no Fueron Abandonados por sus Propietarios. Imagen Posterior a la Ejecución del Proyecto, Zona Bolonia, 2007.....	63
Ilustración 11. Límite del Proyecto de Pavimentación de Calles Programa Mejoramiento de Barrios Sur con Bogotá, Corredor Yomasa Juan Rey, Barrios Compostela III y Doña Liliana.	64
Ilustración 12. Cultivos de arveja en los predios de la Hacienda Bolonia Previo a ser Urbanizados	66

Ilustración 13. Terrenos de la Hacienda Bolonia Listos Para ser Cultivados.....	67
Ilustración 14. Fotografía Inédita en Inmediaciones de la Hacienda Bolonia 1998.	68
Ilustración 15. Primeros Terrenos a Finales del Año 2009 Listos Para ser Intervenidos por la empresa CG Constructora y Ágora Constructores	69
Ilustración 16. Delimitación Total del Plan Parcial Ciudadela Bolonia con 30 Hectáreas de Área Neta Urbanizable, 2013.....	70
Ilustración 17. Delimitación de las 5 Zonas de la Localidad de Usme Establecidas en el Acuerdo Local 005 de 1998.....	84
Ilustración 18. Vehículos Tipo Chevette Prestando el Servicio de Transporte Informal al Barrio Juan Rey. (Fuente: Google Street View, 2019)	97
Ilustración 19. Interior y Exterior de Una Minivan Chevrolet Modelo 2010 que Presta el Servicio de Transporte Informal en la ruta comprendida entre Yomasa y Juan Rey.....	97
Ilustración 20. Mecánico Haciendo Labores de Reparación de un Carro que Presta el Servicio de Transporte Informal en el Corredor Yomasa - Juan Rey.	101
Ilustración 21. Reten de la Policía Ingreso al Barrio Compostela – Bolonia, 10 de noviembre de 2019.	107
Ilustración 22. Tabla de Ruta E-57, Transportes Panamericanos S.A	111
Ilustración 23. Buses de la empresa Transportes Panamericanos S.A Cubriendo la Ruta E-57 Yomasa – San José de Bavaria, Avenida Caracas Sector Santa Librada, año 1999.....	111
Ilustración 24. Ruta del Servicio de Transporte Formal que fue Objeto de Este Proceso de Violencia por Parte de los Transportadores Informales	112
Ilustración 25. Algunas Estadísticas Sobre Violencia en la Localidad de Usme.....	121
Ilustración 26. Reconstrucción de la Zona Geográfica Para 1988 a Partir de Fotografías Satelitales Superpuestas de Diferentes Temporalidades. Los Barrios y Zonas de Borde	

Urbano - Rural Señaladas con Rojo Corresponden a lo que Actualmente Constituye el Corredor Yomasa – Juan Rey	135
Ilustración 27. Ubicación de la Urbanización La Andrea y del Barrio La Andrea. Ambos Predios son Parte de la Parcelación de la Antigua Hacienda Gran Yomasa	136
Ilustración 28. Reconstrucción de la Zona Geográfica Para 1993 a Partir de Fotografías Satelitales Superpuestas de Diferentes Periodos y Modelado 3D	141

INDICE DE TABLAS

Tabla 1	93
Tabla 2	94
Tabla 3	103
Tabla 4	122
Tabla 5	132
Tabla 6	138

INDICE DE ECUACIONES

Ecuación 1	137
------------------	-----

INTRODUCCIÓN

El largo proceso de desarrollo, expansión urbana y económica de la ciudad al igual que distintos fenómenos asociados al crecimiento poblacional después de la segunda mitad del siglo XX han generado una dinámica de crecimiento de los sectores periféricos de Bogotá y, en consecuencia, una expansión desigual que ha generado procesos de segregación espacial. Lo anterior, ha dado lugar en la localidad de Usme al desarrollo de dinámicas de organización popular en donde intervienen diferentes actores como la autoconstrucción de vivienda, una carencia importante en materia de transporte y la inserción de la violencia asociada al conflicto armado interno, así como su transformación paulatina de cara a la nueva realidad de la ciudad.

Este trabajo investigativo presenta una caracterización y análisis de la organización comunitaria en torno a la construcción de vivienda informal, los mecanismos y formas de organización del transporte informal y las características de los actores que ejercen la violencia, tres diferentes actores que han modelado esta organización en lo que se ha denominado como Corredor Yomasa – Juan Rey en la localidad de Usme, sector geográfico en específico en donde tiene lugar el escenario de este trabajo.

Corredor Yomasa – Juan Rey

Se ha optado por denominar como *Corredor Yomasa – Juan Rey* al sector comprendido de la localidad de Usme ubicado en los barrios La Andrea y Juan Rey, situados entre la Avenida Caracas (Cra 14) y la Avenida de Los Cerros (Diagonal 74 bis a sur), la calle 74 sur y la calle 84 sur. No obstante, el trabajo de investigación se sitúa principalmente sobre una zona a la

cual se denomina como la parte alta del corredor que se encuentra entre la Carrera 5f Este y la Carrera 11c Este, la Calle 77 Sur y la Calle 80 a Sur, barrios que corresponden a Compostela, Yomasita, el Curubo, desde luego aunque se haga hincapié en estos sectores en específico esto no quiere decir que no se mencionen las relaciones que se manifiestan a lo largo del Corredor Yomasa – Juan Rey en tanto para comprender las dinámicas que se presentan es necesario indagar y tener presente que estos fenómenos no son aislados y su relación con los demás barrios del corredor es crucial para comprenderlos en su totalidad y a lo largo de la línea temporal.

Más allá de ser un corredor vial se constituye en una zona que está atravesada por dinámicas barriales concernientes a la organización comunitaria y cómo esta forma de organización ha sufrido transformaciones durante su tiempo de existencia. Entonces, el sentido de corredor debe ser entendido como lugar de luchas barriales y de transformación de la vida en las comunidades en torno a su relación con actores que intervienen y moldean las formas de gestión comunal respecto a la intervención del espacio geográfico que finalmente es donde se desarrollan estas luchas y formas de convivencia y organización. Esta es la definición de corredor que se le ha dado a esa serie de fenómenos que se manifiestan en el sector. Generalmente la noción de corredor está asociada a un mecanismo el cual permite intercomunicar o relacionar toda suerte de procesos y en el caso del presente trabajo el corredor permite establecer que ese relacionamiento se da en términos de los lazos y formas de lucha comunitaria que se han suscitado por el acceso a la vivienda, el transporte y en medio de la intervención de actores violentos que minan su real capacidad de acción.

El corredor al subdividirse en una parte baja y alta posee la particularidad de que en términos urbanísticos se puede observar la diferencia de desarrollo económico y de

infraestructura, la línea del borde urbano-rural y la transición del bosque alto andino a páramo (en el cual a su vez también existe una interconectividad entre el complejo Chingaza, Cruz Verde y Sumapaz), y en donde la acumulación de nubes provenientes de la cuenca del Orinoco y la fuerte precipitación de lluvias permite que procesos asociados a modelamiento por escorrentía le den forma a este complejo montañoso del sur de la ciudad.

El relieve de los suelos del sector obedece a procesos de origen sedimentario y modelado glaciar generando formaciones con suelos ricos en humus, arcillas y areniscas, lo cual los hace propicios para el cultivo de todo tipo de productos agropecuarios y la explotación de materiales de construcción con la instalación de canteras para la extracción de arena con la cual se dio el proceso de urbanización de Bogotá y la aparición de Chircales¹ y asentamientos irregulares en los márgenes de estas industrias en donde laboran las poblaciones más explotadas y empobrecidas de la ciudad. Estos procesos generan el crecimiento de barrios de obreros en la localidad de Usme y que responden a la llegada masiva de familias que ven en estos asentamientos una posibilidad de solventar la necesidad de vivienda y que ejecutan las labores de construcción de sus hogares con el material que se produce en aquellas industrias que depredan el medio ambiente y explotan al trabajador.

Durante gran parte del siglo XX la localidad de Usme y el corredor tuvieron vocación agrícola, sin embargo, las dinámicas asociadas al conflicto político y social y el abandono del sector agrario produjo procesos de migración interna hacia las grandes ciudades capitales como Bogotá, proceso que finalmente termina configurando nuevos sectores que en el caso de Usme están asociados a la explotación del suelo con la extracción de arenas para el sector

¹ Los Chircales son zonas donde obreros en condiciones precarias se dedican a elaborar ladrillos para el sector de la construcción con métodos antiguos. Generalmente estos lugares son administrados por terratenientes o los dueños de la ladrillera que al poseer la tierra y los medios de producción reglamentan la estancia de los obreros a cuotas de producción diaria y al pago de arrendamientos que están circunscritos en el método de explotación semi feudal usado en las caucherías de la región amazónica a inicios del siglo XX.

de la construcción. Dinámica que se manifiesta en la proliferación masiva de asentamientos de origen informal hacia entre 1970 y 1980.

Entre la década de 1980 y 1990 el Corredor Yomasa – Juan Rey en su parte alta empieza a cambiar con el tiempo su uso tradicional del suelo de carácter agrícola a uno de tipo urbano. Por lo tanto, al configurarse como sector con distintas necesidades de dotación urbana entre otras, quienes habitan esta zona son en su mayoría personas que proceden de diferentes regiones de Cundinamarca y otros departamentos del país obedeciendo a esta dinámica migratoria.

La vocación agrícola de gran parte del sector se mantuvo hasta bien entrada la primera década del 2000 en tanto los dueños de estos predios nunca parcelaron el terreno para venderlo por loteo como sí sucedió en gran parte del corredor desde la década de los años 1960 y 1970 con la Hacienda Yomasa y luego en los años 80 con parte de la Hacienda Bolonia, también existió cierta visión de aquellos propietarios por mantener la vocación y uso del suelo de estos terrenos hasta que la presión propia de la dinámica urbana y de las inmobiliarias, sumado al hecho de la cada vez más precaria situación para poder trabajar la tierra tanto al interior de la ciudad como las zonas rurales, desencadena la venta de estos predios para su posterior construcción iniciando la década del 2010.

Aunque en el presente trabajo se hablará de un contexto general sobre la localidad de Usme, el enfoque principal se sitúa sobre lo que se ha denominado como la parte alta del Corredor Yomasa – Juan Rey frente al proceso organizativo barrial y como algunos fenómenos como la vivienda informal, transporte informal y violencia modelan ese proceso organizativo.

A partir del 2005 y hasta el año 2015 empiezan a darse una serie de cambios fundamentales que modifican en parte el diario vivir de los barrios de la parte alta del Corredor Yomasa – Juan Rey. Pavimentación parcial de gran parte del eje vial, desapareciendo el camino principal embarrado y polvoroso que caracterizó al sector por muchos años; recuperación total de la ronda hidráulica de la quebrada Bolonia lo que supuso que muchas personas tuvieran que irse del sector en el marco del proyecto de Mejoramiento de Barrios Sur con Bogotá; mayor flujo vehicular de carros pequeños y camiones de gran tonelaje lo cual implica que se dé una mayor apertura de negocios locales como panaderías, ferreterías, cantinas y pequeños supermercados; llegada de personas que ocupan los últimos lotes disponibles en venta, consolidando con su construcción la totalidad de zona urbanizable.

La implementación del sistema de comedores comunitarios y programas de música y deporte por parte de la administración de Lucho Garzón también genera que jóvenes y adultos mayores puedan alimentarse de forma adecuada y ocupar parte del tiempo libre en otras actividades que les permitan desarrollar habilidades artísticas o deportivas, sin embargo, el programa es desestimado por administraciones posteriores y es cerrado.

A pesar de que la organización comunitaria sigue estando presente, va disminuyendo su accionar y ese fenómeno impacta directamente sobre la continuidad y ejecución de proyectos para la mejoría de la infraestructura barrial. Aunque la realización de bazares para la recolección de fondos en pro de ayuda de algún vecino o la reparación del salón comunal siguen estando presentes, la afluencia de personas ya no es la misma y eso impacta que cada vez más en los años sucesivos sea menor la realización de tales eventos.

El patrón de vestimenta cambia totalmente, el uso de ruana, botas de caucho y sombrero prácticamente ha sido relegado a los más ancianos que aún lo hacen. Esto se da en parte por el arreglo de la vía principal, la llegada de más población, el relevo generacional y el patrón del cambio climático que rompe con el característico clima nublado, lluvioso y frío del sector, elementos que impactan directamente sobre esta dinámica que no es ajena a la zona y que también se presentó en toda la localidad de Usme.

El transporte informal también sufre un proceso de ampliación, y de unos pocos carros que transportan personas de manera informal se pasa a toda una flotilla organizada que opera casi las 24 horas del día y en el cual se delegan funciones, turnos y se maneja una logística bien organizada que permite su funcionamiento casi sin contratiempos, asegurando el monopolio del transporte entre las localidades de Usme y San Cristóbal por el denominado Corredor Yomasa – Juan Rey.

Tal vez uno de los cambios más disruptivos para la vida diaria de los barrios adyacentes a la Hacienda Bolonia es el hecho de que la producción agropecuaria deja de ser un determinante para reunir a la comunidad y comunidades vecinas en la recolección de la papa y la zanahoria en tanto los terrenos son vendidos y eliminada una parte del proceso organizativo barrial, la vocación agrícola y uso del suelo para darle paso a la urbanización planificada en este lugar.

Los juegos de internarse al bosque adyacente de la Hacienda Bolonia, recoger papa del cultivo, bañarse en la laguna de la cuchilla del gavilán son cosas del pasado, ya no existe aquella práctica entre niños y jóvenes que otrora fue la figura de reunión juvenil. La conformación de pandillas, ollas del microtráfico, la inclemente pobreza, el alcohol, las

drogas, son fenómenos que han permeado y cambiado totalmente las dinámicas de vida de muchos niños y jóvenes a lo largo del corredor. Quienes no son objeto de instrumentalización de estos agentes, no salen de casa y de hacerlo su breve disfrute de la niñez es reemplazado rápidamente por el trabajo informal y las necesidades propias de sobrevivir día a día en una ciudad que no está pensada para los más pobres.

Aunque persisten elementos como el transporte informal, las calles de cuadra polvorientas o convertidas en infranqueables barriales por acción de las lluvias, la ausencia de parques, colegios, centros de salud, los elementos antes mencionados sí que hicieron la diferencia en modificar las prácticas de organización colectiva y vivencia del barrio en tanto aumentó la movilidad social de los sujetos y la valorización de los terrenos que permitió la venta de casas y traslado de muchos de los primeros habitantes del barrio a otras zonas de la ciudad o de la localidad de Usme. En consecuencia, el sector no solo es un espacio en constante transformación, sino que también es un espacio de crisis porque las dinámicas de organización se han perdido con el tiempo.

Aspecto Metodológico

Es conveniente en primer lugar definir que este trabajo es una investigación de corte cualitativo y en ese sentido para su realización se parte desde la experiencia personal vivida en el sector que ha permitido observar una serie de problemas de carácter socioespacial que están presentes en la zona de estudio, sin embargo una de esas interrogantes sobre la cual se indaga a lo largo del trabajo está referida al interés de cómo es el proceso organizativo barrial y las transformaciones que ha sufrido a lo largo del tiempo, producto de los cambios en los patrones de producción de vivienda, el papel que juegan las prácticas de informalidad

asociadas al sistema de transporte y cómo los agentes de la violencia condicionan y actúan sobre el sector.

Por eso, este trabajo se sitúa sobre la base de la investigación cualitativa en tanto mi experiencia de vida durante la niñez y la adultez en el barrio Compostela II sector y que hace parte del conjunto de barrios que componen el Corredor Yomasa – Juan Rey me ha permitido no sólo habitar el barrio y sectores aledaños, también las posibilidades de hacer parte de la comunidad me ha permitido establecer lazos de confianza con algunos vecinos que aún viven y que fueron parte del proceso fundacional del barrio y dan cuenta de los fenómenos que se describen en los subsecuentes capítulos.

Ahora bien, esa experiencia de ser habitante del barrio y la oportunidad de establecer cierto grado de confianza con algunos vecinos me ha permitido preguntarme sobre esos hechos que han acontecido en el sector previos a mi llegada, pero también sobre el porqué de las dificultades de movilidad, la estigmatización que como habitante de este sector se recibe casi a diario por ser catalogado el espacio mismo como lugar de violencia e inseguridad. Esta cercanía ha implicado que a pesar de ser conocido como habitante del barrio el proceso de entrevistas y de facilidad de acceso a información no sea tan fácil como se pensaba en un principio. Fundamentalmente porque existe cierta reticencia de los entrevistados a hablar de cosas que puedan ser tomadas a mal, porque desconfían un poco del hecho de indagarlos sobre nombres de personas o acontecimientos en particular. Es esa experiencia vital la que contrasta por ejemplo con lo que es verdad o ficción en la indagación en el sentido de que “la verdad del texto se independiza de quien lo escribe, que averigua en la experiencia ajena aquello que podría creer que su propia experiencia le ha enseñado” (Sarlo, 2005, p. 110).

El hecho de haber crecido en este sector y haber observado ese cambio en los procesos que daban lugar a la forma cómo se configura el espacio barrial que se han situado por ejemplo en las experiencias de observar como la violencia le arrebató la vida a algunos conocidos han generado que desde el inicio de la Licenciatura en Ciencias Sociales me haya preguntado por diferentes cosas que suceden y el por qué se desarrollan de esa manera, o en otras palabras ¿por qué el barrio es así?. Esto ha llevado a través de la lectura a que esa experiencia vital cobrara mayor inquietud sobre diferentes problemas sociales que se manifiestan y cómo desde el análisis de estos podría responder a esos cuestionamientos que son variados y están circunscritos en mi propio juicio y poder diferenciar cuándo se trata de explicarlos desde una óptica del investigador o desde el sentir el propio territorio que habito a razón de caer en cierto paternalismo que me llevara a otros horizontes que no dieran explicación a esos fenómenos. Por eso el efectuar un proceso de acercamiento a la observación participante junto con la recopilación de todo tipo de material bibliográfico y de prensa me permitió identificar con cuáles actores entablar un diálogo acerca del barrio y de la localidad, lugares donde se encuentra mi espacio de vida y al conocerlo desde adentro tenía muy claro que efectuar un proceso de observación participante podría no atraer la atención de estos actores violentos que hacen presencia en el sector.

La dificultad de entablar conversación sobre la violencia en específico con los entrevistados también viene dada por lo que se suele llamar en el barrio como “la ley del silencio” y que básicamente refleja que existe temor y miedo a ser oídos hablando de sucesos o señalando personas que puedan en un momento dado atentar contra su integridad física, o que al decir algo se pueda mal interpretar el relato y sean sujetos de tener algún problema con otro vecino. Esta particularidad fue transversal a las personas que fueron indagadas sobre el barrio; por otro lado, otros habitantes con los cuales también se tiene relación de parentesco

vecinal incluso tomaron el acercamiento de querer indagar sobre sus vivencias en el barrio como una intromisión a su vida privada y se negaron desde un inicio a aparecer en el presente documento.

En el proceso de consecución de información y elaboración de las entrevistas correspondientes tuvo como principal sustento la entrevista semiestructurada, opté por elegir este método de entrevista en tanto siendo habitante del sector y desde la experiencia de conocer las dinámicas que rodean las formas de socialización comunal sabía con antelación que se iban a suscitar ciertas dificultades al respecto y que la elaboración de un proceso de entrevistas estructuradas o de pregunta cerrada iba a generar apatía, aburrimiento y que la información proporcionada no fuera veraz, en ese sentido la ventaja de entablar un diálogo más abierto a partir de una o dos preguntas que desencadenaran una conversación un poco más fluida me permitió no sólo conocer un poco del pasado de las personas en el sector sino que al ser una charla casual sobre diferentes temas alrededor del barrio también pude contrastar versiones dadas por cada entrevistado y observar por ejemplo esos silencios intencionales en los relatos de cada persona y que no son fortuitos en la medida que son deliberados y responden a que no toda la experiencia vivida por el habitante fundador del barrio es susceptible de ser transmitida a través de una entrevista y a que el mismo recuerdo se desdibuja con el tiempo.

Las dificultades al respecto no fueron sorprendidas en lo absoluto en tanto habitante del sector reconozco que al ser una zona crítica en la localidad puede parecer raro y generar desconfianza ciertas preguntas sobre el barrio, sobre la violencia en particular y que son tropiezos que obedecen principalmente al contexto socioespacial de la propia investigación, sin embargo a pesar de esto fue posible entablar diálogo con algunos habitantes que vivieron

o participaron de primera mano del proceso fundacional de estos barrios, una de las formas para tratar de romper con esa barrera que impedía una comunicación un poco más fluida era apelar a situaciones de reunión como el hecho de beber cerveza o café y a través de esa práctica de socialización poder acceder a la información mediante un diálogo un poco más abierto.

Tal vez otro de los inconvenientes a lo largo del proceso de indagación y escritura tiene que ver de forma directa con mi propia experiencia de vida en el barrio y cómo esta podría afectar el análisis y la propia observación de los fenómenos descritos a lo largo del trabajo en tanto siempre existe cierta complejidad de separar al habitante y ciudadano del investigador social que pretende dar cuenta de una serie de procesos acaecidos en este sector sin llegar a caer en determinismos o pasiones derivadas de la afinidad con el territorio y que no corresponden con la interpretación y análisis que se quiere plasmar. Esta forma de separación implica que la reconstrucción también se hace a través de la experiencia vital de otros como forma de vincular esos hechos que no se saben y están en silencio, o en otros términos “el haber vivido un acontecimiento y reconstruirlo a través de informaciones no es lo mismo” (Sarlo, 2015, p. 157).

Si bien en los diálogos que se lograron entablar hubo reticencias, silencios, vacíos en los relatos o desconocimiento de ciertas cosas, siempre estuvo la petición por parte del entrevistado de no ser grabado en vídeo o en audio, reflejando que a pesar de acceder voluntariamente a entablar un diálogo abierto existía cierta desconfianza con el hecho de ser grabados para documentar el relato en formato de audio o audiovisual. Por ello, la misma labor de ejercer la entrevista a cada una de las personas también implicó un enfrentamiento no solo en términos de abordar una temática en específico con la persona sino también en el

sentido de lo que implica y representa para cada una de ellas el poder abrir su emoción, sus vivencias, dificultades y sus propios recuerdos a la interpretación de un tercero que en este caso es el entrevistador.

De forma paralela a la obtención de algunos de esos relatos, también se acudió a efectuar la búsqueda de información específica sobre la localidad de Usme, artículos de prensa, artículos de investigación, fotografías, datos cartográficos, un amplio marco legislativo en torno a la vivienda y el transporte, y libros de texto como *Ciudad informal colombiana. Barrios contruidos por la gente* de Carlos Tovar y *Geografía y violencia. Una aproximación conceptual al fundamento espacial de la violencia estructural* de Fabián González Luna, mi propia experiencia contrastada a la luz de la observación y el análisis estas diferentes se ha podido elaborar el presente documento el cual ha sido dividido en cuatro capítulos que surgen a raíz de esa lectura permitiéndome partir de la hipótesis de que existen una serie de agentes estructurales que han cambiado de forma abrupta las formas de socialización y organización de la comunidad que se encuentra en los barrios de la parte alta del denominado Corredor Yomasa – Juan Rey.

Cada uno de estos agentes modeladores ha sido abordado en cada capítulo del presente trabajo, en donde se ha tomado como temporalidad el periodo de 1995 hasta 2015 y que corresponde fundamentalmente con la época de mayor movimiento organizativo y con el proceso de su paulatina transformación y desaparición, este proceso temporal también corresponde con el periodo de mayor ocupación del suelo de estos barrios, la transformación de la violencia de diferentes actores armados como las Farc y los grupos paramilitares, y el largo proceso que va de la mula al carro particular que terminan consolidando todo un gremio de transportadores que ejercen su labor en el marco de la informalidad. En ese sentido, la

temporalidad corresponde efectivamente con periodos de ocupación, auge, consolidación y transformación de cada uno de los actores presentes analizados a lo largo de este trabajo.

Es así como el trabajo de investigación, estructuración y escritura fue tomando forma y finalmente se determina que existen unos agentes que efectivamente transforman el espacio geográfico y que inciden de forma directa como se da esa organización de tipo barrial. En ese sentido lo que se pretendió fue identificar la injerencia de dichos agentes (construcción de vivienda informal y formal, el transporte informal y la violencia de diferentes grupos) en el proceso organizativo barrial, evidenciando cuál ha sido la dinámica de urbanización popular y formal en el marco de lo organizativo, reconociendo que también existen unas aspiraciones y una dinámica organizativa al interior del gremio de transportadores y que efectivamente inciden sobre la forma de socialización y organización en el sector y en ese orden de ideas examinar cuál ha sido el impacto de la violencia sobre la organización misma, las formas de socialización y su impacto sobre los demás actores presentes.

Con esta serie de objetivos en mente, me propuse presentar al lector cómo es el lugar de donde provengo y las motivaciones que me llevaron a hacer investigación sobre este sector de la ciudad, observación que hago a la luz de aquellos fenómenos que son tan comunes en muchos espacios de la ciudad pero que en este lugar en específico se presentan de una forma compleja y particular. No sólo se efectúa el uso de la entrevista para contrastar información o datos que no se encuentran en actas de las juntas de acción comunal ni en ningún libro o estudio, también se realizó la búsqueda de material bibliográfico especializado, tanto histórico, legislativo, urbano, sociológico, administrativo, estadístico, económico, porque finalmente para poder explicar aquellos fenómenos es necesaria una base teórica sólida que permita entender qué sucede en el sector. El uso del mapa es fundamental y ante la

imposibilidad e inexistencia de información cartográfica específica sobre el corredor Yomasa – Juan Rey se ha realizado toda la elaboración cartográfica con base en la información recolectada y el conocimiento de la localidad.

Los cuatro capítulos del presente trabajo están elaborados y estructurados reconociendo qué existen unas formas por las cuales se teje la vida social en el Corredor Yomasa – Juan Rey. Se pretendió hablar de las transformaciones de la vida en comunidad en el corredor a partir de tres elementos de análisis: Vivienda, Transporte, Violencia y conclusiones generales de cada uno. El orden de los capítulos está dado de tal forma en que el último que corresponde a la violencia recoja y enmarque su relación e incidencia en los primeros dos.

El primer capítulo refiere sobre el proceso de construcción de vivienda popular en el Corredor Yomasa – Juan Rey. En primer lugar, se aborda la discusión sobre aquel espíritu comunitario en la localidad que lleva a que desde la década de 1970 la invasión de terrenos, parcelación de fincas y migración interna, tuvieron un proceso de crecimiento acelerado como consecuencia del crecimiento de las industrias del ladrillo y la extracción de arenas. Posteriormente, se aborda cómo se dio el proceso de construcción informal en los barrios del corredor y lo que implicó la llegada del neoliberalismo para la construcción de vivienda popular entre los años 1980 y 1990 con el cambio de políticas en este sector y la organización en los barrios. Finalmente, se menciona la implementación de políticas de corte neoliberal en el sector de la vivienda y cómo estas de uno u otro modo tuvieron incidencia en el corredor a través de diversos programas y la transformación del espacio barrial para la posterior llegada de agentes inmobiliarios con proyectos de vivienda formal.

El segundo capítulo discute el surgimiento, desarrollo y consolidación de la modalidad del transporte informal en el Corredor Yomasa – Juan Rey en el marco de la construcción de vivienda informal y el ejercicio de la violencia. Se aborda el tema del transporte desde su noción histórica y lo que implicó para el desarrollo de la ciudad para posteriormente revisar el referente legislativo al respecto. En una segunda parte, el capítulo está dado por el abordaje del transporte como categoría y la definición de lo que es el transporte informal bajo diferentes ópticas teóricas, posteriormente se describe el desarrollo y funcionamiento de este sistema, sus características, cómo se ha constituido, su importancia para esta zona de la localidad, la convivencia con el modelo de transporte formal, su relación con la violencia y los modos de organización del gremio de transportadores.

El tercer capítulo está dado por una revisión sobre el concepto de violencia estructural y producción desigual del espacio en el proceso organizativo barrial. En un primer momento se abordan las políticas de seguridad para la localidad de Usme entre 1995 y 2015 para poder comprender qué se ha hecho para frenar este fenómeno, posteriormente se aborda el concepto de violencia como categoría de análisis a la luz de varios referentes teóricos que discuten el tema y poder relatar el contexto violento en el sector que ha sido dividido en dos partes: la primera dada por un recuento sobre la situación de violencia y la segunda parte por los efectos de la violencia en la organización y formas de socialización comunitaria en el Corredor Yomasa – Juan rey, sus actores, posterior transformación y en donde efectivamente se enmarcan los procesos de construcción de vivienda y transporte anteriormente descritos.

El cuarto capítulo está dado por una serie de reflexiones finales que se recogen de cada capítulo elaborado en donde la primera parte reúne una serie de conclusiones generales de cada capítulo junto a un breve espacio donde se describe la situación del sector en la

actualidad en la medida en que después de la delimitación temporal de este trabajo han seguido efectuándose algunos cambios y transformaciones que es preciso tenerlas en cuenta para futuras discusiones, en una segunda parte se argumenta el por qué estos agentes descritos pueden analizarse a la luz de la teoría del Desarrollo Desigual no sin antes aclarar que si bien esta apuesta teórica no hace parte medular de este proyecto, sí se propone como una posibilidad analítica para continuar en la investigación de estos fenómenos.

El relato que se encuentra a continuación pretende describir el proceso de organización comunitaria en el Corredor Yomasa – Juan Rey a través de la dinámica cotidiana de un barrio de origen informal en proceso de construcción. Esta narración que se envuelve entre la literatura y la descripción etnográfica tiene como finalidad introducir al lector al escenario propio del sector dando un contexto mucho más vivencial de los procesos y luchas que se suscitaron en el pasado, las necesidades, motivaciones de lucha y las transformaciones de aquellas prácticas que se han transformado para siempre. Es preciso aclarar que la elaboración del relato para acercar al lector está dada por la experiencia propia del autor, con base en los relatos que fueron proporcionados en los diálogos entablados con algunos habitantes del sector a lo largo del proceso de investigación y en la observación que se ha efectuado y que ha llevado a la identificación del problema central de este trabajo.

Diario vivir en las colinas del olvido: Corredor Yomasa – Juan Rey 1995 – 2005

La ruana, el sombrero, las botas de caucho, la sombrilla, fueron el patrón de vestimenta para los primeros habitantes del sector; la colaboración para abrir calles improvisadas con machetes, azadones, picas, palas, a partir de la fuerza bruta de hombres y mujeres, pegar bloques o ladrillo sobre ladrillo, apuntalar con clavos paredes de tabla y teja de zinc, es la

regla de apoyo comunal entre quienes han fundado los barrios del corredor y en general en la ciudad informal.

Actividades como el juego del tejo, beber chicha o cerveza no pueden faltar; el cocido boyacense, el sancocho o la sopa de menudo contrastan a la vez con la carencia de recursos económicos y materiales de muchas personas que deben prescindir de alguna de las tres comidas diarias. El frío característico del páramo, la lluvia, el barro, los ríos de agua que bajan por las improvisadas calles inclinadas, la espesa neblina que termina de invisibilizar al sector del resto de la ciudad, el burro y el caballo subiendo con bultos al lomo por inclinadas colinas, el sonido de la quebrada Bolonia que arrastra cuesta abajo sus aguas revueltas y embravecidas que chocan con las rocas, la papa, el olor del cultivo de cilantro. Elementos que se asemejan a la realidad de cualquier pueblo pequeño escondido entre cañones y valles de la región andina, sin embargo, es el diario vivir de un pequeño sector en los márgenes de una ciudad latinoamericana en expansión entre los años 1980 y 1990.

La fuerza de las piernas y el trote de burros y caballos son los únicos medios de transporte hasta que la fuerza del motor de combustión interna empieza a ejercer este servicio de forma informal. Mujeres y hombres cuesta abajo o cuesta arriba con sus pequeños hijos y dolencias físicas luchan entre el espeso barro y el polvo de la carretera para llevarlos a la escuela o al médico más cercano. La patrulla guerrillera se ve pasar durante las noches oscuras y la madrugada, el disparo de armas de fuego anuncia que alguna persona acaba de ser víctima de esa inclemente violencia que no distingue entre amigo o enemigo, es mejor no asomarse por la ventana dicen las madres a sus hijos.

Familia tras familia llega al sector con el tiempo en una larga marcha angustiosa en búsqueda de ilusiones y esperanzas de techo propio aunque solo seamos huéspedes por un tiempo en la tierra, el impulso de un mejor futuro para la generación que viene en camino contrasta con la duda, el miedo y la incertidumbre de este nuevo medio en un espacio geográfico totalmente diferente, no se sabe con certeza si prospere y se consolide la zona y lo único en lo que se puede pensar con claridad es en el día a día.

Las tardes y noches se hacen aún más cansadas al llegar de trabajar en la calle, en el transporte, en la obra o en el almacén, hay que caminar cuesta arriba si el dinero no alcanza para pagar el destartado automóvil que huele a gasolina y expide todo tipo de gases al andar recordando las travesías de aquellos autobuses antiguos que serpentean los caminos en las veredas del país, se debe superar la cuesta para resguardarse del frío o la lluvia cualquiera que sea la circunstancia. Quienes permanecen en el sector tratan de levantar sus improvisados ranchos, algunos carentes de todo servicio. El trabajo mancomunado para tener agua o luz eléctrica no se hace esperar; las aguas de la quebrada ya no son aptas para el consumo, se ha convertido en una cloaca que traslada todo tipo de desperdicios hasta verter sus aguas como tributante del río Tunjuelito.



Ilustración 1. Barrio Compostela I, 1996
(Fuente: Andrés Caballero)

Kilómetros de manguera se extienden por la montaña para llevar agua potable a la llave o al tanque de reserva, también a la caneca y la totuma, su proveedor lleva por nombre “Cruz Verde”. Cables de electricidad se extienden de forma clandestina a través de postes de madera, algunos podridos por el agua, para llevar al hogar un poco de luz. Beber agua equivale a palpar al páramo con la boca, escuchar radio o ver la tv a estar más cerca de lo moderno y del ideal de desarrollo que tanto han augurado y que aún parece estar muy lejos de ser una realidad.

Transcurren los días, las semanas, los meses y los años, persiste el mismo flujo de agua contaminada que recorre su curso hasta desembocar en la cuenca del Tunjuelo; las botas, el sombrero y la ruana siguen siendo parte del atuendo de los padres y los abuelos. Los cambios saltan a la vista, ya no son unas pocas familias, ahora son barrios enteros con miles de personas quienes los habitan, las mismas calles inclinadas y sin pavimento, el barro y el polvo de la carretera que hace las veces de corredor vial siguen obligando a caminar con cuidado para no mancharse rumbo al trabajo o la escuela, el transporte sigue siendo ineficiente por no decir inexistente, filas de casas y ranchos improvisados al borde de la calle y la quebrada se

agrupan casi sin dejar espacio al verde que es reemplazado por tejas y ladrillo. El contraste es claro, el barrio Yomasa ya tiene todas sus calles con pavimento, el comercio florece, esa línea divisoria que marca el desarrollo del padecimiento diario, de la parte baja y la parte alta de aquél corredor. Ante todo, refleja la juventud de aquellos barrios montañosos.

La violencia del conflicto armado, de aquella lucha fratricida que crece a medida que el odio y la pobreza se vuelven la norma y no la excepción, se recrudece a medida que avanza la década del 90 y el país carga la cruz de la crisis sobre sus espaldas, los campos arden en llamas pero este pequeño rincón de la ciudad también lo hace mientras quienes lo habitan se preguntan qué tipo de karma están pagando al vivir de nuevo un proceso que creían superado hace mucho tiempo al abandonar sus regiones de origen y reemplazar forzosamente la leche de la pimpina recién ordeñada por la bolsa plástica que finaliza su vida útil en el barrio El Mochuelo con una vecina indeseable para muchos y muy rentable para otros: Doña Juana.

Los niños juegan en las calles pedregosas, muñecas sucias y carritos, las caras y las manos color tierra, el juego de la pelota se practica sobre algún pastel que hace las veces de improvisada cancha de fútbol, palos y piedras, caucheras que lanzan pequeñas rocas, no existe un parque ni mucho menos un polideportivo. Hasta el juego de saltar la quebrada de un lado a otro se convierte en pasatiempo, adolescentes y niños suben a los árboles para amarrar un lazo de yute y poder balancearse de un lado a otro, subir al bosque próximo de la hacienda bolonia a buscar frutos silvestres o a rastrojear el cultivo hasta llenar la lona de papas o zanahorias para llevar a casa, pasear como si se tratara de una expedición hasta los bosques de la cuchilla del Gavilán para bañarse en un pequeño nacedero de agua o internarse en el bosque en la ronda de la quebrada Santa Librada y encontrar ahuyamas silvestres, actividades

de juego entre los niños de los barrios del sector Bolonia, Compostela, Yomasita, Doña Liliana y Costa Rica, la juventud en el barrio palpita.

La realización de bazares y todo tipo de recolección de fondos en conjunto con la iglesia son un común denominador. Ayudarse entre vecinos, poder gestionar la recolección de dinero para alumbrado público, para colaborar a quién no tiene a sobrellevar una enfermedad o la digna sepultura de algún familiar, poder edificar una capilla para celebrar los ritos religiosos, levantar los muros del salón comunal. Actividad que implica la celebración de una gran fiesta donde todos ponen su grano de arena, donde se hace el llamado a vecinos de barrios cercanos para que se acerquen y en donde finalmente existe una unión de comunidad para sortear las dificultades de un barrio informal en plena construcción.

El siglo XX queda atrás, las primeras casas con dos o más pisos han aparecido de tanto en tanto. Echar la plancha y terminar de construir en bloque se convierte en el fin último de cada familia, luego ya habrá tiempo para reunir el dinero de las escrituras y legalizar el terreno. Las calles siguen siendo las mismas, irregulares, empolvadas o convertidas en lodazales casi infranqueables, ya existe un flujo más o menos constante de carros que bajan y suben transportando personas y material de construcción de un lado para otro, los barrios crecen de forma acelerada y ya no hay terreno alguno para ser invadido, quedan muy pocos lotes disponibles para quien quiera comprar, entre vecinos se gestiona la construcción de una cancha de micro fútbol en un espacio remanente a escasos metros de la quebrada Bolonia, y se convierte en lugar de reunión de niños y adultos.

Los viejos postes de madera podridos han sido reemplazados por unos en concreto, el cableado clandestino sustituido por transformadores y cables de alta tensión, contadores de

luz, se ha roto la calle principal para introducir tubería de alcantarillado, pero aún las aguas negras convierten en cloaca el afluente de agua que atraviesa la zona, aún falta infraestructura necesaria para que funcione ese sistema lo cual supone un problema ambiental grave para el sector.

Las destartaladas camionetas con olor a gasolina y un ruido de motor ensordecedor van siendo reemplazadas de a pocos por antiguos taxis repintados de colores y repotenciados. Es el año 2004 y el tiempo parece que no ha pasado para el sector de los barrios Compostela y Yomasita, lo único que ha cambiado es la llegada de proyectos que prometen desarrollar este sector. Se demuelen centenares de casas, se recupera la ronda hidráulica de la quebrada Bolonia y se pavimentan las calles de barrios como Doña Liliana, Costa Rica y La Flora.

La llegada de más personas a estos barrios en mención es un hecho, las mismas calles polvorientas o embarradas siguen existiendo, se reciclan las casas demolidas para el provecho de otros, el servicio de acueducto comunal es reemplazado por modernos medidores de agua de la empresa de acueducto de Bogotá, también llega el gas natural y poco a poco queda en quiebra el único negocio de los barrios Compostela, Doña Liliana y Yomasita que proveyó por años de cilindros de gas a cientos de familias para cocinar sus alimentos.

El ritual semestral de niños, jóvenes, mujeres, hombres, adultos mayores, aún se mantiene para darse cita como siempre en los cultivos de papa y zanahorias, con lonas, bolsas, azadones, botas de caucho y la alegría de encontrar entre la tierra parte del alimento de las siguientes semanas en cada hogar. El rastrojo del cultivo como actividad de reunión y juego de grandes y chicos da lugar para compartir en comunidad. La vida en comunidad está a punto de sufrir otra transformación.

Lo anterior hace parte de las vivencias del autor y de muchas personas en el Corredor Yomasa – Juan Rey, por eso es pertinente expresar que el trabajo investigativo que se presenta a continuación no habría sido posible sin la colaboración de aquellos vecinos habitantes del barrio que accedieron a brindarme todo tipo de información sobre el sector, quienes haciendo uso de su tiempo me brindaron el espacio para relatarme aquellas historias perdidas de la localidad de Usme y del sector y que fueron de muchísima ayuda en este proceso.

Necesario señalar mi profundo agradecimiento a una serie de personas que fueron fundamentales a la hora de realizar este trabajo, con su acompañamiento permanente, crítica y conocimiento. A la profesora Marisol Ávila por el proceso de dirección y sus constantes sugerencias teóricas que fueron determinantes para la realización del trabajo. A mis padres por su apoyo incondicional en el proceso de un pregrado que me ha llevado a descubrir nuevas cosas y abrir los ojos a realidades que antes ignoraba. A mis compañeros por sus sugerencias que de un modo u otro fueron de reflexión, y a aquellos compañeros que por diversas circunstancias hoy no se encuentran con nosotros.

1. Acerca de la Vivienda a la Luz de las Transformaciones y Fenómenos en el Corredor Yomasa – Juan rey

Generalmente cuando se habla de la vivienda informal se tiende a pensar que es un fenómeno actual y reciente (Tovar, 2009), sin embargo, la realidad dista de estas concepciones y es mucho más compleja y dinámica. Actualmente, para el caso colombiano, se tiene que la vivienda informal históricamente ha sido y sigue siendo parte fundamental de la construcción de la ciudad y su crecimiento exponencial, es decir que:

El proceso de urbanización en Colombia no se ha desarrollado sobre un modelo de urbanización único que haya sido aceptado colectivamente, sino que, por el contrario, en la práctica existe un modelo de ciudad basado en la superposición de las diferentes manifestaciones de lo formal y lo informal (Tovar C. A., 2009, p. 20).

La vivienda informal constituye todo un campo de análisis aún en estudio. Su complejidad y formas de desarrollo representan no sólo un reto en materia de política pública, sino que también se generan constantemente vetas analíticas a ser tomadas en cuenta para seguir alimentando el debate y la reflexión en torno a la ciudad. Por ello, en el texto expuesto a continuación se aborda sobre la base de la categoría de vivienda informal las tensiones encontradas en el Corredor Yomasa – Juan Rey respecto a la pregunta ¿por qué las comunidades actualmente no tienen procesos organizativos respecto al acceso a la vivienda?, y bajo tres conceptos recurrentes en los planteamientos de algunos autores que abordan esta categoría desde diferentes problemas analíticos: neoliberalismo, informalidad y desigualdad.

1.1. Espíritu comunitario: primeros referentes

La anexión de la localidad de Usme al perímetro urbano de Bogotá en 1954 a través del Acuerdo 11 del concejo de la ciudad, el Decreto Nacional 3463 y el Decreto Nacional 3640, fue el punto de partida para que la localidad se transformara en una zona fundamentalmente de expansión urbana a pesar de su vocación agrícola, de salvaguarda del recurso hídrico para una parte importante de la ciudad y extracción de material para la construcción. La década del 50 coincide con el aumento sostenido de la migración campo-ciudad a causa del conflicto armado entre partidos políticos, el nacimiento de las primeras guerrillas y el total abandono del estado para el sector rural.

La población migrante que escapa de la violencia encuentra en la ciudad un lugar donde tener oportunidades de asentarse de nuevo, y localidades como Usme, Ciudad Bolívar y San Cristóbal Sur serán un foco de atracción para quienes desean construir sus hogares de forma permanente, proceso que por supuesto no fue generalizado y masivo para la localidad de Usme hasta la llegada de la década de 1970 cuando el crecimiento de la ciudad fue suficiente para dejar como únicas opciones de asentamiento las localidades periféricas del sur y norte de la ciudad.

Durante toda la década de los años 1950 y 1960, para el caso específico de la localidad de Usme, se da un proceso migratorio y de asentamiento, producto de tres momentos o dinámicas que cimentan de forma posterior la organización espacial y comunitaria en la localidad. El primero está dado por todo el proceso de re-acomodación espacial que vive la ciudad respecto al uso de los cerros orientales, su conservación y re-forestación a mediados de la década del 20 (Ramos, 2011). El segundo momento está dado por la explotación de canteras y urbanización en los márgenes de estas industrias del ladrillo la arena,

posteriormente un tercer momento está dado por el loteo masivo, construcción de barrios informales en las partes altas de la localidad de Usme y su posterior consolidación.

En un primer momento de este re-acomodo espacial se da el cierre de los chircales en la hoya del río San Cristóbal y estos se trasladan principalmente hacia la zona de Usme y Tunjuelito, particularmente, constituyendo el lugar como nuevo centro de extracción de material de construcción para la ciudad y a su vez como lugar de llegada de personas que huyen de la creciente violencia en los campos, o en búsqueda de mejores oportunidades; también algunas personas ya son por herencia habitantes de estos sectores y tienen su sustento en el trabajo agropecuario y son testigos del crecimiento paulatino de la ciudad hacia el sur con dinámicas de explotación minera que van desplazando poco a poco las labores agropecuarias tradicionales.

También durante este periodo se identifica la dinámica migratoria y de asentamiento manifiesta durante toda la década del 50 y el 60, a consecuencia de la oleada de violencia política que se recrudece en los campos del país. Gran parte de la población desplazada o migrante en busca de mejores oportunidades de vida termina asentándose en la Bogotá de la época por ser el centro administrativo y económico del país, además por ser una ciudad con una vasta influencia regional. La localidad de Usme será por entonces un nuevo epicentro en la labor de extracción y transformación de material destinado a la construcción de edificaciones que la ciudad en crecimiento necesita y en donde la vivienda informal tendrá gran demanda de estos productos. De hecho, “la zona oriental de la ciudad ha estado relacionada históricamente con procesos extractivos” (Camargo & Hurtado 2013, p. 7) y desde este tiempo ya se gestaban procesos organizativos comunitarios de importancia, al

respecto Alfonso Torres (2013) describe sobre los procesos de organización popular lo siguiente:

El 5 de julio de 1958, dos meses antes de que Alberto Lleras asumiera la presidencia del primer gobierno del Frente Nacional, los habitantes de varios barrios ubicados en la vía a Usme (Barranquillita, Santa Marta, Yomasa, Santa Librada) bloquearon el paso de los automotores como medida de protesta y presión al gobierno distrital para que retirara un botadero de basura ubicado en el sector, argumentando que este lugar se había convertido en foco de enfermedades y grave factor de mortalidad infantil (p. 167).

Evidentemente, este proceso es paulatino hasta la llegada de los años 60 en donde se manifiesta de una forma más clara debido al dinamismo y crecimiento que cobra la actividad. Estos procesos contrastan con la llegada al país del programa Alianza Para el Progreso² y los primeros estudios sobre la marginalidad urbana desde la perspectiva teórica funcionalista y marxista para el caso latinoamericano en donde se señala la “existencia, el comportamiento y las formas de organización social que desarrollaban los habitantes de [...] los barrios populares constituidos por viviendas precarias, autoconstruidas por las clases populares, para sobrevivir en el medio urbano” (Ziccardi, 1997, p. 1). Entonces los Chircales y los nacientes barrios de origen irregular a las afueras de estos complejos de explotación minera y obrera se convierten en el origen de la aparición de los primeros barrios de corte informal en la localidad de Usme que tradicionalmente ha sido un sector de la ciudad caracterizado por la permanencia y crecimiento de esta serie de complejos dedicados a proveer de arena y ladrillos a los proyectos de construcción de toda la ciudad.

² Programa impulsado por el gobierno de los Estados Unidos para América Latina en la destinación de ayudas de todo tipo para la superación de la pobreza en los países donde tuvo efecto. El programa se impulsa como forma de contrarrestar la influencia del bloque soviético y del proceso revolucionario cubano.

Para la época toman fuerza teorías como la Teoría de la Marginalidad que básicamente se cimenta en identificar modalidades de distribución espacial y formas sociales entre el mundo urbano (avanzado) y el rural (atrasado), y de donde se desprenden dos principales corrientes, de derecha y de izquierda. La corriente de derecha reclama la eliminación de los asentamientos con trazas arquitectónicas concernientes al mundo rural e informal en la ciudad en tanto representan valores no acordes con el proyecto de modernidad capitalista (Jaramillo, 2008), esta supresión de los asentamientos se hace a través de la edificación de vivienda formal planificada, de corte estatal y con estándares válidos de construcción que “requieren conocimientos especializados y sofisticados” (Jaramillo, 2008, p. 31) que poseen arquitectos y otros especialistas urbanos, corriente que va muy en sintonía con el pensamiento funcionalista en el mundo de la arquitectura de la época.

La corriente de izquierda por su parte, promueve el proceso de la autoconstrucción acompañada de políticas estatales de vivienda y financiación extranjera para solucionar los problemas de la vivienda en el tercer mundo (Tovar C. A., 2009), desde este punto de vista de la Teoría de la Marginalidad se tiene que la autoconstrucción es vista como una respuesta a la carencia de vivienda por parte de grupos de personas que carecen de recursos para costearse una vivienda pero que “pueden disponer de una apreciable cantidad de fuerza de trabajo” (Jaramillo, 2008, p. 28) y en ese sentido el proceso de autoconstrucción informal cobra mayor relevancia en términos de la situación económica de quienes efectúan estos procesos.

Ahora bien, en esa línea de la dinámica de autoconstrucción popular en la ciudad se tiene que los primeros procesos de asentamiento masivo que se dan en la localidad de Usme se pueden ubicar a finales de los años 60 e inicios de los 70. Si bien anteriormente se estaban dando procesos de asentamiento en diferentes lugares de la localidad de Usme, especialmente

en su parte baja en barrios como Barranquillita o La Fortaleza, no son comparables a los que se dan a partir de la década del 70 cuando el crecimiento de la ciudad deja a la localidad de Usme como un lugar propicio para la instalación de nuevos asentamientos barriales de carácter informal, ya sea por las invasiones a terrenos o por el loteo de antiguas fincas por parte de sus anteriores propietarios que ven en el crecimiento de la ciudad un escenario adecuado para fragmentar sus tierras y venderlas, en ocasiones, a precios por debajo del valor del suelo, esto porque a su vez muchos de los antiguos propietarios de terrenos también hicieron las veces de urbanizadores piratas.

Este proceso de construcción informal tiene como característica que “el crecimiento informal tiene mayor magnitud en las localidades del sur de la ciudad (Ciudad Bolívar, Usme, Tunjuelito, Rafael Uribe y San Cristóbal), con un total de 3650 Ha.” (Camargo & Hurtado 2013, p. 83). Sin embargo para la localidad de Usme se tiene que este proceso informal de la construcción de vivienda tiene como uno de sus ejes medulares el hecho de que las industrias dedicadas a la extracción de arenas y fabricación de ladrillos se ubiquen allí, porque estas prácticas de explotación generan todo un proceso de instalación de nuevos asentamientos y de explotación laboral, si bien es cierto que no es el único proceso que desata la urbanización de la localidad es de suma importancia para comprender que Usme está cimentada en un primer momento sobre el impacto derivado de estos procesos extractivos y de explotación que junto con el loteo de grandes haciendas y fincas da lugar a una confluencia de dos actores que propician esta dinámica.

Un caso particular respecto al loteo de estas haciendas se puede encontrar con Neftalí Salcedo Ramos³, un antiguo propietario de una gran porción de terreno ubicado en el sector

³ Antiguo propietario de una gran extensión de terreno rural correspondiente a la finca Bolonia en el cual actualmente se sitúa el corredor Yomasa – Juan Rey.

de Bolonia o también conocido para la época como la Vereda Yomasa por encontrarse próximo a la frontera de la antigua Hacienda Gran Yomasa. De este propietario no se tiene mucha información en la actualidad a excepción de los diferentes procesos judiciales⁴ en su contra en el municipio de Soacha y la ciudad de Bogotá hallados en la búsqueda de información y frente al cual se tejen diversas historias sobre su paradero y actividades, sin embargo del cual sí se puede afirmar que para la época hizo parte del proceso de loteo de una de las grandes fincas que constituían la zona rural de la localidad de Usme y la posterior venta de los terrenos, que actualmente conforman el Corredor Yomasa – Juan Rey, con la adjudicación de títulos de propiedad o promesas de venta que constatan su participación. A continuación se puede observar una promesa de venta de uno de estos lotes que ejemplifica lo anterior.

⁴ Estos procesos pueden ser consultados en : https://elnuevosiglo.com.co/sites/default/files/2018-06/EDICTOS_1.pdf y en el Expediente 2013-14978 de la alcaldía municipal de Soacha.

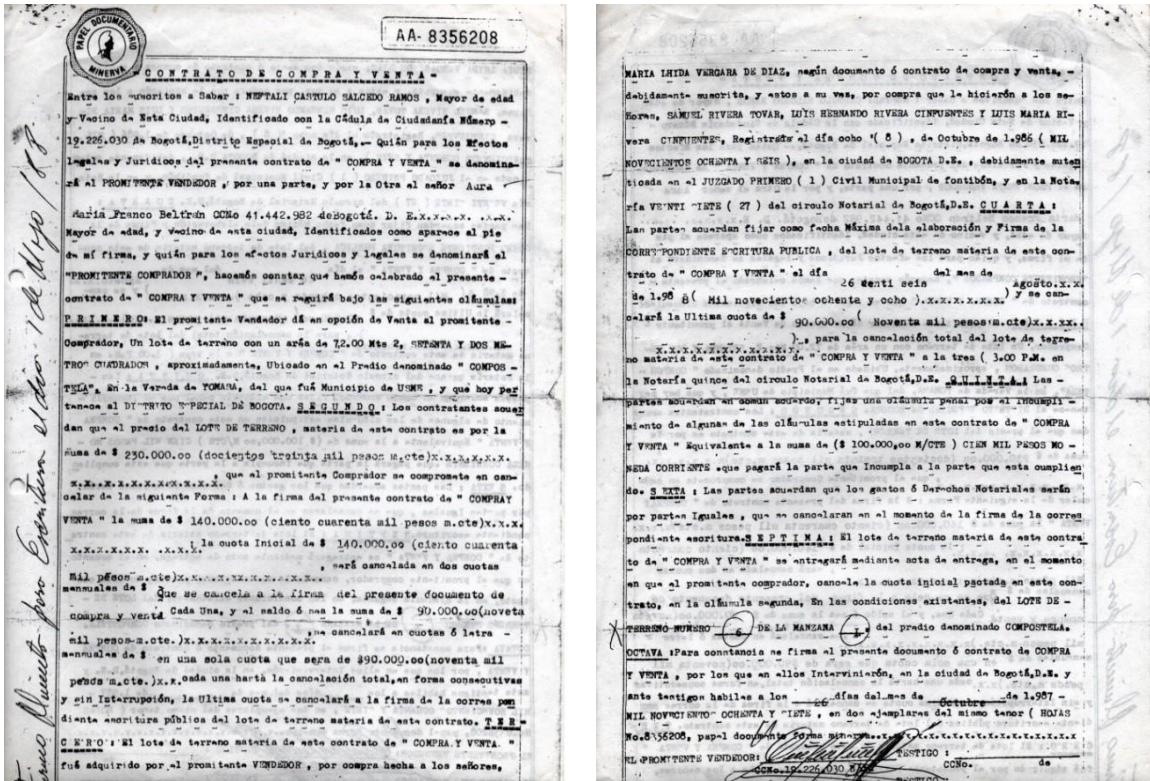


Ilustración 2. Promesa de venta de un lote de 72 metros cuadrados entre Neftalí Salcedo Ramos y Aura María Franco Beltrán en el barrio Compostela II Sector, año 1987. (Fuente: Documento familiar)

En el caso de la promesa de venta es significativo observar que los pagos por el valor de la tierra se podían hacer a plazos según el dinero disponible del comprador, se establecían fechas y horarios de pago de dichos montos para cancelar la deuda total del lote que está circunscrito bajo la norma mínima urbanística de la época de seis metros de frente por doce de fondo correspondientes a setenta y dos metros cuadrados, lo cual es una porción de terreno significativa si se tienen en cuenta los estándares actuales de construcción de vivienda.

Por otra parte, también está el caso de Arquímedes Romero, el cual es uno de los grandes propietarios de terrenos en la localidad de Usme y el cual es poseedor de gran parte de los espacios en los cuales se pretende desarrollar el proyecto de vivienda de interés social y prioritario Operación Nuevo Usme. Al ser poseedor de gran parte de los últimas tierras disponibles para urbanización en Bogotá actualmente libra una batalla jurídica con el distrito

ante su negativa de vender estas porciones de tierra que a concepto de Metrovivienda representa una oportunidad de “garantizar la construcción de vivienda formal y de buena calidad para los sectores de menores recursos en Bogotá.” (Rico, 2010).

Para la época, planes como la Alianza Para el Progreso estaban llegando a su fin y el estado asume tibias posturas en materia de vivienda que contrastan con el crecimiento paulatino de “alternativas no convencionales, no planificadas, informales e ilegales⁵, como respuesta realista y efectiva a la demanda insatisfecha” de vivienda (Ramírez, 2003, p. 4). Programas como la UPAC⁶ también se desarrollan como propuestas para mantener cierto poder adquisitivo de las personas que necesitaban créditos para comprar vivienda, sin embargo, se torna en un incipiente proceso de privatización de la financiación de vivienda popular promovida por el estado a inicios de los años 70 y se robustece durante más de 30 años hasta que el sector financiero toma control absoluto de la financiación de vivienda de interés social a inicios del 2000.

Durante toda la década de los años 70 se gestó un movimiento comunitario en la localidad de Usme que se movilizaba en torno a la exigencia del acceso a servicios públicos domiciliarios como el agua o la electricidad, mejores vías, acceso efectivo al transporte que para la época aún era de carácter intermunicipal, construcción de escuelas, entre otros, y cuyo epicentro se encontraba en el barrio Santa Librada y Yomasa, lo cual constituye para la época una zona barrial de borde urbano-rural en proceso de expansión como actualmente sucede con el pueblo de Usme y los conflictos que allí se desarrollan respecto a la urbanización inmobiliaria (Camacho, 2016).

⁵ Se debe precisar, en términos de Tovar C. A. (2009) que la informalidad no es sinónimo de ilegalidad, son dos términos distintos que deben asumirse por separado para no caer en determinismos.

⁶ Unidad de Poder Adquisitivo Constante.

Uno de los casos más representativos y documentados en torno a la organización comunitaria se puede rastrear a través de los relatos de Gerardo Santafé⁷ en su libro *Usme y su historia* (1998), en donde describe con bastante detalle el proceso por el cual las comunidades de la localidad de Usme el día 18 de marzo de 1977 lograron acceder al servicio de agua potable de forma ilegal y mediante la acción directa organizada para proveerse del líquido vital.

Y aquel 18 de marzo de 1977 desperté temprano, serían las 4:30 a.m., se oían voces y carreras provenientes del exterior de mi rancho; me asome por la ventana y efectivamente, vecinas y vecinos se movilizaban hacia la vía a Usme. Las amas de casa iban en compañía de sus hijas e hijos, portaban ollas o recipientes; algunos vecinos portaban herramientas tales como picas, palas, azadones y herramientas que utilizan los fontaneros. Viendo todo lo que estaba ocurriendo me acorde cual era el motivo de la movilización de la comunidad pues, se trataba de llevar a cabo una actividad para lograra solución a uno de los graves problemas que la estaba afectando, el no suministro de agua potable para el consumo humano. (p. 67)

Se conforma la zona barrial de Yomasa y Santa Librada como un centro de importancia para la organización ciudadana y como lugar central de la localidad en donde por primera vez se tuvo el acceso a algunos servicios básicos como el agua o la electricidad. Se podría decir que, en este primer periodo de lucha popular, la zona Yomasa – Santa Librada constituye un primer corredor importante entre la Bogotá rural y urbana del momento por el extremo sur oriental de la ciudad y, por lo tanto, es allí donde se gesta de forma más activa la movilización popular.

⁷ Gerardo Santafé: Reconocido líder comunal de la localidad de Usme durante los años 80 y 90 del siglo XX e inicios del 2000, también conocido como el Usmeologo.

Este espíritu comunitario contrasta, en efecto, con otros procesos que se llevaban en toda la ciudad y con esquemas políticos tendientes al acceso de vivienda urbana mediante créditos de entidades como el Instituto de Crédito Territorial (ICT) o el Banco Central Hipotecario (BCH). También se hacen presentes una serie de políticas y reglamentaciones frente a la construcción y acceso a vivienda, al respecto Ramírez (2003) describe:

En este decenio se implantan las Normas Mínimas de Urbanización y Servicios Públicos (1971) y el Programa de Vivienda Masiva (1972), y se acuerda el Plan Nacional de las Cuatro Estrategias Desarrollo, en el gobierno de Pastrana Borrero, (1974) en el cual la vivienda se configura como un centro de la política nacional, asociada a la industrialización del campo, la urbanización y la generación de empleo urbano, como pilar para activar el sector de la construcción como oferente de empleo para la población que quedaría cesante a causa de la industrialización del campo. Así, la vivienda fue factor decisivo para establecer el sistema financiero de valor constante (UPAC) que entraría a regular la economía nacional. Tres actores sociales, siempre beneficiados por el desarrollo urbano, a partir de tal momento operarían sinérgicamente con el aval del gobierno colombiano como los actores principales del sistema de vivienda: constructores, propietarios y financieros, beneficiándose de la creciente demanda por el suelo y la vivienda (p. 4 - 5).

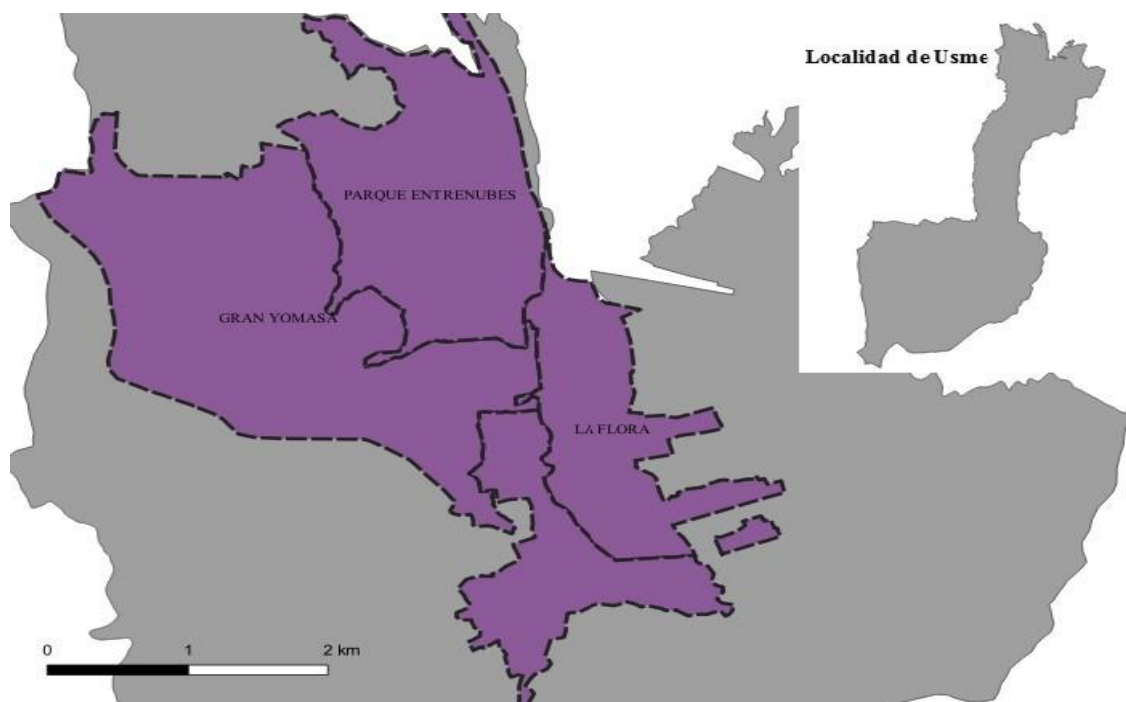


Ilustración 3. Ubicación de las Principales UPZ que Conforman los Barrios del Corredor Yomasa - Juan Rey. (Fuente: Elaboración propia. QGis, 2019)

Al respecto, también para la época se tienen planteamientos como el del Modelo Turner, el cual afirma que la vivienda informal no soluciona las necesidades de quienes producen y transforman el espacio, dado que no hay autonomía, por lo tanto aboga por la toma de decisiones bajo un sistema de auto gobernanza comunitaria conectado con el sector estatal, sin embargo se demuestra posteriormente que el sector popular es excluido de los procesos de planeación espacial y económica para sus territorios (Tovar C. A., 2009).

Por ello, se generan procesos de exclusión, segregación y desigualdad que propician aún más el aislamiento por parte del estado hacia quienes históricamente han construido con sus manos la ciudad y la localidad, y en consecuencia se promueven políticas y proyectos de vivienda que lejos de ser una solución real a las necesidades habitacionales de los más pobres, se transforman en medidas de usufructo y/o extracción de capital en tanto se empieza a ligar

la banca o sector financiero a la gestión y financiación de vivienda. En ese sentido, la década del 70 es vital porque inician formalmente los programas de vivienda y crédito bancario tendientes a convertirla en una mercancía y a generar mayores procesos de informalización de esta en el sentido de que “Los proyectos inmobiliarios, a menudo privados, gozan de beneficios gubernamentales para su fomento, causando desregulación del mercado y especulación inmobiliaria.” (Cano, 2017, p. 107). Procesos que se pueden ver claramente en las normas mínimas de construcción desde la época hasta la actualidad como lo refleja la siguiente ilustración en donde para el caso del mercado de lotes informal de localidades como Ciudad Bolívar, Usme, Bosa, Suba y Usaquén se tiene una clara reducción del área de construcción y que responden a la norma mínima urbanizable de construcción de cada periodo.

Década	Ciudad Bolívar	Usme	Bosa	Suba y Usaquén
1950-1959				
1960-1969	208,6		157	138
1970-1979	272,8	132		180
1980-1989	110,9	74,12	82,2	100
1990-1999	82,3	72	72,3	379
2000-2010	72,0		42	

Ilustración 4. Área Promedio de Lotes Vendidos en el Mercado Informal Según Norma Mínima Urbanística: 1950 – 2010
(Fuente: Camargo & Hurtado, 2013, p. 97)

En éstos tres decenios las luchas populares se gestan por el acceso a una vivienda digna, luchas que están enmarcadas en ocasiones por la intervención violenta del estado por evitar las invasiones de terrenos, saldando la vida de adultos y niños en el proceso⁸. Se ataca de

⁸ Al respecto, puede verse el proceso de consolidación del barrio Policarpa Salavarieta como ejemplo claro de la dinámica de intervención y construcción popular de la vivienda informal.

forma contundente la informalidad de la vivienda mediante el abandono estatal en materia de infraestructura de servicios básicos y transporte. Durante la época predominaba el discurso de intervención estatal y prohibición del proceso informal, elementos enmarcados bajo las lógicas del estado benefactor y de la retórica del higienismo muy en boga durante la década de los años 20 y que aún se mantenía vigente en cierto sentido. Paradójicamente, esta noción intervencionista y represora contrasta a la luz de las contradicciones del discurso estatal, al respecto Pizarro (1998) menciona:

La economía informal y la vivienda popular son procesos sociales que desde hace décadas se han desarrollado con prescindencia del Estado, amortiguando las contradicciones sociales y sirviendo como válvula de escape a la presión que sectores de la población ejercen sobre él reclamando atención a sus necesidades de trabajo y habitación (p. 9).

Durante este periodo, mediados de los años 50 hasta finales de los años 70, lo que efectivamente impulsa la autoconstrucción de vivienda desde el ámbito informal es la necesidad de solucionar el acceso al techo y servicios esenciales como en el caso de Usme. Sin embargo, más allá de ello, también la informalidad se explica cómo proceso de carácter histórico desde la segunda mitad del siglo XIX y como “estrategia de vida opuesta a los modelos industrialistas y de vida social planificada [...] constituyendo la antítesis del desarrollo capitalista” (Pizarro, 1998, p. 16).

La participación de movimientos sociales de izquierda y partidos políticos también hace parte del proceso de la construcción de barrios enteros surgidos a partir de la informalidad, para el caso del Corredor Yomasa – Juan Rey en la localidad de Usme se tiene que el proceso

no estuvo mediado por un movimiento específico adscrito a un partido, movimiento o ideología de carácter político, por lo cual la dinámica fue por autogestión popular y en algunas ocasiones por cuenta de clientela política a algún político del momento. El siguiente extracto de una conversación entablada con Alfonso Castañeda⁹ da cuenta de esta dinámica:

Aquí han llegado cualquier cantidad de políticos prometiendo de todo, regalando ladrillos, tejas, aportando con plata para una cosa y la otra que igual sirvió en su momento porque por decir una cosa: de lo que me acuerdo, la plata que recogimos y nos aportó un político creo que la usamos para comprar unas mangueras y cable de la luz. Pero entonces yo digo que siempre es lo mismo con ellos, que toca ir a votar y apoyarlos; pero vea, desde el 92 que fue cuando empezamos a ir a una reunión y pasar papeles para el tema de la legalización pasaron catorce años para que legalizaran esto y sufra pa todo, que el agua, que la luz, para coger transporte, que si llueve la calle era un completo jabón. Entonces son muchas las penurias y trabajos que nos ha tocado pasar para tener donde meter la cabeza (Castañeda, Alfonso. Comunicación Personal, 20 de abril de 2020).

La poca asistencia del estado, su poca capacidad de gestión y planeación urbana; la dinámica masiva de autoconstrucción de vivienda, al margen de los procesos oficiales ante la imposibilidad real de acceso a los programas de crédito y vivienda subsidiada, y el origen

⁹ Don Andrés Caballero (de quién se tendrán extractos de varios relatos un poco más adelante en el texto) y don Alfonso Castañeda son dos de los habitantes con más antigüedad en el barrio Compostela II Sector, por lo que sus relatos son indispensables en tanto debido a la antigüedad de la zona muchas personas que los acompañaron en el proceso de construcción y consolidación del sector han muerto o se han desplazado a otros lugares de la ciudad. Su estadía en el barrio es de 35 años aproximadamente, sin embargo, ellos manifiestan que conocen el sector y la localidad de Usme cerca de 40 años, por lo cual han vivido de primera mano todas las transformaciones por las cuales ha pasado la localidad y el sector. Ninguno de ellos es desplazado por la violencia, no obstante, como muchos colombianos migraron del campo a la ciudad muy jóvenes en búsqueda de mejores perspectivas de vida, hallando asentamiento en varios lugares de la ciudad, primero en la zona céntrica y luego en la periferia sur, estableciéndose como hombres de familia y adquiriendo experiencia en varias labores como la construcción, la panadería y la conducción de vehículos de servicio público tipo taxi, lo cual les ha permitido conocer la ciudad y optar por la alternativa de pasar muchas necesidades de todo tipo en aras de tener vivienda propia así sea en el último rincón de la ciudad.

informal de muchos barrios de la ciudad termina minando la capacidad de represión y prohibición de las instituciones territoriales, lo cual genera cierto grado de tolerancia que se manifiesta para la década de los años 80 con políticas más abiertas en materia de vivienda bajo las nuevas lógicas de apertura económica que empiezan a impulsarse desde el mundo industrializado bajo la administración Thatcher y Reagan.

1.2. Espíritu organizativo barrial, construcción de vivienda informal e inserción del neoliberalismo: 1980 – 1990

La llegada de la década de los años 80 supone una transformación bastante importante en los procesos organizativos por el derecho a la vivienda, así como en el plano académico, político y económico respecto al tema de la vivienda para América Latina y particularmente para el caso de la localidad de Usme. La crisis del petróleo de finales de los años 70, la continuidad de las dictaduras militares en algunos países del cono sur, la crisis económica rampante, el cambio en el paradigma político¹⁰ y el aumento acelerado de la pobreza, son los elementos que sirven como caldo de cultivo para que inicie la implantación del modelo neoliberal en algunos países de América Latina a inicios de la década del 80, y con ella la profundización de la informalidad y la desigualdad en las zonas más alejadas de las ciudades latinoamericanas.

A partir de los años 80 el movimiento popular en la localidad de Usme crece y con ello los barrios y las construcciones autoproducidas por sus gentes. El loteo masivo de fincas como Bolonia o también conocida como Vereda Yomasa, La Cabaña I y II, Gran Yomasa, La Andrea, Liliana y Juan Rey, estaban en pleno proceso, hoy se conocen como los barrios que

¹⁰ El final del denominado Frente Nacional en 1974 supuso la entrada en el escenario político de movimientos como la ANAPO, la creación del M-19 que luego como partido político será crucial en la promulgación de la constituyente de 1991, y un resurgimiento de diferentes movimientos sociales y políticos que pedían una mayor apertura democrática.

conforman el Corredor Yomasa – Juan Rey. Algunas de ellas tenían márgenes de construcción informal mucho más adelantados que otros, como en el caso de La Cabaña y Gran Yomasa que para la época ya tenían una gran parte de sus terrenos construidos en barrios como Betania y Yomasa.



Ilustración 5. Vista general de los Barrios del Corredor Yomasa - Juan Rey Desde el Sector Doña Juana, 1986. (Fuente: INGESAM LTDA, Relleno Sanitario Doña Juana Estudio de Impacto Ambiental, marzo de 1986)

Para el caso del barrio La Andrea, en la parte baja del corredor, la dinámica es particular porque a la vez que se dan autoconstrucciones informales también se desarrolla el proyecto urbanístico de apartamentos Urbanización La Andrea en el marco del programa “Vivienda sin Cuota Inicial”¹¹ que es impulsado por Belisario Betancur en el marco de su programa de gobierno y de entrega de la vivienda estatal al sector financiero, urbanización que es entregada en 1984 junto con los desarrollos de “La Marichuela y la Aurora” (Casallas, 2015, p. 120). Esta urbanización cuenta con características propias de la norma de construcción como sucede en las actuales viviendas de interés social de 45 metros cuadrados para un núcleo familiar de 4 o más personas. El caso de este proyecto es especial porque al ser uno de

¹¹ El programa de Vivienda Sin Cuota Inicial impulsado por el gobierno Betancur pretendía que personas de bajos recursos tuvieran acceso a vivienda barata a través de financiación flexible que permitía impulsar el ahorro para el pago de la hipoteca al banco o entidad que financia el proyecto, sin embargo, no tuvo mucho éxito debido a que muchas familias no pudieron pagar los márgenes de las cuotas y al cabo de un tiempo muchos perdieron sus inmuebles por incumplimiento.

los primeros proyectos en Usme y específicamente en parte del Corredor Yomasa – Juan Rey, permite ver indicios de la dinámica del modelo neoliberal materializado en el acceso a la vivienda bancarizada para personas de escasos recursos, o lo que sería la vivienda de interés social para nuestros días.

Para la época, el rápido crecimiento demográfico en la ciudad implica que la localidad de Usme y el Corredor Yomasa – Juan Rey se verán directamente afectados por un proceso un poco más acelerado de compactación urbana, es decir, de la llegada masiva de personas de otras zonas del país o de la ciudad, ya sea desplazadas por la violencia o por otras circunstancias de movilidad al interior de la ciudad, que encuentran en esta zona de la localidad un espacio propicio para hacerse un lugar donde comprar un lote para la autoconstrucción de la vivienda o invadiendo un terreno con el mismo fin.

La organización comunitaria se cohesiona aún más en el sentido de que el sector al carecer de todos los servicios básicos como agua, gas o electricidad, las personas deben gestionarse por cuenta propia la provisión de estos recursos que para este caso se hace también de forma rudimentaria con los medios y recursos disponibles. Las políticas en materia de vivienda se hacen un poco más flexibles lo que implica que es un poco más fácil la organización y la colaboración para el levantamiento informal de los barrios que actualmente conforman el corredor. Esto no quiere decir que se masifiquen totalmente las invasiones, por lo general es un proceso que va tomando forma bajo reglas y significaciones específicas de cada territorio y en ese sentido sería un error afirmar que el hecho de que las normativas fueran mucho más laxas fuera sinónimo de un proceso masivo y descontrolado de invasión y construcción. Por supuesto que esta dinámica no es ajena a los proyectos de vivienda y las nuevas reglamentaciones, al respecto Ramírez (2003) afirma lo siguiente:

La relación entre lo público y lo privado se elaboraba por conveniencia de la activación del sector de la construcción mediante la ejecución por parte del Estado de planes masivos de vivienda de interés social; y la relación entre lo público y lo comunitario se elaboraba por la conveniencia de contar con la población como auto constructora de su propia vivienda (p. 6).

Lo anterior se evidencia en la autoconstrucción de los barrios de la parte alta del Corredor Yomasa – Juan Rey a mediados de los años 80, la comunidad se encargó de gestionar por su propia cuenta la edificación de sus viviendas, el trazado de sus calles, la instalación de los servicios públicos como la electricidad y el agua potable, e incluso la apertura de la actual carretera que conecta la Avenida Caracas con la Avenida de los Cerros o también conocida como la Antigua Vía al Llano:

Hacia el lado de la Liliana¹² la vía no existía, entonces pues entre todos los que para ese tiempo ya estábamos en el barrio nos organizamos e hicimos una brigada para ir a abrir la carretera [...] unos se encargaron de quitar la maleza con machetes, y otros con picas y palas iban trazando por donde era más fácil mandar la carretera [...] logramos traer una retroexcavadora y una volqueta para sacar más rápido la tierra y la piedra, pero muchos no pudieron seguir aportando la plata para pagar eso y el resto nos tocó a mano limpia. Ya después se trajeron volquetas con recebo para emparejar la vía, la gente estaba muy contenta con lo que se había hecho. Se arregló la carretera y

12 Refiere a los límites de la antigua hacienda Bolonia con la hacienda Liliana, actualmente constituidos en barrios de autoconstrucción popular.

de ahí para acá comenzó a servir como vía vehicular (Caballero, Andrés, comunicación personal, 26 de Julio de 2018)¹³.

La dinámica de los primeros procesos de inserción neoliberal en materia de vivienda se venían gestando a través de las políticas de estado, mientras tanto para la época se elaboran nuevas apuestas investigativas donde se deja de lado el tema de la vivienda para dar cabida a temas de gobernanza, política pública, movimientos sociales y temas de desigualdad en la gestión de lo urbano. Esto contrasta con la renovación de los estudios marxistas y el surgimiento de una nueva corriente crítica con autores de renombre como Milton Santos o Emilio Duhau, el primero situando a la geografía en el campo de las ciencias sociales incentivando el diálogo interdisciplinar produciendo un planteamiento teórico de la geografía desde el mal llamado tercer mundo; y el segundo planteando tres perspectivas de análisis respecto a la producción informal de vivienda como lo son la perspectiva histórico – estructural, la democrático – autonomista y la liberal – individualista (Tovar C. A., 2009).

En efecto, los planteamientos teóricos emanados desde la academia también calan de cierta manera en los procesos organizativos y de peticiones de los pobladores de barrios informales para con las instituciones. Por ejemplo, conceptos como el derecho a la ciudad, que desde la academia refiere a toda una apuesta teórica compleja, son tomados por las gentes que construyeron los barrios para darle significado a la lucha popular y la construcción de los barrios, es decir, el aumento demográfico, el proceso de compactación urbana, la creciente desigualdad, la violencia rampante producto del conflicto armado interno, y un estado cada vez más tendiente hacia políticas de corte neoliberal, generan que la organización popular se

13 Extracto de entrevista realizada a Andrés Caballero, ex presidente de la junta de acción comunal del barrio Compostela II, ubicado en el corredor Yomasa – Juan Rey, y uno de los primeros pobladores y líderes comunales de la zona para mediados de los años 80.

manifieste y en consecuencia ejerza presión para ser escuchada en muchas partes del país. Luego, para el caso particular del Corredor Yomasa – Juan Rey, esto se manifiesta en una pugna constante con entidades como la CAR¹⁴, el FOPAE¹⁵ y la alcaldía mayor y local, para que la comunidad fuera reconocida dentro del marco legal de la existencia de los barrios dada la ubicación geográfica adyacente a la reserva forestal Parque Entrenubes, y así poder acceder y tener derecho a los servicios básicos de la ciudad.

En ese sentido, la lucha organizativa en el corredor no sólo está supeditada al reconocimiento como asentamiento permanente, también se daba en términos del debate sobre la delimitación del borde de la reserva forestal Parque Entrenubes, lo cual implicó que la comunidad se comprometiera desde un principio en el cuidado de la quebrada que atraviesa el sector y en reforestar parte del área cercana a esta fuente de agua. Sin embargo, esto contrasta con el vertimiento de aguas negras y sólidos al afluente ante la falta de un sistema de drenaje de aguas negras y un sentido más amplio del cuidado ambiental que impidiera la contaminación del afluente. En la siguiente ilustración se ejemplifica lo expuesto, se puede encontrar construcción informal en el margen de la quebrada Bolonia y un evidente deterioro ambiental producto del vertido de desperdicios sólidos como escombros y basuras, así como una fuerte presión por cuenta de la edificación de construcción en sus bordes.

14 Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.

15 Fondo de Prevención y Atención de Emergencias. Hoy conocido como IDIGER, Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático.



Ilustración 6. Construcción Informal al Borde de la Quebrada Bolonia, Sector Compostela - El Curubo Calle 81 sur, 1997.
(Fuente: Junta de Acción Comunal Barrio Compostela II Sector)

Al respecto, dos hitos en la política de vivienda que transforman la organización territorial refieren a la ley 11 de 1986 sobre la descentralización municipal y por el cual se crean las JAL¹⁶ lo cual implica una mayor participación ciudadana en las decisiones sobre los territorios, esto desemboca en que la discusión respecto a los barrios de la parte alta del Corredor Yomasa – Juan Rey fuera tomada en cuenta para un posterior proceso de legalización; por otro lado, el otro hito importante es la promulgación de la ley 09 de 1989 o también conocida como Ley de Reforma Urbana “que movilizaría socialmente la oferta de suelo, la expropiación y la asequibilidad, para cubrir el déficit de vivienda de grupos de bajos ingresos.” (Ramírez, 2003, p. 7).

A finales de los años 80 el panorama es bastante complejo, la informalidad, la desigualdad y la dinámica de neoliberalización económica sobre todos los sectores, incluyendo la vivienda, pone de manifiesto que las luchas barriales y los proyectos de organización se harán

¹⁶ Juntas Administradoras Locales.

mucho más fuertes, pero también más complejos, para obtener el acceso a los servicios básicos y equipamiento urbano.

Los procesos de la ley 9 de 1989 o también conocida como Ley de Reforma Urbana no necesariamente repercutieron en una mayor calidad de vida de las personas, o en reales respuestas del estado para solucionar la falta de acceso a vivienda y ordenamiento territorial porque la ley está destinada principalmente a generar instrumentos de planeación territorial y definir por ejemplo la delimitación pública urbana de interés prioritario para futuros proyectos de vivienda de interés social y los mecanismos para expropiar bienes vía administrativa “En la ejecución de los planes de renovación urbana adelantados por entidades públicas o por particulares en los cuales se haga necesario adquirir o expropiar inmuebles usados como vivienda propia” (Ley 09 de 1989, art 39). En ese sentido, el panorama político y geopolítico de final de década da un viraje hacia tendencias más librecambistas que por supuesto terminan repercutiendo en los más pobres.

1.3. Neoliberalización de la vivienda: 1990 – 2015

El inicio de la década del 90 se enmarca bajo una serie de cambios sustanciales en materia económica y política, la nueva fase de mercado del modelo de producción capitalista supone una apertura de fronteras a las tasas impositivas de muchos productos y servicios, así como la llegada de empresas multinacionales al país. En el espectro político, el proceso de la séptima papeleta¹⁷ desata la constituyente de 1991 que le da al país una nueva carta magna en donde Colombia pasa a ser un estado social de derecho. Estos cambios van acompañados de una escalada en la violencia del conflicto armado interno, el aumento del desplazamiento forzado, la violencia política que termina eliminando físicamente a todo un partido político de

¹⁷ Iniciativa estudiantil que exigió en las elecciones de marzo de 1990 una asamblea nacional constituyente.

izquierda¹⁸ y el inicio del programa neoliberal con la privatización de algunas empresas públicas¹⁹.

Durante este periodo, algunos los principales temas de investigación urbana son la globalización, la estructura económica urbana, el medio ambiente urbano y la urbanización, entre otros (Tovar C. A., 2009). Temas que por supuesto arrojan resultados como el cambio de racionalidad frente a la planeación urbana desde la iniciativa privada como nuevo factor de acceso a la vivienda; el análisis de la vivienda informal como proceso que no está desarticulado de las dinámicas laborales, económicas, culturales y ambientales de la ciudad formal (p. 45); la desarticulación de programas de vivienda estatal y la incursión de la banca privada como nuevo financiador de proyectos de vivienda y especulador del suelo urbano, esto a pesar de que en 1991 se crea con la ley 3 del 15 de enero el Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social en donde tiene la particularidad de ser un sistema mixto, es decir, público – privado, elemento que es diciente del nuevo modelo económico.

Al respecto, para finales de los años 80 y parte de los años 90 en el Corredor Yomasa – Juan Rey se ejecutaron iniciativas ciudadanas con acompañamiento de entidades como el FOPAE, la CAR y la alcaldía local en pro de la conservación de la estructura ecológica del Parque Entrenubes y la zona que conforma el páramo Cruz Verde, este proceso se da a raíz del crecimiento de muchos barrios adyacentes a esta reserva forestal, el aumento de la tala de bosque alto andino y parte del ecosistema de páramo.

18 Se reconoce como genocidio político el asesinato de la mayoría de los miembros del partido de izquierda Unión Patriótica.

19 Durante la administración Gaviria se privatizaron 30 entidades financieras, entre las cuales destacan: Banco de Los Trabajadores, Banco Tequendama, Banco Del Comercio, Banco de Colombia, Corporación de Ahorro y Vivienda CORPAVI. Gaviria Privatizó 30 Entidades Financieras. (21 de Julio de 1994) El Tiempo.

De un sector se decía que era necesaria la intervención del estado para evitar la expansión de la frontera urbana, sin embargo, en la realidad poco o nada se hizo para mitigar la expansión en esta zona creando programas de vivienda que fueran accesibles para los más pobres. Esta dinámica contrasta de forma paradójica con el aumento desmedido de la minería a cielo abierto para extraer material de construcción, minas que en su mayoría no estaban al día con la reglamentación para ejercer esa actividad. Situación que por supuesto no es adversa para la acumulación de capital de aquellas empresas que están en contacto con el sector de la construcción como proveedores de materiales.

La década del 90 supone un crecimiento del corredor, sus construcciones autoproducidas bajo un lineamiento más o menos formal en torno a la demarcación de cuadras y la carretera principal, la dimensión de los lotes en donde todos son de seis metros de frente por doce de fondo, muy en concordancia con la norma urbanística de la década anterior y que tiene relación con el loteo de parte de la antigua hacienda Bolonia, la demarcación de espacios más o menos rectilíneos que constituyen andenes donde se instalan postes de madera para el tendido eléctrico que se obtenía de forma ilegal a través de conexiones clandestinas en otros barrios de la parte baja ya legalizados, la ampliación de la red de acueducto comunitario que se alimentaba de varias fuentes de agua disponibles, incluyendo una antigua red de acueducto veredal que a su vez se alimentaba de las aguas que descenden del páramo cruz verde en la parte alta del corredor.

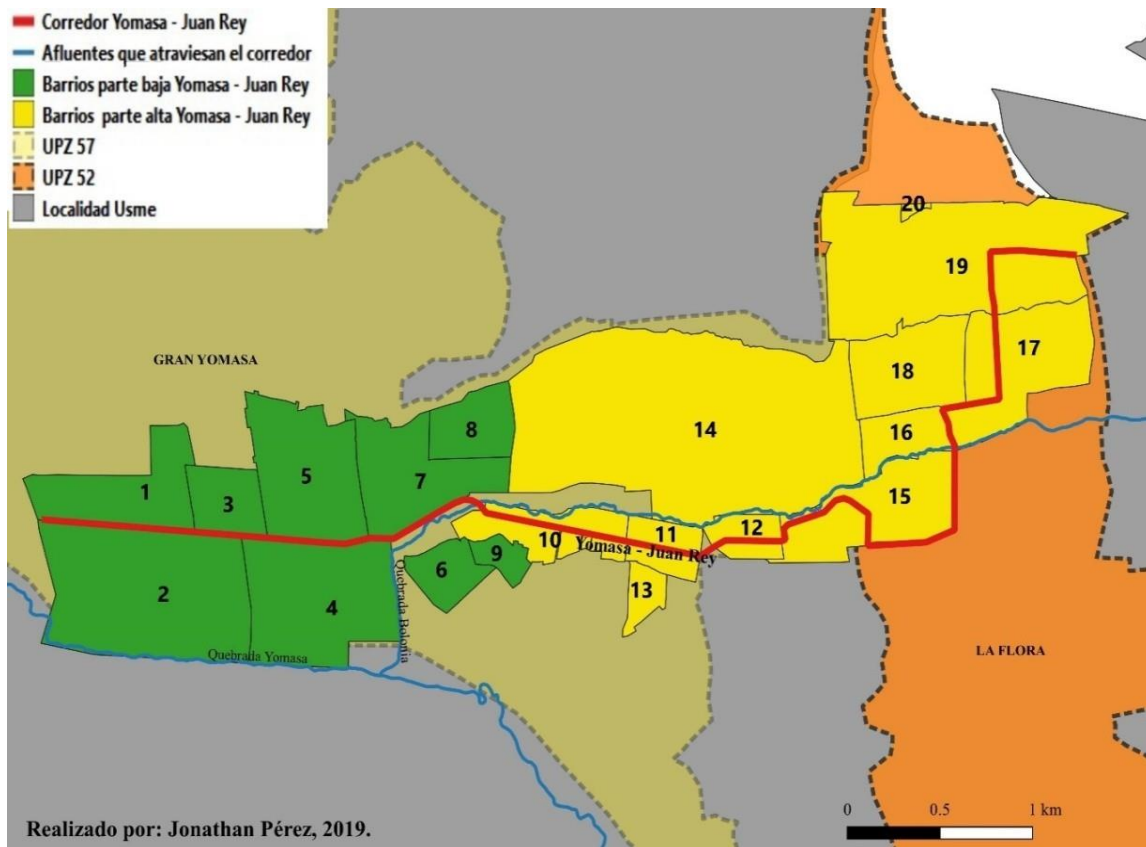
Cuando nosotros prácticamente iniciamos en el barrio se necesitaba sacar la energía de alguna parte, así como el agua, ya el tema del gas pues se traía más fácil una pipeta de Yomasa. Entonces a medida que fue creciendo el sector la misma gente se iba organizando para levantar postes de madera y pasar el cableado eléctrico, porque de

todas maneras estuve ahí abriendo huecos y cargando los troncos. Ya existían algunos postes con el cableado que subían desde Yomasa, pero de todos modos el trabajo grande de hacer las conexiones se fue haciendo a medida que empezó a llegar gente a estos barrios. (Caballero, Andrés Comunicación personal, 20 de abril de 2020).

Para el tema del agua al inicio tocaba ir hasta unos aljibes que quedaban arriba donde era la finca Bolonia y de ahí se sacaba para el consumo. Otra forma de sacarla era con un registro que había ahí al lado de mi casa [actual Carrera 8 a Este], pero eso a veces porque llegaba de vez en cuando, y si no llegaba pues se jodía uno. Estaban las piedras abajo en el Curubo [actual Carrera 5h Este] donde bajaba la Santa Librada y allá también uno iba a coger agua y a lavar la ropa. Resulta que por acá detrás de la casa [actual Carrera 8 Este] pasa el tubo madre del acueducto que bota el agua de la Regadera a Vitelma, entonces una vez nos dio por perforar ese tubo ahí al lado de la quebrada [Bolonia] y la cagamos porque era para conectar la manguera y subir al agua al tercer sector [Compostela III] y eso no se pudo porque esa vaina funciona es por gravedad y no quiso subir el agua, tocó dejar eso así a la final. Nosotros no recogíamos agua directamente de acá de la quebrada [Bolonia] porque ahí era donde se vertían las aguas negras y ya estaba contaminada con los desperdicios. Lo del agua comunal que venía de arriba del páramo si fue después con el tiempo que se recogieron recursos para comprar las mangueras y hacer las conexiones. (Castañeda, Alfonso. Comunicación Personal, 20 de abril de 2020).

Es decir que la informalidad bajo la cual se construyó toda esta zona contrasta con la cercanía de la frontera agrícola de la ciudad, con un deterioro ambiental de la quebrada Bolonia, la precariedad del transporte y servicios básicos, la desatención de las instituciones

en materia de infraestructura para esta zona de la ciudad que por muchos años conservó parte de la vocación agrícola y de resguardo ambiental que distingue a la localidad de Usme. Por ello la movilización popular en esta zona se hizo más fuerte para obtener por sus propios medios los accesos a servicios públicos básicos, servicio informal de transporte y la cohesión a través de bazares y eventos de recolección de fondos para distintas causas. En ese sentido, este tipo de organización coincide con las apuestas que desde distintas iniciativas populares se propone en aras de la democratización de las ciudades, su planeación y funcionamiento de cara al siglo que ya iniciaba es el proyecto organizativo que en muchos países de América Latina se desarrollaba en función de poder participar en las decisiones sobre los territorios de las ciudades (Ramírez, 2003).



Barrios Parte Baja Corredor Yomasa - Juan Rey

Barrios Parte Alta Corredor Yomasa - Juan Rey

1. Urbanización La Andrea.
2. Barrio Gran Yomasa.
3. Barrio La Andrea.
4. Gran Yomasa II Sector.
5. Desarrollo Betania.
6. La Esperanza.
7. Barrio El Curubo.
8. Altos de Betania III.
9. San Andrés de Los altos.

10. Compostela I Sector.
11. Compostela II Sector.
12. Compostela III Sector.
13. Yomasita.
14. Bolonia.
15. Doña Liliana.
16. Costa Rica.
17. La Cabaña.
18. Barrio La Cabaña.
19. La Flora.
20. Juan Rey Sur

Ilustración 7. Caracterización de los Barrios de la Parte Alta y Baja que Componen el Corredor Yomasa - Juan Rey Entre las UPZ Gran Yomasa y La Flora.
(Fuente: Elaboración Propia, QGis 2019)

La promulgación de la ley 152 de 1994, Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, suponía la coordinación entre “Las autoridades de planeación del orden nacional, regional y las entidades territoriales, deberán garantizar que exista la debida armonía y coherencia entre las actividades que realicen a su interior y en relación con las demás instancias territoriales” (Ley 152, 1994, art 3) para construir una política que realmente resolviera los problemas en materia de desarrollo para ciudades y municipios. Se promocionó como un mecanismo efectivo de participación donde la ciudadanía puede incidir en los planes a través del trazado de propuestas en las JAL de cada localidad, para el caso de la ciudad de Bogotá, y que esas

propuestas al ser o no tenidas en cuenta se ven plasmadas en los planes de desarrollo local, distrital y nacional, sin embargo la realidad ha demostrado que en los planes nacionales y distritales está reflejado otro interés en materia de política pública para el caso de la vivienda y la infraestructura. El abandono de esta zona de la ciudad, Corredor Yomasa – Juan Rey, es un claro ejemplo de cómo el estado se ha desentendido de las zonas más alejadas de las ciudades en donde se encuentra la base productiva de la misma.

El proyecto de neoliberalización de la economía y de los derechos básicos va lanza en ristre durante toda la década del 90. La noción de espacio público toma un nuevo significado bajo el imaginario del neoliberalismo y pasa a ser el caballo de batalla de las administraciones en tanto se vende como lugar de tránsito en donde la informalidad no tiene lugar, al menos donde el espacio puede venderse como bien cultural, y esto causa que en la retórica de la política pública el espacio se vea como lugar en donde se ejercen actividades de consumo de bienes y servicios. La vivienda y los proyectos de mejora parecen quedar relegados a un segundo plano, o en este caso al sector financiero y a algunas entidades externas que participen aportando dinero. Al respecto, Novoa (2010) señala lo siguiente:

En la década de 1991 al 2000, la liberalización del comercio incluye efectos sobre la producción de bienes y servicios [...] El aumento en la movilidad de capitales, la disminución de restricciones, la sustitución de productos y la interrelación con otras ciudades son sus principales dinámicas. (p. 88).

Este proceso en efecto tiene implicaciones directas sobre los habitantes del Corredor Yomasa – Juan Rey. La entrada del modelo neoliberal supone un cambio en las actividades económicas de las personas que habitan este sector, muchos son absorbidos temporalmente

por el mercado laboral de la construcción y otros logran permanecer en el mercado de la informalidad laboral, entre otras labores. Paralelamente a este proceso también se presenta un aumento de la violencia, fenómeno que no es ajeno a las dinámicas que vive el país por aquellos tiempos, en donde era frecuente la patrulla de las FARC por la parte alta rural colindante con el páramo y la llegada de personas asociadas a grupos criminales o de limpieza social contra jóvenes que ante la falta de oportunidades, la extrema pobreza y la desigualdad, terminaban haciendo parte de actividades asociadas con la drogodependencia.

Por otro lado, las rencillas entre líderes de la localidad se hacen patente entre quienes habitan la parte alta del corredor y quienes participan del primer momento de urbanización de la parte baja del sector Yomasa. No es claro si estas disputas tenían asuntos personales de fondo o si sólo eran por lo que implicaba la legalización de los barrios que para ese entonces estaban aún al interior de la reserva forestal parque Entrenubes, delimitación que se modifica bajo la primera alcaldía de Antanas Mockus de acuerdo con la Ley 388 de 1997 que pretende:

Actualizar las disposiciones contenidas en la ley 9ª de 1989 con las nuevas normas establecidas en la Constitución Política, la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, la Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas y la Ley por la que se crea el Sistema Nacional Ambiental. (Ley 388, 1997, art 1)

Estos desacuerdos generaron malestar entre los líderes y entre la comunidad que esperaba que con el proceso de *desenglobe*²⁰ de los barrios llegara mayor inversión del estado. Este

20 El proceso de desenglobe de un predio refiere al acto de dividir en varias parcelas o lotes un terreno de mayor tamaño, sea una pequeña finca o una gran hacienda. Este proceso por trámite legal supone que la subdivisión de un terreno debe hacerse de acuerdo con la norma que por ley se establece para este propósito. Sin embargo, para el caso de la construcción popular en la ciudad de Bogotá se tiene que la división de terrenos de las antiguas haciendas que actualmente conforman grandes extensiones de barrios de localidades como Usme o San Cristóbal Sur se dieron en el marco de la ilegalidad y por ese motivo ante los entes territoriales ese proceso de desenglobe de los terrenos sólo se dio en la mayoría de los casos años o décadas después de haberse constituido los barrios de construcción popular en la ciudad y en la localidad de Usme.

episodio deja a la vista que el movimiento comunitario no era uniforme, que se presentaban discrepancias y visiones divididas frente a los mecanismos de desarrollo y formas de interpretar la realidad inmediata, se hace evidente que existían dificultades comunicativas entre quienes lideraban los procesos aún a la espera de ser reconocidos por el estado y de quienes ya habían logrado ese mismo objetivo.

Así, la década del 90 termina con un sabor agridulce para estas comunidades que por años se han organizado en la construcción de sus barrios con grandes carencias de todo tipo, en donde el olvido gubernamental se hizo patente y la violencia como nuevo actor hizo que la situación fuera aún más compleja de lo que ya era para ese entonces.

La llegada del nuevo siglo contrasta con un panorama aún enmarcado en dinámicas de décadas anteriores del siglo XX para los barrios populares del Corredor Yomasa – Juan Rey. Carencia de vías adecuadas, servicios públicos casi inexistentes, poco acceso a hospitales o centros de salud cercanos, escasos servicios de transporte, entre otros, son los elementos que indiscutiblemente aún se mantienen presentes.

Sin embargo, a la vez que se mantienen estas dificultades, se suma el proyecto de culminación de construcción de la autopista al llano a inicios de la década del 2000, en donde la prioridad de integración entre la ciudad de Bogotá y el oriente del país se da en términos superar el “aislamiento físico de la zona [que] ha disminuido su competitividad y la ha mantenido alejada de los principales centros de consumo” (DNP, 1993, p. 3). Este interés económico de conectar el oriente con el centro y occidente del país contrasta con el abandono del estado para mejorar las condiciones del Corredor Yomasa – Juan Rey, zona no muy lejana de donde se ejecutaba la construcción de esta carretera.

La neoliberalización de la vivienda, la construcción de las primeras troncales de Transmilenio, y el aumento en el costo de vida implica que muchas familias migren hacia barrios periféricos de la ciudad, en este caso los barrios del Corredor Yomasa – Juan Rey serán receptores de muchas de estas familias y por supuesto los barrios de invasión o en proceso de legalización serán aún más preferibles ante la oferta de suelo barato para construir vivienda en contraprestación a las deficiencias en la prestación de servicios, transporte y situaciones de violencia.

Esto implica que desde finales de los años 90 rápidamente se genere mayor construcción de viviendas, algunas en zonas de alto riesgo al borde de cuerpos de agua y zonas de remoción en masas no aptas para esta actividad. Sin embargo, ante la falta de oferta de vivienda accesible, los vacíos legales para la reubicación de la población y la especulación del suelo en otras zonas de la ciudad que hacen que el suelo sea demasiado caro para acceder a él, muchas personas ven viable desplazarse hasta las periferias de la ciudad en busca de un techo como solución a la carencia de vivienda.



Ilustración 8. Barrios Adyacentes al Parque Entrenubes Pertencientes a la Parte Alta del Corredor Yomasa - Juan Rey, Zona Bolonia, 1998.
(Fuente: Catastro Distrital, 1998)

Hacia el año 2003, el desarrollo de la parte alta del Corredor Yomasa – Juan Rey estaba estancado en el tiempo y sin embargo se distinguía por un aumento exponencial de la violencia frente a periodos anteriores, sin embargo para la época algunas entidades locales como el acueducto, planeación distrital y entidades extranjeras como el Banco Alemán (KFW) venían trabajando desde 1997 en un proyecto de mejoramiento barrial para los sectores aledaños al Parque Entrenubes, en este caso en la zona de Bolonia, denominado “*Proyecto de Mejoramiento de Barrios “SUR con Bogotá”*” y para el cual destinan más de 73 mil millones de pesos en un periodo de 8 años para proyectos de mejoramiento barrial, recuperación ambiental, resolución de conflictos, programas que se ejecutan en áreas donde se evidencian procesos organizativos (Tovar, García, & Moreno, 2009).

Este proyecto se materializa a inicios del año 2004 con la compra por parte del acueducto de todas las viviendas en situación de riesgo aledañas a la quebrada Bolonia en los desarrollos Compostela I, Villas del Edén y Bulevar del Sur, esto como medida de recuperación

ambiental de la misma, a su vez el KFW financia la pavimentación de varios tramos del Corredor Yomasa – Juan Rey, así como la instalación formal de todos los servicios públicos residenciales, sin embargo desde el distrito se argumenta que el tramo que comprende los barrios Compostela II y Compostela III no se ejecuta en la medida en que estos barrios no están legalizados y por lo tanto hasta que no se resuelva la situación legal de esta parte es imposible adherir al proyecto. Es decir, a pesar de que desde la institucionalidad se decía que todo el sector estaba incluido en el proceso, se decide clasificar a la comunidad entre legales e ilegales según este criterio y bajo ese parámetro se ejecuta el proyecto, generando por supuesto divisiones al interior de la misma comunidad y por lo tanto una fragmentación importante en la comunidad del sector.

Pero no todo el proceso fue negativo, la demolición de las viviendas construidas en la ronda de la quebrada Bolonia implicó que parte de la misma comunidad se involucrara en la demolición de las mismas, recuperando gran parte de material de las infraestructuras y que fueron reutilizadas en la construcción y/o mejoramiento de otros hogares del mismo barrio o vendidas como material de segunda en algunas ferreterías cercanas, lo cual implicó que bastantes familias retomaran la autoconstrucción de sus propias casas generando cohesión entre quienes se vieron excluidos del proyecto de mejoramiento barrial. Además, algunas pocas familias de la zona de intervención para la recuperación de la ronda de la quebrada se negaron a vender sus predios, algunos consideraban que más allá de recibir un dinero justo por sus predios, el trabajo y esfuerzo de muchos años era algo que el dinero no puede comprar y la sensación de vivir en una zona semi rural alimentaba aún más el apego hacia el barrio, otros por su parte consideraron que el monto ofrecido por el acueducto no era el adecuado ante tanto trabajo invertido en la construcción de sus predios.

A pesar de que es un proyecto pensado para mejorar las condiciones de accesibilidad a la parte alta del corredor también acaba con gran parte del proceso organizativo barrial y ratifica lo que Tovar & Joya (2014) señalan acerca de los impactos negativos de las políticas de reasentamiento barrial sobre quienes son sujetos de estos programas del estado en el sentido de que rompen con toda una estructura organizativa consolidada. Esta fragmentación divide a la comunidad entre quienes se van del sector y quienes se quedan allí en tanto al darse esta ruptura del modelo organizativo prácticamente quienes se quedan en el sector ya han perdido parte de los lazos construidos durante años con quienes se ha ido en torno a la organización comunal de eventos como los bazares o las ideas e iniciativas para exigir respuestas sobre la nula presencia del estado en el sector.



Ilustración 9. Área de Intervención del Proyecto de Mejoramiento de Barrios "Sur con Bogotá", Zona Bolonia, 2004.
(Fuente: Catastro Distrital, 2004. Edición Propia.)



Ilustración 10. Predios que no Fueron Abandonados por sus Propietarios. Imagen Posterior a la Ejecución del Proyecto, Zona Bolonia, 2007.
(Fuente: Catastro Distrital, 2007. Edición Propia.)

Para el año 2005 y 2006 se da oficialmente la legalización de la parte restante del corredor correspondiente a los barrios Compostela II y Compostela III, lo cual implica que estos barrios son reconocidos como legales. Este reconocimiento fue producto de la lucha constante de los diferentes líderes barriales y de las comunidades de diferentes sectores en la misma situación para lograr la firma de las resoluciones 0808 del 11 de noviembre de 2005²¹ y 01204 del 28 de diciembre de 2006²² que ponía en el mapa de la ciudad estos territorios. Si bien es cierto que el programa de mejoramiento barrial dura hasta el 2007, la demora en la legalización de la parte restante del sector implicó que los fondos para pavimentación de la vía principal fueran insuficientes y sólo estuvieran disponibles para el tendido de la red de acueducto, gas y parte restante de la red de tendido eléctrico. En ese sentido, “es preciso

21 Resolución por la cual se legaliza el Desarrollo Compostela II. Cabe resaltar que en el caso de esta resolución es curioso observar que la radicación de solicitud de legalización urbanística figura como “Contrato 290/92” y data del año 1992, no fue solicitada por el suscrito propietario Neftalí Salcedo Ramos, sino por una empresa llamada EPAM LTDA que actualmente se denomina como EPAM S.A. la cual se dedica a realizar consultorías en el ámbito ambiental y ordenamiento territorial. (Gaceta de urbanismo y construcción de obra, 2005, .p 81 – 107)

22 Resolución por la cual se legaliza el Desarrollo Compostela III. Cabe resaltar que dicha resolución es revocada por la Resolución 1183 del 30 de septiembre de 2014 debido a que en la delimitación de lotes y residencias para la legalización del barrio se suscitó un inconveniente con la titularidad de una de estas propiedades en tanto fue suscrita como área verde comunal cuando realmente tenía escritura que cataloga al predio como susceptible de desarrollo urbanístico, en ese sentido la resolución derogatoria responde al análisis del caso y la corrección de las delimitaciones del barrio. (Gaceta de urbanismo y construcción de obra, 2014, p. 275 – 301)

pensar en un urbanismo incluyente y ético basado en la justicia espacial y en el derecho a la ciudad que abandone la impronta del proyecto urbano como mercancía” (Tovar, García, Medina, & Moreno, 2013).



Ilustración 11. Límite del Proyecto de Pavimentación de Calles Programa Mejoramiento de Barrios Sur con Bogotá, Corredor Yomasa Juan Rey, Barrios Compostela III y Doña Liliana. (Fuente: Plan Parcial Ciudadela Bolonia, 2009)

Al respecto (Tovar, García, Medina, & Moreno, 2013) afirman que el éxito de una política pública en materia de vivienda y mejoramiento urbano pasa necesariamente por poner en diálogo a las instituciones, en donde el enfoque de una política de hábitat sea entendida como “el conjunto de relaciones, dimensiones y temporalidades que confluyen en espacios socialmente construidos” (p. 110), donde el desarrollo sostenible y la preservación de los ecosistemas sea prioritario y por lo cual la política territorial sea pensada en clave de la participación ciudadana e interdisciplinar de los profesionales sobre las decisiones que se toman en los territorios y barrios. Por ello, el programa más allá de pavimentar calles y recuperar la ronda de una quebrada importante para la cuenca media del río Tunjuelito, no genera un mayor impacto en la comunidad en donde la situación de pobreza, violencia y exclusión siguen presentes y profundizándose.

Desde el discurso oficial se argumenta que este tipo de proyectos constituyen una necesidad imperante para mejorar la calidad de vida de las comunidades, no obstante, el hecho de que sean proyectos donde las comunidades no tienen participación alguna sobre las propuestas del distrito deja entrever que la formulación de proyectos urbanísticos y de política pública al respecto no están diseñados para el consenso y disfrute de los ciudadanos. En ese sentido, la política del cemento lo que busca no es solucionar los problemas estructurales que afectan a los barrios periféricos de la ciudad, sino presentar paliativos a problemas mucho más complejos, cosa que termina siendo asimilada erróneamente por las personas como elementos asociados a mayor bienestar social, lo cual se presenta como única idea de desarrollo posible sin contemplar otras variables del contexto local.

La racionalidad del modelo neoliberal en donde el mercado se regula per sé, así como las soluciones parciales en los barrios generan cambios extraordinarios a largo plazo y por ende se resuelven todas las problemáticas existentes de un territorio, no es más que una noción equivocada de la elaboración de políticas públicas y ejecución de proyectos. El inmediatismo en busca de resultados a corto plazo realmente termina por dividir, aislar y perpetuar la situación en la que en un inicio se encontraban las poblaciones como en el caso del sector Bolonia.

Posterior al proyecto y transformaciones en estos sectores, hacia el año 2008 mediante Resolución N.º 0859 del 7 de octubre de 2008 se da viabilidad al proyecto urbanístico Ciudadela Bolonia. Proyecto para la construcción de apartamentos de interés social en los lotes restantes y correspondientes a la antigua Hacienda Bolonia, posteriormente se adopta en el año 2009 mediante el Decreto 596 del 29 de diciembre de ese año el concepto de favorabilidad:

Encontrando que después de realizadas las correcciones solicitadas, éste, se ajustaba a las normas vigentes de los Decretos Distritales 190 de 2004, 327 de 2004 y 436 de 2006; por lo que mediante Resolución 0859 del 7 de octubre de 2008, la Subsecretaría de Planeación Territorial de la Secretaría Distrital de Planeación, emitió la viabilidad para la formulación del plan parcial "*Ciudadela Bolonia*". (Decreto 596, 2009, lit. E)

Al adoptarse el proyecto en un sistema mixto, es decir, público – privado, se inicia un proceso de ruptura de lo que quedaba de la cultura campesina de este sector dado que los terrenos donde se construye este proyecto eran antiguos predios donde se ejercía el cultivo de la papa, zanahoria, arveja y cilantro, productos que eran comercializados en la localidad y directamente en el sector. En la siguiente imagen aparecen los predios correspondientes a la Hacienda Bolonia antes de ser urbanizados y en donde se ejercían labores de explotación agropecuaria.



Ilustración 12. Cultivos de arveja en los predios de la Hacienda Bolonia Previo a ser Urbanizados.
(Fuente: Plan Parcial Ciudadela Bolonia, 2009)

La labor agropecuaria de cosecha era un evento en donde participaba gran parte de la comunidad del sector Bolonia y La Flora, algunos eran contratados por el propietario de los

predios para la cosecha y carga de los bultos en los camiones, mientras tanto otras personas de la comunidad hacían las labores de rastrojo para extraer el alimento que en el primer proceso de la cosecha no se había hecho; la extracción del alimento era para las familias que acudían a esta labor en donde participaban hombres, mujeres, niños y adultos mayores, y recogía alrededor del cultivo a la comunidad de estos barrios aledaños. Con el inicio del proyecto se dejó de ejercer una labor de organización alrededor de la tierra y por ende se perdió una oportunidad organizativa popular que estaba para desarrollarse en torno al cultivo del alimento y la conservación del medio ambiente.



Ilustración 13. Terrenos de la Hacienda Bolonia Listos Para ser Cultivados.
(Fuente: Edición Propia. Google Earth, 2000)



Ilustración 14. Fotografía Inédita en Inmediaciones de la Hacienda Bolonia 1998.
(Fuente: Andrés Caballero.)

El proyecto de la Ciudadela Bolonia supone la materialización de la dinámica neoliberal en materia de vivienda. Desde el año 1999 ya se planteaba la realización del plan parcial Ciudadela Bolonia, es decir que a la vez que se estructuraba el *Proyecto de Mejoramiento de Barrios “SUR con Bogotá”* también se estaba estructurando el proyecto de urbanización para la zona, sin embargo, el vencimiento de las licencias de construcción por no ejecución impidió que el proyecto se llevara a cabo a partir del año 2001 como señala la Resolución N.º 0859:

Mediante las resoluciones No. 0110037 del 8 de marzo de 2001 y 0110074 del 24 de abril de 2001, la Curaduría Urbana No, 1 aprobó licencia de urbanismo para los predios denominados Hacienda Bolonia y Villa Alcira respectivamente, las cuales perdieron vigencia por la no ejecución de las obras urbanísticas (p. 41).

Este suceso puede estar relacionado con el hecho de que para la época las vías principales de acceso no tenían condiciones para implementar un proyecto de estas dimensiones y mucho menos para ejecutarlo, por lo cual se puede pensar que se decide esperar que mejoren las condiciones de acceso vial y que se presente una mejora en el acceso a las redes de servicios públicos como se exige en la Ley 388 de 1997 en el entendido de “Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.” (art. 3).



Ilustración 15. Primeros Terrenos a Finales del Año 2009 Listos Para ser Intervenido por la empresa CG Constructora y Ágora Constructores.
(Fuente: Edición Propia. Google Earth, 2009)

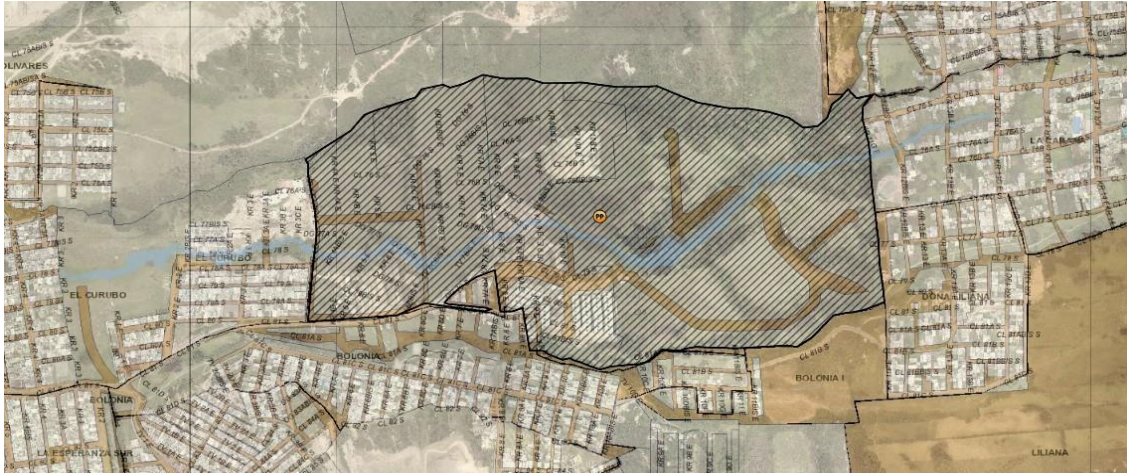


Ilustración 16. Delimitación Total del Plan Parcial Ciudadela Bolonia con 30 Hectáreas de Área Neta Urbanizable, 2013.
(Fuente: SINUPOT, Secretaría Distrital de Planeación, 2013)

Mientras tanto, el proyecto de mejoramiento barrial se ejecutó y paralelamente se adelantaron las gestiones por parte de los propietarios y el apoderado del plan parcial para cumplir con las normativas impuestas para la viabilidad del proyecto y darle adopción mediante Decreto N.º 596 de 2009 en el cual se estipula que el proyecto cumple con todas las reglamentaciones y condicionantes legales para ser puesto en marcha y por lo tanto “Adóptese el plan parcial *“Ciudadela Bolonia”*, ubicado en la localidad de Usme, en los términos establecidos en el presente decreto” (p. 12). Así inicia el proyecto en el año 2010 con la viabilidad jurídica para iniciar formalmente la primera fase del proyecto con la adecuación de los terrenos que por décadas fueron de vocación agrícola.

La ruptura de la tradición agrícola del sector tiene lugar con la puesta en marcha de este proyecto, por otro lado no se generaron propuestas para vincular laboralmente al nuevo proyecto urbanístico a la población desempleada de los barrios vecinos, lo cual deja ver que no sólo se mercantiliza el uso del suelo destruyendo prácticas comunitarias referentes al trabajo del suelo agrario sino que también se excluyó de oportunidades de empleo formal a

muchas personas en condiciones de extrema pobreza, y que independientemente de las consecuencias que generó el proyecto habrían encontrado en el mismo oportunidades de acceder al mercado laboral evitando situaciones de informalidad y violencia.

El proyecto ha sufrido controversias a partir de denuncias por parte de la personería de Bogotá sobre la precariedad de las viviendas construidas, que van en contravía de la norma urbanística para que sean habitables, deficiencias en temas de movilidad, acceso a centros médicos, educativos, recreativos, y en donde el distrito invirtió dinero para que familias de escasos recursos pudieran acceder a una vivienda propia y digna. Es decir, la constructora a cargo del proyecto obtuvo cuantiosas ganancias por concepto de venta de cada hogar construido y a cambio entregó construcciones con precarias condiciones de construcción usando materiales que incluso son altamente perjudiciales para la salud humana como el asbesto en los tejados de estas viviendas.

Se corrobora entonces que los proyectos de vivienda de interés social o prioritario por sí solos no resuelven situaciones mucho más complejas, y que por el contrario aumentan las brechas de desigualdad y exclusión imperantes en la ciudad. En otros términos, los únicos beneficiados del proceso han sido los propietarios de los predios donde se cimentan estos proyectos, la constructora CG Constructores & Ágora Constructores y por supuesto las entidades financieras que endeudaron a varias familias con créditos bancarios para poder comprar una casa en malas condiciones habitacionales y que en muchos casos aún no han sido entregadas.

1.4. Conclusiones: vivienda y organización comunitaria

La organización comunitaria después de la implementación de este tipo de proyectos se ha ido agotando progresivamente, la valorización del suelo hizo que muchos vieran una oportunidad de vender e irse a otros sectores de la ciudad o de la localidad de Usme, algunos de los pobladores más viejos y que fueron fundadores de los primeros barrios murieron o dejaron de estar al tanto por completo de la organización popular, el relevo generacional tampoco tuvo las mismas perspectivas de lucha barrial lo cual cortó paulatinamente con el proceso. Tovar C. A. (2009) comenta lo siguiente al respecto de la dinámica neoliberal que desmoviliza a las organizaciones populares barriales:

Desde la perspectiva histórica se observa que los cambios de finales del siglo pasado como la apertura económica, la reducción del Estado, la implementación del modelo neoliberal de desarrollo capitalista, fueron asumidos en especial por las organizaciones de pobladores con bajos ingresos, las cuales se han visto paulatinamente desintegradas como posibilidades colectivas de transformación de las condiciones sociales adversas y de resolución de las necesidades públicas, ante las dinámicas individualizantes impuestas como en el caso de la gestión del suelo y la vivienda social (p. 63).

Estos elementos fueron determinantes para que se aplacara y desmovilizara la organización popular barrial, en donde la mercantilización del suelo y el individualismo ocupó su lugar en una ciudad donde se abren cada vez más las brechas de desigualdad, pobreza, marginalidad y exclusión hacia los más humildes. A todas luces, los procesos populares asisten a un marcado proceso de transformación y/o eliminación de sus propias dinámicas bajo la égida de las relaciones que ha impuesto el mercado en los últimos años.

1. Manifestaciones del Transporte Informal en el Corredor Yomasa – Juan rey

El fenómeno de expansión de las grandes ciudades en América Latina desde inicios del siglo XX y la necesidad de introducir medios de transporte baratos, eficientes y rápidos, así como su propagación según el crecimiento urbano, ha sido una de las aristas en el debate político y social en todo el continente. Respecto a Colombia no es un tema que esté al margen y por el contrario ha sido protagonista de acontecimientos tan importantes como el Bogotazo, huelgas, protestas ciudadanas y tema de intereses políticos particulares y colectivos a lo largo de la historia de la ciudad (Baquero & Cetina, 2003).

La transformación espacial para el sector industrial al occidente; al sur oriente para residencia de las clases populares, suelo agropecuario y extracción de materias primas para la construcción; el norte, sitio de veraneo de la clase acaudalada y absorbido por la expansión de la ciudad. Fija, por un lado, al tranvía electrificado y consolidado como el medio de transporte más usado que a mediados de la década de 1940 permite observar a través de la ampliación de su red férrea una mayor expansión física de la ciudad y su importancia para conectarla. Por otra parte permite ver que si bien la expansión de la urbe obedece a diversos procesos como por ejemplo el crecimiento vegetativo o la migración campo-ciudad, el sistema de transporte juega una función fundamental en la organización o ampliación de ciertos espacios ya existentes para su contención.

Esto a su vez permite que se desencadene la especulación en el uso del suelo, urbanización informal de hecho por un creciente número de migrantes sin techo o por parte de urbanizadores piratas que aprovechan la ausencia de planificación urbana de un estado que no es garante de derechos, y por supuesto un incipiente proceso de competencia en el modelo de

transporte tipo bus cuando la era dorada de la economía colombiana permitió la masiva importación de bienes de consumo, entre ellos el auto particular y los primeros autobuses, modelo de transporte que de por si inicia de manera informal hasta la constitución de la primera empresa de buses para luego transformarse en lo que hoy se conoce como las cooperativas de autobuses urbanos en proceso de extinción²³.

En efecto, a la hora de hablar de transporte y movilidad se suscitan convergencias y divergencias respecto al modelo más eficiente y cómo transformar la ciudad para contener dichos sistemas, lo cual demuestra que no es una discusión del pasado y que por el contrario es un debate que aún es insumo principal en la discusión y elaboración de políticas públicas o campañas electorales. La forma en que se extiende la ciudad hacia sus bordes más lejanos y la institucionalidad distrital y nacional históricamente se han desentendido de la adecuada planeación urbana y de transporte es diciente de esos complejos procesos que también se dan en otros países de América Latina respecto a la forma en que los estados conciben el espacio de la ciudad y el acceso a ella para sus habitantes más humildes.

Desde finales del siglo XIX ya se planteaba la articulación interregional en donde el transporte ferroviario sería el pilar central de tal empresa a constituir para el desarrollo económico del país, finalmente es paulatinamente sustituido por el automóvil hasta la muerte evitable del tranvía de Bogotá y el dominio del autobús. Después de más de un siglo dicha empresa sigue en pie, evidenciando la poca capacidad de gestión y ejecución del estado para dar solución a problemas de movilidad de capital importancia para el desarrollo económico de

23 Se pueden distinguir dos momentos en donde se debilitan las empresas tradicionales de buses que por años tuvieron el monopolio del transporte en Bogotá. El primero está dado por la llegada de TransMilenio al escenario de la movilidad urbana de la ciudad a inicios de siglo XX; el segundo momento está dado por la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- que permite tener una mayor articulación con las troncales de TransMilenio.

la ciudad y el país en el marco del bienestar para los ciudadanos más humildes que son la base productiva de los procesos generadores de capital (Baquero & Cetina, 2003).

Así, el panorama subsecuente es la constitución de la EDTU²⁴ en 1956, entidad del distrito que ya de por sí nace con bastantes problemas estructurales y que plantea el apuntalamiento de un modelo de transporte para la ciudad basado en el automóvil y el bus. Esta entidad es el más claro ejemplo de cómo el transporte en Bogotá fue y sigue siendo empleado como fortín y plataforma política de los partidos tradicionales e intereses de algunos empresarios bajo un marco administrativo ineficaz y que a todas luces desangra el erario de la ciudad y la nación, esto a razón de que se usaron las tradicionales empresas del transporte público para promover candidaturas de futuros cabildantes del concejo de la ciudad recurriendo a todo tipo de estrategias como la realización de fiestas, entrega de material para construcción o mercados a cambio del apoyo popular en las urnas²⁵.

Efectivamente este estado de cosas no solo hace que el autobús sea el único medio de transporte masivo, sino también que la discusión frente al desarrollo de modelos alternativos como el metro vuelva a ser uno de los ejes de la planeación urbana, aunque con contrapesos muy poderosos que ponen en entredicho la gobernabilidad y el proceder de las instituciones frente a proyectos y debates tan importantes para la ciudad.

Ahora bien, con la liquidación de la EDTU en 1991, se tiene un periodo en el cual los privados toman el control del modelo hasta la entrada del sistema BRT -Bus Rapid Transit por sus siglas en inglés- bajo el nombre de Transmilenio, que en el 2000 entra a competir con el viejo esquema de buses tradicional ganando terreno rápidamente. Esto no quiere decir que

24 Empresa Distrital de Transportes Urbanos de Bogotá.

25 Para mayor información de este proceso es indispensable consultar el documental de Ciro Durán titulado “La Guerra del Centavo”, filmado en 1985 y que describe este proceso.

el viejo esquema de las cooperativas de buses haya sido eliminado. Si bien se ve reducido, este esquema se reemplaza por empresas operadoras del servicio de transporte. En uno u otro caso, la base o modelo de transporte sigue siendo el mismo: el autobús.

En el periodo comprendido entre 1995 a 2015 particularmente, los referentes de discusión frente al modelo de ciudad y de transporte han estado a la orden del día en los discursos políticos, en las agendas políticas nacionales y distritales y por supuesto en la noción de ciudad que imagina el ciudadano de a pie. Luego, la materialización de dichos debates en apuestas concretas y viables han sido de largo aliento y han estado mediadas por propuestas que desde el papel podrían parecer innovadoras, sin embargo, en la realidad no es más que la ineficacia de un modelo político y administrativo que aún no comprende la importancia de ejecutar planes tendientes a construir ciudad con quienes la habitan.

Ahora bien, es preciso detenerse aquí para observar la transformación en materia de legislación respecto a lo que se ha propuesto en términos de transporte y movilidad desde las instituciones y poder contrastar como el periodo 1995 a 2015 ha sido uno de los más álgidos en este terreno respecto a la transformación de la ciudad y en concreto sobre la localidad de Usme y las apuestas que hay sobre un sistema de transporte que parece congelado en el tiempo.

En ese sentido, el presente capítulo pretende abordar el tema del transporte informal como categoría a la luz de la producción académica y de lo acontecido en el Corredor Yomasa – Juan Rey sin dejar de lado un importante referente legislativo al respecto, esto con el fin de tratar de dar respuesta a la pregunta general del capítulo sobre ¿cuál ha sido el papel de los

transportadores informales en el proceso de urbanización y consolidación del Corredor Yomasa – Juan Rey?

2.1. Referente institucional sobre el transporte: 1995 – 2015

Bajo la ley 11 de 1986²⁶, se plantea la descentralización política, administrativa y fiscal con miras a la creación de las juntas administradoras locales o JAL. Una de sus funciones es la elaboración de una propuesta de plan de desarrollo para la comuna o corregimiento donde se aplicará. Asegurando “la participación efectiva de la comunidad en el manejo de los asuntos públicos de carácter local y propiciar la integración regional” (Congreso de la República, 1986, p. 1). En efecto, no cobija a la ciudad de Bogotá por estar en ese entonces bajo el régimen de Distrito Especial. Causal de que se pierda en su momento la oportunidad de incluir a las comunidades en la planeación y ejecución de las políticas públicas en la ciudad de Bogotá, con miras a sentar posición sobre el devenir del transporte masivo para una Bogotá en expansión.

A partir de 1991, la inversión pública del estado debe obedecer a lo plasmado en los respectivos planes de desarrollo. Esto queda estipulado bajo el Artículo 340 de la Constitución Política en donde se establece la creación del “Consejo Nacional de Planeación integrado por representantes de las entidades territoriales y de los sectores económicos, sociales, ecológicos, comunitarios y culturales” (Constitución Política de Colombia, 1991, art 340) bajo carácter consultivo, donde se discutan ampliamente planes de desarrollo presentados por el presidente, gobernadores y alcaldes.

26 La ley 11 de 1986 tiene como principal objetivo “dotar a los municipios de un estatuto administrativo y fiscal que les permita, dentro de un régimen de autonomía, cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo” es decir, pretende responder a las nuevas necesidades de municipios y grandes ciudades mediante la descentralización administrativa y política, dotándolos de cierta autonomía para administrar recursos e integrar a su aparato administrativo a las comunidades, también se permite subdividir el espacio urbano en entidades administrativas más pequeñas que se encargan de administrar una determinada porción del territorio, aunque supeditados a entidades políticas y administrativas más grandes como las alcaldías mayores o municipales.

Esto por supuesto abre la puerta a que las comunidades de los barrios populares en localidades como Usme, al sur de Bogotá, puedan tener cierta participación frente a proyectos de planeación distrital concernientes a la formalización de vivienda, pavimentación de vías, conexión con la red vial de la ciudad para la gestión de transporte público-regional y la conexión de equipamiento urbano y servicios públicos básicos. Luego, estos elementos tardarán en materializarse dado que el engorroso trámite burocrático para gestionar proyectos y el poco interés del distrito por conectar las zonas periféricas a la ciudad serán componentes que frenan y siguen paralizando un proyecto de ciudad que solo beneficia a unos pocos.

Para 1993, mediante el Decreto Ley 1421, se dicta el régimen especial para el distrito capital de Bogotá, es decir, el estatuto orgánico de la ciudad por el cual se le da “autonomía para la gestión de sus intereses”, (Presidencia de la República, 1993, p. 1), y se establecen entre otras cosas una serie de atribuciones de las JAL, adoptar el plan de desarrollo local en concordancia con el plan de desarrollo general, económico, social y de obras públicas, y el plan general de ordenamiento territorial del distrito o POT.

Posteriormente, se expide la ley 152 de 1994 la cual establece la ley orgánica del plan de desarrollo y fija la composición y periodo de quienes conforman el concejo nacional de planeación y los concejos territoriales. Éste es refrendado por el concejo de la ciudad mediante el acuerdo 12 del mismo año, que establece el estatuto de planeación del distrito capital y se reglamenta la formulación, aprobación, ejecución y evaluación del plan de desarrollo económico, social y de obras públicas de la ciudad de Bogotá; a su vez el concejo presenta para 1995 una iniciativa para establecer la forma y los términos como se debían elaborar los planes de desarrollo locales y crea los concejos locales de planeación,

estableciendo la participación de todos los sectores sociales y comunitarios de la localidad. Antanas Mockus objeta dicha iniciativa y la deroga, por considerar que solamente la administración tenía la facultad de presentar este tipo de proyectos.

Como se puede observar, mientras la legislatura establecía las normativas, el concejo las aprobaba y la alcaldía mayor daba su opinión frente a lo que decía el concejo, pasaron 4 años desde la nueva constitución y un ambiente de ingobernabilidad absoluta en una ciudad que carecía de un buen servicio y cobertura de transporte para sus ciudadanos.

Ante el descontento generalizado por la objeción del alcalde Mockus, se expide el Decreto 425 de 1995 (derogado por el Decreto Distrital 739 de 1998²⁷) en donde el alcalde mayor reglamenta la forma de elaboración de los proyectos del plan de desarrollo de las localidades, manteniendo por supuesto el rígido centralismo de la alcaldía mayor sobre los entes territoriales o localidades de la ciudad frente a la gestión y ejecución de proyectos. Esta nueva norma establece una metodología diferente a la propuesta por el concejo de la ciudad en donde la participación ciudadana se ve supeditada a la inscripción de sus proyectos en la Alcaldía Local, luego la JAL escucha ante audiencia pública dichos proyectos, los clasifica según su importancia para el POT y finalmente elabora el proyecto de desarrollo local de acuerdo con las prioridades formuladas por el POT.

²⁷ El Decreto Distrital 739 de 1998 establece la hoja de ruta a seguir para elaborar, aprobar, ejecutar y seguir cada uno de los Planes de Desarrollo Local. Además permite la apertura de espacios permanentes para una mayor participación ciudadana en estos procesos y fija que al interior de estos planes se sigan lineamientos como la correspondencia con las políticas sectoriales que se definen en cada una de las secretarías y departamentos administrativos del distrito, esto con la finalidad de asignar de forma adecuada los recursos correspondientes a cada localidad de la ciudad. Además, se crean Los Encuentros Ciudadanos como estrategia formativa ciudadana en los procesos de planeación local y serán orientados y presididos por la JAL y el alcalde local. Sin embargo, conserva la esencia centralista al supeditar los planes de desarrollo local y los procesos de participación ciudadana a la estructura del POT y los objetivos que cada entidad del distrito tiene, a pesar de que posee de forma aparente una apertura a la participación ciudadana esta se ve finalmente impedida para ejercer una comunicación más asertiva en tanto la misma estructura del proceso burocrático termina frenando la capacidad de organización ciudadana.

Es decir, se establecen una serie de normas desde el centro administrativo y las comunidades se ven obligadas a comunicarse con el distrito para ser escuchadas en sus reclamos bajo un régimen burocrático sumamente complejo que en últimas no permite un diálogo y una construcción bilateral del proyecto de ciudad que requieren los sectores más olvidados y lejanos de la ciudad, que para la época carecían y siguen precarizados en la cobertura de servicios básicos y transporte dignos:

Cuando llegamos al barrio nos tocó muy duro para poder subir o bajar, para hacer mercado, para poder ir a un médico [...] esto eran unos caminos de herradura prácticamente y acá primero hubieron unas bestias que traían de todo y pues a uno le tocaba pagar para poder subir cualquier cosa o con el bulto al hombro, ya después entonces subían unas camionetas cargadas de gente y de todo lo que uno se trajera para la casa. Ya con el tiempo y gracias al proyecto que hicieron los alemanes fue que pavimentaron la principal y entonces mejoró como el tema de transportarse con los carritos hasta el barrio, pero ya cosa de usted coger un bus para irse a trabajar siempre ha tocado bajar hasta la Caracas o allí por la Vía al Llano. Y eso acá hemos jodido y bregado en un lado y otro, pasando cartas con Don Andrés, y de acá para allá a ver si meten así sea el alimentador pero eso no. De pronto ya más reciente cuando empezó a subir la buseta E-70 y la que va para Bolonia [ruta 614], pero la misma vaina porque eso pasan cada que se les pega la gana y la misma usted quedarse parado esperando que bajarse hasta la avenida y coger bus allá abajo.” (Castañeda, Alfonzo. Comunicación Personal, 5 de septiembre de 2019).

Es así como se puede observar un panorama bastante agrio respecto a la serie de decretos y leyes que regulan las políticas de ordenamiento territorial en la ciudad de Bogotá, la rigidez

político-administrativa y la poca atención del estado para las comunidades de la localidad de Usme develan una profunda incapacidad de entender la ciudad y sus flujos como un organismo dinámico, que se transforma constantemente y que genera procesos ciudadanos por el acceso a servicios como el transporte. Al respecto Ricardo Montezuma (2000) comenta lo siguiente:

Cuando la movilidad de los habitantes se dificulta, es la ciudad entera la que ve afectado su funcionamiento, si el transporte urbano funciona mal, la productividad, los intercambios económicos y sociales al interior de la ciudad, no pueden llevarse a cabo o se realizan con mucha dificultad (p. 16).

Cuando se revisa a fondo, respecto a los planes de ordenamiento zonal (POZ) de la localidad de Usme, se encuentran una serie de políticas acerca de movilidad en la localidad, unas más claras que otras en su elaboración según la alcaldía, que sobre el papel muestran megaproyectos en infraestructura vial y equipamiento urbano que de ejecutarse le cambiaría la situación a una localidad históricamente abandonada por el estado y alejada de los centros productivos de la ciudad. Sin embargo el hecho es otro, y la razón de que los planes respondan al dictamen del POT en su planeación y ejecución deja ver el centralismo administrativo el cual no permite que las comunidades que habitan y viven el territorio participen en la elaboración de ese tipo de políticas, por otro lado también se encuentra que cuando se revisan los presupuestos para estas mega obras entonces el panorama es distinto y no se encuentra concordancia entre el discurso y la voluntad para llevarlos a cabo, por lo cual se requiere de que se revise cuáles han sido esos eslóganes y proyectos sobre movilidad en la localidad.

Bajo la alcaldía de Antanas Mockus la ciudad traía un proceso de reestructuración en marcha, que le permite formular una política enfocada en la convivencia ciudadana bajo el eslogan de la “Bogotá Coqueta” y “Transformar La Localidad Con La Comunidad” (Alcaldía Local de Usme, 1995). En cuanto a movilidad se tiene que la propuesta de la alcaldía prioriza la ampliación de vías existentes o su recuperación, así como “Gestionar y acordar el diseño y construcción de la vía alterna local (Carrera Décima) y demás contempladas en el plan vial del distrito” (art 13) para la localidad de Usme, proyecto que veinte años después sigue en el papel.

Se establece una política de frenar la expansión de la ciudad mediante la delimitación del borde urbano-rural a través de “Definir los límites de la localidad conformando grandes parques sectoriales y locales, recuperando las vías públicas y espacios recreativos y educativos” (art 8), también se plantea “pavimentar la vía principal de Usme centro – San Juan de Sumapaz hasta el límite de la localidad” (art 13) y buscando:

Aumentar la capacidad económica de la localidad mediante mejoramiento de las condiciones que estimulen nuevas inversiones y el desarrollo de agentes económicos. Esta productividad se incrementa mejorando la infraestructura vial, haciendo eficientes los servicios públicos, la capacitación y la formación de la población rural. (art 12, p24).

Lo anterior deja ver la languidez en materia de transporte, es decir, la noción de que pavimentando vías por sí solo atraerá al sistema de transporte, mayores inversiones en este aspecto que generen más puestos de trabajo y por lo tanto frenará de paso la expansión de la urbe es un sin sentido y refleja el desconocimiento que tienen las instituciones y los

gobernantes sobre movilidad urbana, entendida como la conectividad efectiva de todos los puntos, lejanos o cercanos, que tiene la ciudad con sus sectores productivos que es por lo cual en últimas se consolidan los sistemas de transporte masivo en las grandes ciudades del mundo.

Para 1998, con la alcaldía de Enrique Peñalosa y el plan de ordenamiento zonal de Usme bajo el logo “Usme y Su Gente Gestionando y Forjando Su Futuro En El Presente” (Alcaldía Local de Usme, 1998). Se tiene que la alcaldía divide la localidad en 5 zonas, diferentes a las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), para gestionar proyectos en materia de movilidad, infraestructura vial y equipamiento urbano teniendo como pilar fundamental la ampliación y recuperación de vías prioritarias para la localidad. Esta división de la localidad en 5 zonas realmente respondió en su momento a dos elementos de suma importancia que serán los resultados en últimas de la gestión y ejecución de la alcaldía Peñalosa para la localidad.

El primero es la conformación de la zona 1 que incluye 43 barrios de vocación urbana y agropecuaria en su momento, incorporando el área correspondiente a lo que actualmente se conoce como el Portal de Usme, esta zonificación se da para darle impulso al proyecto Transmilenio y la edificación de complejos inmobiliarios de forma posterior en la zona. Por otro lado, se tiene la conformación de la zona 3 que incluye 28 barrios entre ellos Alfonso López, y la zona 5 que la conforma el área rural, estas dos zonas serán de suma importancia porque mediante el Decreto 619 de 2000²⁸ por el cual se adopta el plan de ordenamiento

²⁸ El Decreto 619 de 2000 referido al Plan de Ordenamiento Territorial posee un fuerte componente de expansión urbana hacia el sur y occidente de la ciudad en el marco de grandes proyectos inmobiliarios y de infraestructura vial como lo son La Ciudadela Nuevo Usme al sur y la ampliación de las zonas francas al sur del Aeropuerto. Entre los temas que fueron objeto de nula concertación o que no fueron tenidos en cuenta para su elaboración destaca la ausencia de reubicar el relleno sanitario Doña Juana y sólo se limita a concertar una mejoría en su manejo. Por otro lado, destaca la ausencia de la discusión frente a la extracción minera en los márgenes del parque entrenubes en tanto es otro tema no concertado y sólo mediante el decreto se comprometen a delimitar la estructura ecológica principal, así como la clasificación de los suelos aptos para conservarse como humedales y rondas de río. En ese sentido, el Decreto 619 fue elaborado con el propósito de generar grandes megaproyectos urbanísticos y de transporte en detrimento del medio ambiente y de las comunidades de la

territorial (POT), se da vía libre en el Artículo 417 para la ejecución de la doble calzada de la Autopista al Llano, un proyecto de interés prioritario para el capital financiero y petrolero del oriente del país, que se ve beneficiado con la construcción de la autopista y su túnel, que permitió a su culminación garantizar un recorte en los tiempos de ingreso a la ciudad para las empresas petroleras que transportan el hidrocarburo en carro tanques para su refinamiento o exportación vía oleoducto. Así, se tiene que grandes proyectos en materia vial no necesariamente son para mejorar las condiciones de movilidad y transporte de barrios y comunidades alejadas de los centros productivos de las ciudades, y si para el usufructo de capital producto del extractivismo.

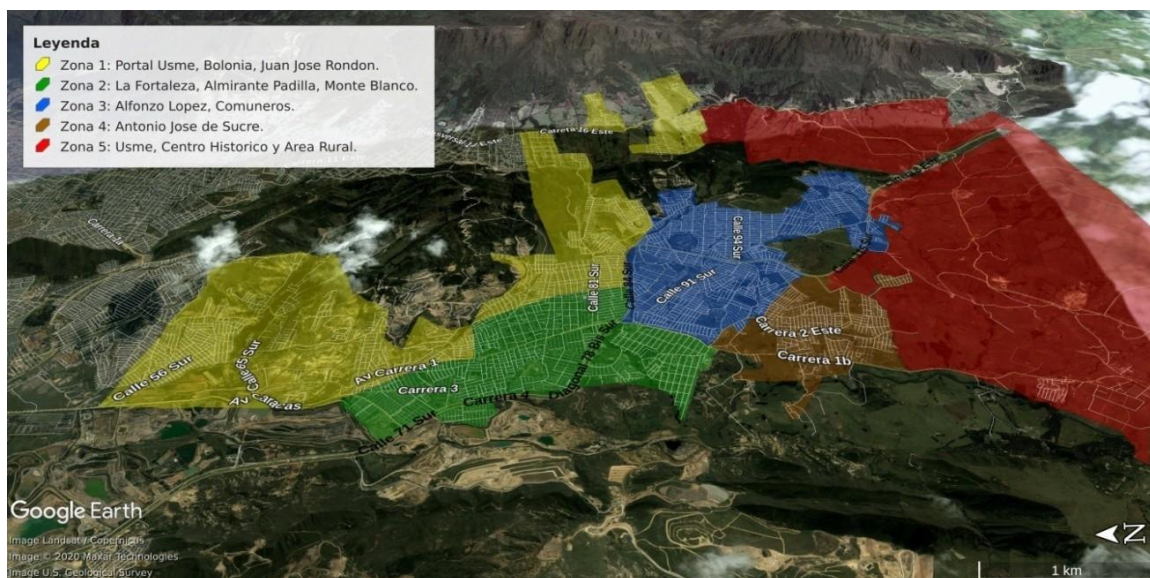


Ilustración 17. Delimitación de las 5 Zonas de la Localidad de Usme Establecidas en el Acuerdo Local 005 de 1998.

(Fuente: Edición Propia. Línea de Tiempo Google Earth, 2000)

Para la segunda alcaldía de Antanas Mockus y la de Luis Eduardo Garzón, el plan de ordenamiento zonal “Usme Para Todos” y “Usme Sin Indiferencia” (Alcaldía Local de Usme, 2001) y (Alcaldía Local de Usme, 2004) realmente no planteaban mayor cosa a lo que se propuso en la primera alcaldía de Mockus en materia de movilidad y transporte. Se articulan

localidad de Usme.

los objetivos del POZ al POT para darle mayor coherencia en cuanto a la programación de gestión de proyectos y ejecución.

Con Garzón se da la vinculación de las Unidades de planeamiento zonal (UPZ) con las Unidades de planeamiento rural (UPR) para articular la distribución de recursos y acceso a equipamiento urbano e infraestructura. Se plantea la ayuda y gestión para la legalización de barrios informales y adecuación de vías de acceso a barrios, así como el estudio y anuncio del proyecto *Operación Estratégica Nuevo Usme* mediante Decreto 266 de 2003. De cara a mejorar el sector transporte para la localidad, se gestiona el acceso a rutas alimentadoras del sistema Transmilenio y su prolongación, sin embargo, este gesto paliativo no resuelve los problemas de movilidad para la localidad y deja muchas dudas de la capacidad del nuevo modelo de transporte para atender la demanda con una localidad en crecimiento.

Con la entrada en vigencia de la alcaldía de Samuel Moreno, condenado por el carrusel de la contratación de la calle 26²⁹, se plantea para la “Usme Positiva, Participativa y Solidaria” (Alcaldía Local de Usme, 2008) la imperiosa necesidad de la integración del eje urbano-regional para generar que uno de los ejes del POT, denominado como “*Derecho a la Ciudad*”, pudiera ser ejecutado y que es definido “como escenario de las actividades humanas, en la que el ordenamiento territorial promueva el desarrollo integral, equitativo y ambientalmente sostenible y permita el efectivo disfrute de los derechos” (Acuerdo 308 de 2008, p 33). Se propone, bajo este término, de nuevo la recuperación de la malla vial de la localidad y la puesta en marcha del proyecto Operación Estratégica Nuevo Usme, el cual pretende la construcción de vivienda de interés social con el operador Metrovivienda, así como la delimitación definitiva del borde urbano y la conexión entre la autopista al llano y

29 <https://www.fiscalia.gov.co/colombia/noticias/primera-condena-contras-exalcalde-de-bogota-samuel-moreno-por-carrusel-de-contratos/>

Usme pueblo, en donde la movilidad campesina de algunas veredas sería prioridad para mejorar el comercio y traslado de productos agropecuarios a las centrales de abasto, sin embargo el proyecto se ve frenado por un hallazgo arqueológico de suma importancia para la historia precolombina de la nación.³⁰

Con la llegada de Gustavo Petro a la alcaldía de la ciudad, bajo la consigna de la Bogotá Humana, se plantea que el eje central del POT se daría hacia la conformación de un modelo de ordenamiento territorial y local alrededor del agua (Alcaldía Local de Usme, 2012). Entonces se dirigen parte de los esfuerzos de gestión hacia la atención de conflictos sociales y ambientales de asentamientos informales y el mejoramiento del transporte y la movilidad social de las zonas más alejadas de la localidad, sin embargo, dichos esfuerzos no fueron suficientes, aunque sí generaron una mejoría momentánea en la capacidad de movilidad ciudadana hacia los centros productivos.

Adicionalmente, se propuso en materia de transporte la construcción de una nueva troncal de Transmilenio que permitiera un mejor acceso al transporte para la localidad y que conectara el norte y el sur por la avenida Boyacá apelando nuevamente a un sistema de transporte que no posee la capacidad de satisfacer la creciente demanda. Se fomenta desde la alcaldía la articulación del modelo de ciudad a una sociedad posmoderna, terminología que genera muchas dudas, y de donde se podría afirmar que la articulación a la sociedad de

30 En el mes de marzo del 2007 se descubre en los terrenos de la Hacienda el Carmen (localidad de Usme) una serie de restos óseos que obligaron a frenar las obras que llevaba a cabo Metrovivienda para la construcción de un aproximado de 7500 casas de interés social sobre estos terrenos que históricamente han sido de vocación agropecuaria. Este descubrimiento obligó posteriormente a frenar de forma indefinida estas labores de construcción dado que con el paso de la excavación se descubrió que en este sitio se sitúa lo que algunos antropólogos de la Universidad Nacional como Gustavo Lenis catalogan la necrópolis más grande de América Latina. Para el año 2014 el ICAHN declara a esta necrópolis como área arqueológica protegida, lo cual le da un estatus especial para la investigación y protección, imposibilitando de esta manera que se puedan erigir construcciones o ejecutar proyectos de vivienda o de cualquier otra índole que atente contra el patrimonio arqueológico de la nación: (https://www.icanh.gov.co/sala_prensa/actualidad_icanh/el_icanh_declara_nueva_area_8708_8708) & (<https://es.reuters.com/article/entertainmentNews/idESCAR57194820080426>).

mercado global (posmoderna) implica eliminar los amplios márgenes de desigualdad para que los más pobres puedan acceder a servicios y productos de consumo que le permitan al capitalismo su continua reproducción infinita. Terminología que contradice el proyecto de ordenamiento alrededor del agua.

Al hacer un análisis y recuento de las propuestas en materia de transporte para la localidad de Usme, la forma como desde el estado se proponen las políticas en esta materia, el transporte para la ciudad de Bogotá sigue siendo un proyecto del autobús y del automóvil como eje central de movilidad y desarrollo para la ciudad y la nación, lo cual deja entrever el atraso profundo de los entes gubernamentales para entender que el dinamismo de una economía está ligada a la forma como las sociedades conciben sus sistemas de transporte masivo. Mientras el modelo político-administrativo en materia de transporte siga perpetuando el modelo del autobús como pilar fundamental de la movilidad colombiana, la sociedad seguirá padeciendo los problemas actuales en las grandes ciudades y las consecuencias del atraso económico en un país que vive en el siglo XXI, con un modelo de transporte estancado en el siglo XX y un raciocinio del manejo de las instituciones anclado en el siglo XIX.

2.2. El transporte informal como categoría

En los últimos treinta años las principales ciudades latinoamericanas como Bogotá han sufrido un proceso de expansión y de urbanización sin precedentes. Este proceso, al menos en este caso, tiene dentro de sus principales causas el desplazamiento masivo a causa del conflicto armado interno, las migraciones intraurbanas y el propio crecimiento poblacional. Esto por supuesto ha generado una explosión en el surgimiento de cientos de barrios informales en las periferias de la ciudad lo cual trae consigo una demanda insatisfecha del

servicio de transporte formal que ha propiciado el surgimiento de nuevas manifestaciones de movilidad que satisfacen esta carencia.

La noción de transporte generalmente está concebida como una dinámica inherente al desarrollo y expansión de las ciudades, un derivado de las dinámicas propias del crecimiento de la urbe. Sin embargo, el transporte tiene elementos que a la luz de las transformaciones de la ciudad parecen ser a veces ajenos a esos procesos, como lo puede ser su concepción informal o ilegal por no estar sujeto a las regulaciones que refiere el estado para su funcionamiento. Esta categoría de análisis se aborda, al menos desde algunas disciplinas como la geografía, desde el ámbito espacial, sin embargo, desde la mirada de algunos autores de la academia norteamericana o europea el transporte informal tiene una concepción mucho más de corte económico en tanto lo que interesa es el análisis de las dinámicas del mercado o las formas de consumo de estos servicios.

El transporte como tal, generalmente definido como aquel esquema articulado y organizado de movilización de personas y recursos de todo tipo, se ha abordado en los últimos años desde el ámbito público como un problema netamente de capacidad de movilización de pasajeros desde las periferias de la ciudad hasta los centros industriales, financieros y comerciales de la misma, sin embargo, poco o nada se habla sobre la dinámica de la informalidad en los servicios de transporte y lo que la origina.

Algunos autores como Cervero (2001); Cervero & Golub (2007) han analizado las dinámicas del transporte informal en ciudades del mal llamado “tercer mundo” afirmando que la manifestación de la informalidad en el transporte no va de la mano de la planificación urbana, lo cual es cierto, y que por el contrario es una manifestación del mismo mercado que

controla el curso y surgimiento de este tipo de sistema, abordando las características generales que se manifiestan al interior de este sistema en diferentes ciudades de África, Asia y América en la esfera económica, también definen el transporte informal como aquellos “servicios que operan sin aprobación oficial” (p. 446), es decir, sin el permiso del estado. Sin embargo, dejan de lado un poco la pregunta del por qué surgen este tipo de manifestaciones informales en tanto la informalidad es una respuesta a la carencia de empleo y/o oportunidades económicas en muchas ciudades.

Por su parte, Lafoy & Rojas (1992) observan que la informalidad es “una adaptación de las capas sociales más pobres en aras de ganarse la vida al margen del marco legal que rige la sociedad” (p. 1) y en ese sentido, el transporte informal más allá de ser una mera manifestación del mercado se convierte en una opción que suple una necesidad sin que se convierta en un sustituto permanente del sistema legalmente constituido. Esto quiere decir que la informalidad no es simplemente una manifestación espontánea del mercado buscando nuevos horizontes, sino que es la consecuencia directa de unas condiciones adversas en materia de movilidad y empleo que impulsan iniciativas colectivas o individuales para suplir una necesidad general y poder hacer uso de un vehículo como fuente de ingresos en el marco de la economía informal.

Si bien la informalidad es una categoría de análisis que se ha situado más sobre dinámicas asociadas a la producción de vivienda y territorio³¹, estos ejemplos permiten observar que también puede ser traslapada al análisis del transporte como actividad que permite ampliar la mirada sobre este fenómeno que no es ajeno al crecimiento de la ciudad y por el contrario es inherente al mismo. En ese sentido, uno de los axiomas más acertados para ser tomado a

31 Un ejemplo de esta producción se puede encontrar en la gran cantidad de artículos y libros del profesor e investigador Carlos Alberto Torres Tovar.

consideración en el presente capítulo sobre lo que se puede entender como informalidad se puede encontrar en el libro “*Ciudad informal colombiana. Barrios contruidos por la gente*” (2009) en donde se define como:

Un fenómeno social, económico, político e ideológico-cultural, por medio del cual la comunidad busca solucionar sus necesidades más sentidas, a través de acciones que la colocan por fuera de los marcos normativos y legales convencionales, reconocidos por el *statu quo*. (p. 47).

En ese orden de ideas, al ser tomada como un fenómeno social que abarca las esferas de lo económico, lo político e ideológico-cultural, se puede decir que la informalidad del transporte pretende solucionar no una, sino varias necesidades, que responden a satisfacer la ausencia de medios formales de transporte para quienes toman el servicio informal, y de empleo en el caso de quienes prestan este servicio catalogado como ilegal. Sin embargo, el proceso del transporte informal también pasa inevitablemente por la existencia de un modelo de ciudad que está dividida, trazada por procesos de legalidad y de ilegalidad o, en otros términos:

La informalidad se basa en la visión que da cuenta de la existencia simultánea de dos ciudades en una sola. Por una parte, la ciudad fruto de los procesos de planeación y ordenamiento oficial, [...]: la ciudad formal; por otra parte, está la ciudad fruto de la infracción y transgresión a la norma, la ciudad que la norma no pensó ni deseó y que permanentemente invisibiliza: la ciudad informal (Tovar, García, & Moreno, 2007).

Ahora bien, desde los estudios del transporte, actualmente se le da la denominación de “*Paratransito*” en la literatura anglosajona con el fin de distinguir la categoría del transporte

informal de la categoría de informalidad, sin embargo, también se usa para denominar a aquellos sistemas de transporte que no tienen la regulación adecuada. En ese sentido, el paratransito según Heinrichs, Goletz & Lenz (2017) se puede distinguir como un servicio de corte privado y que tiene la particularidad de operar bajo una especie de negociación territorial con los entes reguladores. Ferro (2014) por otra parte, prefiere definirlo como “un antagonista del transporte institucional” (p. 7), sin embargo, es un concepto que a su juicio es versátil en tanto “toma muchas formas y pueden definirse de acuerdo con diferentes parámetros” (p. 7), no obstante estas apreciaciones no ahondan en los procesos que propician la aparición de este fenómeno, lo cual implica que las condiciones materiales de quienes toman estos servicios y quienes lo prestan no son parte prioritaria de los análisis de los autores.

Bajo este marco de apuestas teóricas sobre la informalidad del transporte, es necesario, a la luz de las transformaciones ocurridas en el Corredor Yomasa – Juan Rey, hacer un recuento de la relación que posee este sistema de transporte en la zona frente a dinámicas como la construcción de vivienda informal, la violencia y la nuevas manifestaciones o transformaciones del transporte informal a lo largo del periodo 1995 – 2015 para tratar de responder a la pregunta moderadora del presente capítulo sobre la incidencia de esta forma de movilidad en el proceso general de urbanización y consolidación de este corredor de la localidad de Usme.

2.3. Piratas de la colina en el Corredor Yomasa – Juan Rey

Los modos de transporte presentan particularidades especiales en cada territorio en donde se desarrolla esta actividad, como lo es su prolongación horaria, recorridos o la forma misma de transportarse, por lo que es de vital importancia el papel que juega en el desarrollo de la

ciudad y del país. Esta dinámica no es nueva, es de carácter histórico en tanto el transporte funge como uno de los soportes en el desarrollo y consolidación del capitalismo, sin este proceso de flujo sería imposible pensar en la formación de la ciudad tal y como se conoce y en ese sentido las disposiciones normativas que se dan desde los diferentes estamentos afectan el proceso de construcción y crecimiento de una ciudad como Bogotá.

El transporte, como ya se mencionó, tiene dos esferas concretas. La primera refiere a su certificación legal y por lo tanto es susceptible de estar regida por ciertas normativas que permiten su circulación por las calles y avenidas de la ciudad. Por otra parte, existen formas de transporte al margen de estas disposiciones y por lo tanto su estatus es de corte ilegal para los entes de control. Para el caso del transporte ilegal, o también conocido como informal, del cual se pretende hablar en el presente capítulo. Es necesario caracterizar que a pesar de que pueda tener características similares entre uno y otro, al interior de la ciudad o entre países, siempre posee cierto grado de diferencia en la forma como se desarrolla en un lugar u otro.

La diferencia entre sistemas de transporte informal no pasa desapercibida, en algunos lugares de la ciudad su funcionamiento se basa en tres ruedas (Bicitaxis o Mototaxis), en otros lugares su funcionamiento tiene como pilar el auto particular o pequeños minivanes que pueden transportar de ocho a quince personas, incluso más, dependiendo de su capacidad, de acuerdo con el tipo de vías o rutas que deben tomar y el modo de organización colectiva que tienen las personas que ejercen esta actividad. Tampoco su funcionamiento se limita a las periferias de la ciudad como se puede creer, pues en muchas partes de Bogotá se pueden encontrar formas de transporte informal que no necesariamente funcionan en zonas periféricas, como por ejemplo en el centro de la ciudad sobre la Plaza de los Mártires.

Los procesos de expansión de la ciudad históricamente han incidido en la organización y cobertura del sistema de transporte oficial, esto ha generado que la demanda siempre sea mucho más grande que la oferta que se puede ofrecer, también están elementos como la poca gestión de construcción de una amplia red férrea urbano-regional o la priorización de una red de metros, pero más allá de esto lo que ha implicado el crecimiento de la ciudad bogotana de hoy es que surjan modelos de transporte diferentes al tradicional que es conformado exclusivamente por buses. En este caso, el Corredor Yomasa – Juan Rey no es ajeno a este proceso y por el contrario posee varias particularidades en su forma de funcionamiento.

Tabla 1

Diagrama de frecuencia del transporte formal Corredor Yomasa - Juan Rey

Tipo de transporte	Ruta	Horas de funcionamiento	Tipo de vehículo	Capacidad	Tarifa
Formal	· E-70 · 614 · T-24	Desde las 4:00 am hasta las 11:30 pm	Autobús de dos ejes identificado con logos, color, número de vehículo y empresa a la cual pertenece.	Generalmente depende de la disposición de los asientos y diseño del automotor, pero su capacidad va entre 50 personas a 80 dependiendo del horario.	1.500 pesos por trayecto

Datos obtenidos a partir de observación de campo
(Fuente: elaboración propia) ³²

2.3.1. Rutas del servicio informal de transporte

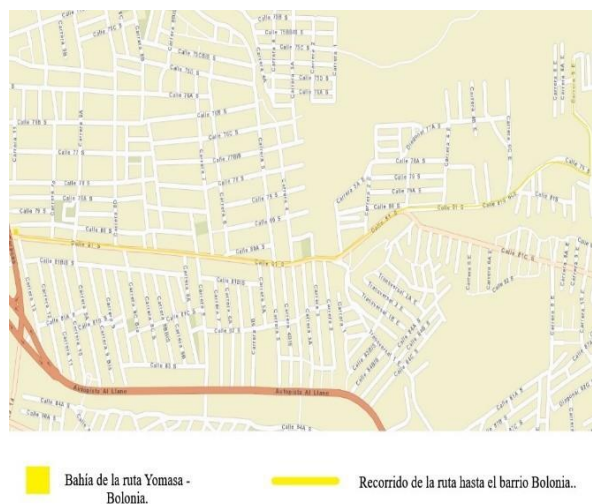
Este modo de transporte sigue una ruta definida en tanto es la única que conecta los barrios Yomasa y Juan Rey, sin embargo, es susceptible de ser modificada en parte del recorrido para evitar embotellamientos, para no perder el turno de salida con los próximos pasajeros o para evadir los controles de los agentes de tránsito. Es un servicio que es flexible por tramos pero

³² Los datos sobre tarifas y horarios de cada uno de los modelos de transporte expuestos están actualizados a fecha del año 2015.

que inevitablemente está sujeto al tránsito por el único corredor vial (Calle 81 sur; Calle 80 a sur) que conecta de forma directa la localidad de Usme con la localidad de San Cristóbal en esta zona y al cual, como ya se ha dicho, se le ha denominado el Corredor Yomasa – Juan Rey. A pesar de ser un sistema que pretende ser puerta a puerta, tiene similitudes con sistemas de transporte mucho más organizados que siguen una ruta preestablecida en el marco de la legalidad. Funcionan tres rutas que conectan este sector de la localidad: Yomasa – Bolonia; Yomasa – Yomasita – Compostela I, II y III; Yomasa – Juan Rey. Para el caso de la ruta Yomasa – Yomasita – Compostela I, II y III, es flexible en el sentido de que durante el día la ruta no cubre el sector de Yomasita y sólo durante la noche lo hace, esto se debe a que el barrio Yomasita es bastante pequeño y la demanda no es tan alta durante el día.

Tabla 2

Tres principales rutas de transporte informal en el Corredor Yomasa - Juan Rey



Ruta Yomasa – Bolonia
(Fuente: Qgis, Google Maps. Elaboración Propia, 2019)

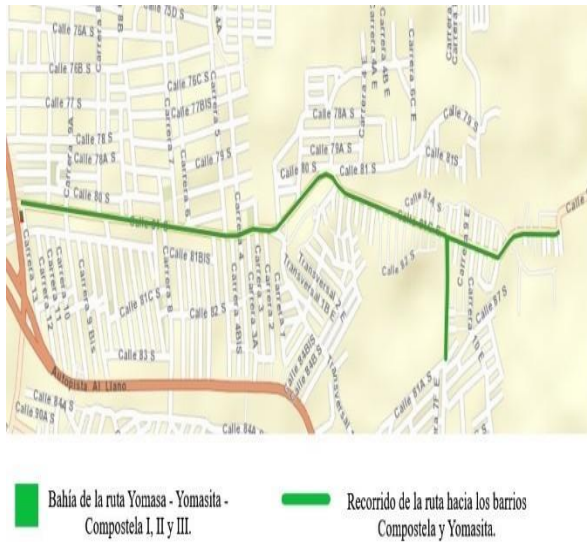
Ruta Yomasa – Bolonia.

Esta ruta se caracteriza porque es relativamente nueva y surge a raíz de los nuevos proyectos inmobiliarios de vivienda de interés social e interés prioritario a cargo de Ágora Construcciones con el proyecto por etapas Ciudadela Bolonia, CG Constructora con el proyecto Rincón de Bolonia y la Caja de Vivienda Popular con el proyecto Colores de Bolonia. Su recorrido inicia en una de las bahías de Yomasa próximas a la Cll 81 Sur, sube hacia el cerro oriental por esta vía desde la Av Caracas hasta la Cll 80a bis Sur, también conocido como la Y, y luego sigue subiendo para volver a tomar la Cll 81 Sur hasta la Cll 79 Sur en el sector de Bolonia y gira por la Cr 9 Este, en donde termina su recorrido y de nuevo se devuelve al paradero principal

recogiendo personas en el camino.

Ruta Yomasa – Yomasita – Compostela I, II y III.

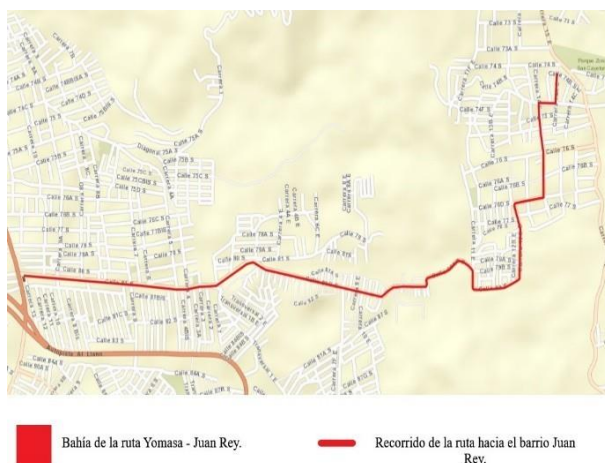
En el caso de esta ruta, es la que mayor tiempo tiene y ha sufrido varias transformaciones como el pavimentado de las calles por las cuales pasa y el incremento de la demanda a raíz de la consolidación de estos barrios. El recorrido que hace inicia en la CII 81 Sur colindante con la Av Caracas, sube hacia el oriente hasta la zona de la Y del barrio la Esperanza, allí sigue subiendo por la CII 80a bis Sur para luego tomar la CII 81c Sur en el sector conocido como la Y del barrio el Curubo. La ruta toma un desvío hacia el barrio Yomasita a la altura de la Cr 8a Este, entre los barrios Compostela I y II sector, solamente durante la noche y depende de la cantidad de pasajeros que se dirijan a este sector. El recorrido sigue por la CII 81b bis Sur a la altura de la Cr 10a bis Este y luego toma la CII 80 bis Sur en donde termina su recorrido y se devuelve hasta la bahía en el barrio Yomasa recogiendo personas que bajan hasta la Av Caracas.



Ruta Yomasa - Yomasita - Compostela I, II y III Sector.
(Fuente: Qgis, Google Maps. Elaboración Propia, 2019)

Ruta Yomasa – Juan Rey.

Esta la ruta más larga y la segunda más antigua, cuenta con 3,7 kilómetros de extensión y conecta las localidades de Usme y San Cristóbal Sur. La ruta sigue el mismo patrón que la anterior hasta el barrio Compostela III, a partir de la CII 80bis Sur la carretera toma una pequeña curva y se convierte en la CII 79 Sur por donde se sigue subiendo por una pendiente bastante empinada en donde es común que en ocasiones los carros y motos de bajo cilindraje, e incluso camiones tiendan a descolgarse por la subida o a apagarse.



Ruta Yomasa - Juan Rey.
(Fuente: Qgis, Google Maps. Elaboración Propia, 2019)

Posteriormente la vía principal toma

la denominación de la Cr 11c Este en un giro pronunciado hacia la derecha y vuelve a convertirse en la Cll 80 Sur durante seis cuadras hasta encontrar la Cr 12c Este, luego la ruta toma la Cll 76d Sur y gira en la Cr 14 Este siguiendo su curso por varias manzanas hasta volver a girar a la derecha en la Cll 77c Sur y hacer otro giro hacia la izquierda en la Cr 14a Este para finalizar la ruta en la Cll 74b Sur. En este punto funciona un pequeño paradero en donde los vehículos llegan y esperan su turno para poder recoger pasajeros y transportarlos hacia la Av Caracas.

Datos obtenidos a partir de observación de campo
(Fuente: Elaboración propia)

2.3.2. Vehículos empleados en el transporte informal

El tipo de vehículos que se usan son antiguos taxis Chevettes de los años 80 y 90 a los cuales se les pinta de otro color y se les adecúa para esta labor, dichas modificaciones consisten en cambio del motor por uno de mayor cilindraje, supresión de las manivelas para subir o bajar los vidrios a causa de evitar hurtos, instalación en algunos casos de barras de hierro soldadas a la parte interna de la carrocería para que los pasajeros que van en la parte trasera puedan sostenerse y acomodarse, cambio de color y personalización de pintura y eliminación de todo adorno u objeto al interior que pueda ser hurtado o dañado por algún pasajero. No obstante, ante la antigüedad de estos, el consumo de combustible y los daños que presentan por su uso o mal trato a lo largo del tiempo, algunos propietarios han optado por adquirir pequeños minivanes con capacidad para ocho pasajeros o comprar otro vehículo del mismo modelo o similar que pueda funcionar por algún tiempo.



Ilustración 18. Vehículos Tipo Chevette Prestando el Servicio de Transporte Informal al Barrio Juan Rey. (Fuente: Google Street View, 2019)

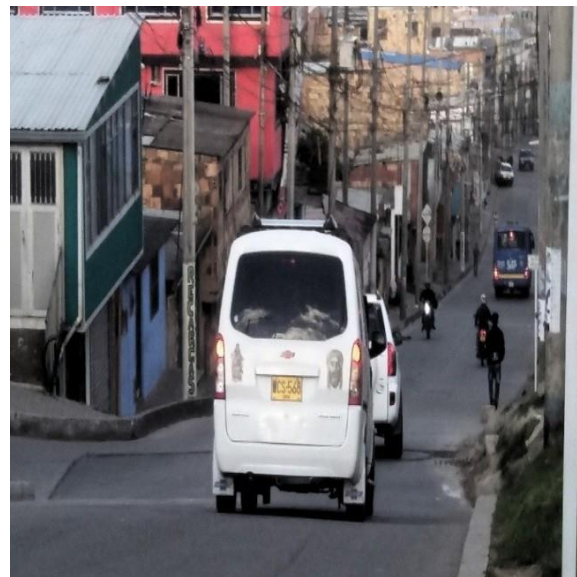


Ilustración 19. Interior y Exterior de Una Minivan Chevrolet Modelo 2010 que Presta el Servicio de Transporte Informal en la ruta comprendida entre Yomasa y Juan Rey. (Fuente: Fotografías Propias, 2019)

El bajo coste de estos vehículos, que oscila entre un millón y tres millones, posibilita que en ocasiones sea más rentable comprar uno para adecuarlo que invertir dinero en la reparación o de repuestos vitales de uno dañado. A pesar de que son carros diseñados para transportar un máximo de cinco ocupantes los dueños de estos vehículos optan por introducir un pasajero más en la cabina del conductor, esto se ha aprovechado para maximizar las ganancias en cada

viaje que se hace a pesar de las incomodidades que puedan tener las personas que se suben en el lado del copiloto.

2.3.3. Funcionamiento del servicio y organización del sistema

El funcionamiento de carga de pasajeros se mueve según una serie de turnos que generalmente se da de acuerdo con la llegada de cada carro. Esta asignación de turnos cuenta generalmente con varios calibradores de ruta quienes se encargan de ir despachando los carros e ir indicándole a los pasajeros cuál vehículo abordar organizando filas ordenadas en caso de haya mucha demanda. Esta forma de organizar la salida de cada vehículo también responde a la conformación de las tres rutas mencionadas que operan para el transporte de pasajeros.

Para cada ruta existen uno o dos calibradores de ruta dependiendo de si es hora valle u hora pico, en algunos casos son los mismos conductores quienes vociferan la ruta que siguen para la recepción de pasajeros. El papel de los calibradores es importante porque son agentes que permiten ordenar los turnos de una forma más certera y evitar posibles conflictos entre conductores por los turnos de cada vehículo, generalmente para esta labor cuentan con un cuaderno en donde anotan las placas de cada carro de acuerdo a la hora que llegan a la bahía para empezar a trabajar, esto les permite tener constancia en caso de reclamos y un control más eficaz para poder llevar la cuenta de cuantos turnos asignaron durante el día o las horas que hayan laborado.

La organización del sistema está dada por la compra de una especie de cupo simbólico que en realidad obedece más al pago de un derecho para poder trabajar bajo las reglas de la organización sin ningún inconveniente, que no está circunscrito en parámetros de legalidad como en el caso del taxi que posee documentación y normatividad establecida por la ley, es

decir, no cualquier persona puede hacer las veces de transportador informal sin antes haber concertado previamente con esta organización de transportadores. Este cupo es cobrado por los miembros más antiguos de esta organización y quienes tienen la palabra a la hora de organizar a los demás miembros para establecer horarios y carros que van a operar en las horas correspondientes, este proceso es consensuado entre todos los que hacen parte del esquema de transporte con el fin de llegar a acuerdos sobre el debido funcionamiento del sistema y garantizar que todos puedan prestar el servicio y ganar dinero.

Al interior de la organización existe una división clara sobre la compra del cupo, es decir, la adquisición del derecho a poder trabajar viene dado con la compra de este cupo simbólico que puede variar de precio según la ruta en la que se desee operar y en donde la ruta más larga, que corresponde a Yomasa – Juan Rey, es ejercida generalmente por personas que tienen cierta antigüedad en la organización y que a su vez también tienen más de un vehículo trabajando en otras rutas; generalmente los choferes son familiares como hijos o sobrinos, en otros casos son hombres jóvenes desempleados y conocidos en el sector que trabajan como conductores y a los cuales se les paga un monto fijado entre dueño y empleado en un contrato de palabra siguiendo patrones tradicionales, es decir, no hay un salario establecido para todos los choferes sino que este salario es concertado y puede darse de acuerdo al número de viajes realizados, al porcentaje de ganancia obtenida durante el día de trabajo o a un monto a destajo que cada patrón desee fijar con el conductor si el pago del salario es por la jornada. En cualquier caso, el salario de los choferes se paga al final del día en efectivo y responde a las dinámicas propias de la situación laboral del trabajador informal en el país.

2.3.4. Tarifas, pasajeros y frecuencia

Este elemento es muy importante dentro del transporte informal del Corredor Yomasa – Juan Rey en tanto el costo para los usuarios varía. Generalmente esta variación del costo del

pasaje está supeditada a factores como: el tipo de ruta, entre más larga sea la ruta mayor valor tiene; si el pasajero es familiar, conocido o vecino de quien conduce el carro, se puede presentar que el valor del pasaje sea mucho menor al cobrado a otras personas o que no se de ese cobro; el uso del baúl para transportar objetos como coches de bebé, víveres, bicicletas o cualquier elemento que sea lo suficientemente grande como para que el pasajero no pueda ingresar con éste al interior del automóvil, en este caso el valor sobre el uso del baúl tiene un costo adicional de otro pasaje.

Al existir tres tipos de ruta, el costo del pasaje es de 1.200 pesos en hora valle y en hora pico para la ruta que va de Yomasa al sector Bolonia; para el caso de la ruta Yomasa – Yomasita – Compostela I, II y III, el costo del pasaje es de 1.200 pesos a cualquier hora del día; finalmente, el costo del servicio de la ruta más larga que va de Yomasa a Juan Rey es de 1.500 pesos. Otro aspecto importante es que en ocasiones se pueden presentar servicios expresos en donde una persona cubre el valor de los cinco pasajeros que ingresan al carro, valor que puede oscilar según el destino de la persona. Los casos en los que se da un servicio de este tipo generalmente se dan si se moviliza un grupo familiar o una sola persona, sin embargo esta práctica ha perdido la preferencia entre conductores dado que se daban casos en los cuales un carro estaba esperando los dos últimos pasajeros y el que le seguía en orden de turno tomaba el servicio expreso que le pudieran solicitar, partiendo antes en el orden establecido y suscitándose luego discusiones y peleas entre los mismos conductores.

Este aspecto indica que el costo por kilómetro oscila entre 500 y 600 pesos, un monto menor al llamado “banderazo” del servicio de taxi y superior al kilometraje recorrido de un bus de servicio público por la ciudad. A pesar de que el trayecto es relativamente corto, las empinadas calles de esta zona hacen que estos vehículos sufran un gran desgaste y tengan que

ser reparados constantemente del motor, sistema de frenos y cajas de velocidad, la mayoría de los propietarios de estos vehículos hacen las veces de mecánicos, hay otros que por el contrario prefieren la ayuda de mecánicos conocidos que trabajan en la bahía del barrio Yomasa reparando casi cualquier tipo de carro.



Ilustración 20. Mecánico Haciendo Labores de Reparación de un Carro que Presta el Servicio de Transporte Informal en el Corredor Yomasa - Juan Rey.
(Fuente: Google Street View, 2020)

Como ya se mencionó, a estos vehículos se acomodan seis personas por viaje, tres en la parte de adelante contando al conductor y tres en la parte de atrás, no obstante, para el caso de algunos vehículos tipo van su capacidad de carga es de ocho pasajeros, sin embargo, también se incurre en sobrecupo al acomodar una persona de más en la parte de la cabina del conductor y otra en la parte de la puerta corrediza. Esto por supuesto ha generado ciertos

roces entre los dueños de los vehículos y se ha optado por un máximo de seis pasajeros en estos vehículos, aunque esta norma está supeditada a la oferta - demanda y la hora del día. El horario de salida de cada vehículo no es fijo y está supeditado a completar el cupo completo, por lo cual en horas donde hay poca demanda es usual que el tiempo de espera se prolongue hasta quince minutos en el caso del paradero de Yomasa y a media hora en el caso del paradero de Juan Rey.

Ahora bien, a pesar de que en el sector de Bolonia, Compostela I y Yomasita desde el año 2014 se presta el servicio de transporte oficial bajo la figura del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) con las rutas E-70 y 614 la oferta del servicio informal de transporte no ha disminuido en ningún momento, esto se debe a que la frecuencia del transporte oficial tiende a ser intermitente con tiempos que en ocasiones superan una hora lo cual genera que muchas personas prefieran tomar el servicio informal por la frecuencia que ofrecen, el costo, la forma de pago y por tiempo de espera frente al autobús tradicional, este sistema en cierta medida “llena los vacíos que no cubre el servicio de transporte oficial que de por sí es obsoleto” (Cervero & Golub, 2007, p. 2).

Las únicas horas del día en donde este servicio oficial de transporte presenta una frecuencia constante, que varía entre diez y quince minutos, es entre las 4:00 am cuando sale la primera ruta y las 8:00 am, en ese lapsus de tiempo suele tener una gran demanda. Por otro lado, el servicio de transporte informal funciona entre las 5:00 am y las 2:00 am del día siguiente, sin embargo entre las 5:00 am y las 6:00 am el servicio es intermitente en el sentido de que sólo se presta entre los paraderos de Yomasa y Juan Rey con unos pocos vehículos y suele ser bastante demorado. Esto hace que el SITP tenga una mayor demanda en ese horario de la mañana al no existir oferta suficiente por parte del transportador informal en ese lapsus.

Por otra parte, para el caso del SITP sus horarios de operación son desde las 4:00 am cuando inicia el recorrido el primer bus y va hasta las 11:30 pm cuando finaliza la operación del sistema, esto implica que la mayoría de las veces el transporte informal sea, en términos de operatividad mucho más eficiente y por lo tanto se constituya en la primera y tal vez la única opción de transporte para quienes salen e ingresan al sector. Para el caso anterior, no se trata de las preferencias que tengan las personas a la hora de tomar el servicio, sino que se trata de la necesidad de salir o llegar a sus hogares en el marco de una demanda insatisfecha por el servicio oficial de transporte público de la ciudad.

Efectivamente existe una influencia de precios entre cada modelo a la hora de tomar el servicio, sin embargo dada la frecuencia del servicio informal versus la frecuencia del servicio formal, las personas prefieren tomar el servicio informal por su alta frecuencia respecto a su directo competidor además del costo inferior, el ahorro del tiempo de espera, la cercanía de la parada respecto al lugar de residencia del pasajero y el cubrimiento de la totalidad de la ruta Yomasa – Juan Rey. A continuación, se presenta un diagrama de frecuencias que ejemplifica lo anteriormente expuesto.

Tabla 3

Diagrama de frecuencia del transporte informal Corredor Yomasa - Juan Rey

Tipo de transporte	Ruta	Horas de funcionamiento	Tipo de vehículo	Capacidad	Tarifa
Informal	Yomasa– Compostela.	Desde las 4:00 am a las 2:00 am.	Vehículo Particular.	Su capacidad oscila entre los 4 hasta los 6 pasajeros.	Para el caso Yomasa – Bolonia y Yomasa – Compostela el monto es de 1.200 pesos.
	Yomasa– Bolonia.	Aunque el flujo constante de acuerdo con la oferta y demanda			

Yomasa–Juan Rey.	se puede ubicar entre las 7:00 am y las 11:00 pm para las tres rutas descritas.	Para el caso de la ruta Yomasa – Juan Rey el monto es de 1.500 pesos.
------------------	---	---

Datos obtenidos a partir de observación de campo
(Fuente: elaboración propia)³³

2.3.5. Organización de los transportadores informales

Ya se mencionó la forma de organización del sistema de transporte, ahora es menester abordar la forma de organización de quienes ejercen la labor de transportadores informales en el Corredor Yomasa – Juan Rey. Su forma de organización no está dada por una asociación, cooperativa o empresa legalmente constituida, de ahí que el servicio que prestan en este sector de la localidad de Usme sea considerado por la alcaldía local como ilegal.

La forma asociativa de los conductores para organizarse en torno a la prestación de un servicio informal tiene varias aristas. Por ejemplo, se presentan unas reglas claras entre todos frente a la necesidad de respetar los turnos para despachar pasajeros en aras de evitar conflictos que pueden pasar al ámbito de lo físico. Al ser un sitio donde funcionan tres rutas de transporte que se movilizan por el mismo corredor a diferentes barrios de la localidad, se tiene una forma de operar bastante particular en tanto se manejan formas o “tratados de no agresión” que pueden entenderse como prácticas concretas entre los conductores para no llevar pasajeros que sean de la ruta de otros, esto con el fin de controlar lo mejor posible dinámicas similares a la “guerra del centavo” y que se asemejan bastante a la forma de organización comunitaria que se ha llevado a cabo en los barrios del Corredor Yomasa – Juan Rey para sortear diversas situaciones respecto a la solución de todo tipo inconvenientes³⁴.

³³ Los datos sobre tarifas y horarios de cada uno de los modelos de transporte expuestos están actualizados a fecha del año 2015.

³⁴ La guerra del centavo consiste en una competencia desenfrenada por la demanda de pasajeros entre conductores de diferentes rutas de transporte formal o informal. Esta modalidad está asociada a la ganancia por pasajero que se pretende obtener en un recorrido determinado y de acuerdo con la capacidad del vehículo. Esta

Esta característica es particular porque se puede entender como una red asociativa con reglas muy bien establecidas a lo largo del tiempo. Esto también funciona para el grupo de transportadores que cubren la ruta Yomasa – Bolonia que tiene un tiempo de funcionamiento muy corto, este servicio o tercer ruta en específico empezó a funcionar con frecuencia desde el año 2014 y al principio se presentaron riñas y disputas con los conductores de las otras dos rutas mencionadas por el tema de la afluencia de pasajeros que no correspondían al sector que cubren, en ese sentido esto llevó a que tuvieran que concertar las mismas reglas y evitar que el conflicto se siguiera dando.

Otro de los elementos a tener presente en la forma organizativa de los conductores de transporte informal tiene que ver con su red de comunicación para evitar o evadir los retenes de los agentes de tránsito. Solventan la necesidad de comunicarse en tiempo real a través de un grupo en la red social Whatsapp en donde informan de forma constante si es seguro transitar o no ante el peligro que para ellos representa el toparse con un agente de tránsito. Esto les ha permitido evitar multas de tránsito o la inmovilización del vehículo, e incluso informar oportunamente sobre algún accidente en la zona o embotellamiento. Esta red de comunicación se convierte en una herramienta más de comunicación interna en tanto se hace uso de una red social al servicio de una actividad informal que tiene toda una articulación y organización definida similar a la de una forma organizativa mucho más cercana a un tipo de asociación de tipo formal que confirma las observaciones de Cervero & Golub (2001) sobre como este tipo de sistema de transporte se adapta rápidamente a las nuevas tecnologías.

forma o práctica de los servicios de transporte en la ciudad de Bogotá está muy bien ejemplificada en el documental del cineasta Ciro Durán “La Guerra Del Centavo” de 1985.

El siguiente extracto de una conversación por Whatsapp entablada entre conductores en medio de un recorrido de la ruta Yomasa – Juan Rey (Chiqui y Cristian Camacho respectivamente) ejemplifica lo anteriormente expuesto, cabe aclarar que el método por el cual se posibilitó obtener el audio fue gracias a una grabación realizada durante uno de los recorridos de observación para la realización del presente capítulo, algunas trazas de la grabación son casi inaudibles por lo cual la transcripción implicó someter en un primer momento el archivo a una edición en software de audio (Audacity) para poder extraer por completo la conversación en un formato que posibilitara ser escuchado de forma legible:

“C: No lo deje salir, en la juega Cristian que ese fue el que se nos cargó el carro, quédese ahí quieto, pendiente en la juega.

C.C: Chiqui chiqui, avíseme pa donde cogen.

C: Ahí está parado.

C.C: Hágale que cualquier cosa yo boto el viaje, avíseme.

C.C: En la juega que cualquier cosa boto el viaje.

C: Espere espere, la policía anda en la curva.”

(Pérez, J. (21 de octubre de 2019). Recuperado de archivo personal.)

La conversación anterior se sitúa en medio de un recorrido habitual de Cristian Camacho, conductor de la ruta Yomasa – Juan Rey, y otro conductor al que apodan “Chiqui” el cual a través de esta red social le advierte de la presencia de la policía de tránsito en un sitio denominado “La Curva” el cual corresponde a la Calle 81 sur con Carrera 5 a Este. La jerga utilizada frente a “botar el viaje” implica llevar a los pasajeros hasta cierto punto en caso dado de que al conductor le sea imposible evadir el retén de la policía, hacer bajar a los pasajeros y esperarlos a unas cuantas calles para que vuelvan a abordar el vehículo con el fin de evitar la

inmovilización del vehículo por transporte ilegal de pasajeros, esta frase también refiere a dejar a los pasajeros en cierto punto sin cobrar el pasaje y tratar de transbordarlos en un vehículo tipo taxi para que éste termine de hacer el recorrido o simplemente abandonar el viaje y volver al paradero del barrio Yomasa hasta que sea seguro retomar la operación.



Ilustración 21. Reten de la Policía Ingreso al Barrio Compostela – Bolonia, 10 de noviembre de 2019.
(Fuente: Archivo Propio)

2.4. Transporte informal y violencia

El transporte informal en el Corredor Yomasa – Juan Rey ha tenido un papel protagónico en los procesos de construcción y consolidación en la zona en tanto ha sido ese medio por el cual el sector ha sufrido transformaciones físicas y urbanísticas, pero también manifestaciones propias de la violencia que hemos descrito en el capítulo anterior.

Estas manifestaciones violentas tienen elementos propios del control territorial ejercido por algunos grupos armados tangencialmente mencionados, sin embargo, también la violencia para el caso del transporte informal se visibiliza en prácticas muy propias de control y/o mecanismos de monopolio sobre la prestación del servicio de transporte informal. En este sentido, tenemos que hay dos manifestaciones de la violencia muy distintas, la primera tiene que ver con la coexistencia entre transportadores y grupos armados que hacían presencia en el sector; el otro elemento está relacionado con prácticas violentas de algunos transportadores para tener control sobre quienes son ajenos al gremio y pretenden incursionar en la prestación de este servicio.

En el caso de la relación entre transporte y actores armados al margen de la ley es necesario decir que ese proceso en el cual se da este tipo de consenso entre transportadores y violentos en aras de que este tipo de servicio no se ejerciera por un tercero ajeno al gremio tiene una temporalidad que va desde la segunda mitad de la década de los años noventa hasta el año 2005 aproximadamente. Esta temporalidad en la cual hubo una dinámica de concertación entre ambos actores está ligada a su vez con el periodo de mayor presencia de grupos armados. Ahora bien, la relación establecida no fue del todo simbiótica, es decir, no tuvo una profunda estrechez en tanto los acuerdos a los que llegaban era de prestar el servicio hasta cierta hora de la noche comprendida entre las 12 pm. Más allá de producirse dinámicas recíprocas, fueron más bien acuerdos sobre como prestar el servicio en el sector de Compostela, Doña Liliana y La Flora – Juan Rey.

Si bien es cierto que algunos transportadores fueron partícipes de los Frentes de Seguridad³⁵, esta participación no constituyó en sí misma una dinámica de alineación frente a

35 Los llamados Frentes de Seguridad son una estrategia que se adopta a inicios de los años 90 en el país producto de las experiencias ocurridas con el mismo modelo en Estados Unidos y Gran Bretaña para las décadas de los años 70 y 80. Consiste en una “organización de carácter comunitario, liderada por la policía nacional,

los actores armados que controlan el territorio en tanto estas personas igualmente estaban bajo ese proceso de control territorial de estos agentes armados. Este elemento resulta ser paradójico en tanto quienes conforman los frentes de seguridad son un actor en el proceso violento y a su vez están bajo dinámicas de control ejercidas por otros actores que reproducen la violencia en el sector.

Por otro lado, las prácticas violentas ejercidas por los transportadores informales en el sector en aras de mantener cierto margen de monopolio sobre el negocio son variadas. Estas prácticas no sólo constituyen maneras de asegurar por la fuerza la existencia del gremio, sino que establecen un claro ejemplo de que las disputas son por una porción de territorio al cual se pretende acceder de forma exclusiva para seguir prestando un servicio informal de transporte. Este tipo de prácticas se pueden clasificar en: violencia por monopolio y violencia por turno.

2.4.1. Violencia por monopolio

La violencia por monopolio refiere a aquellas prácticas que pretenden o tienen como fin disuadir a terceros de incursionar en el espacio, en este caso el Corredor Yomasa – Juan Rey, donde se efectúa a través de amenazas contra la integridad física del conductor o material del automotor. Esta forma de ejercer la violencia por parte de los transportadores informales pretende controlar el ingreso de nuevos miembros al espacio que han construido en la informalidad y poder tener control del servicio de transporte vía monopolio, para lo cual la existencia del pago de un cupo simbólico o ficticio es un mecanismo de ejercer ese proceso.

Este tipo de violencia no sólo se dirige hacia personas que pretenden hacer uso de su vehículo para transportar personas de manera informal al margen de esta organización de

encaminada a integrar los vecinos por cuadras, sectores o barrios con el fin de crear la cultura de la seguridad, coadyuvando a la convivencia segura, pacífica, solidaria y tranquila.” (Cámara de Comercio de Bogotá, 2006)

transportadores, también es canalizada entre conductores de la misma organización por la legitimidad de los turnos de salida. La violencia por monopolio como término pretende señalar aquellas acciones violentas que se gestan en el marco del servicio informal de transporte para acaparar de forma monopolista la prestación del servicio de transporte hacia los barrios de la parte alta del corredor.

Un caso específico que permite observar cómo opera la *Violencia por Monopolio* tiene que ver con el hecho de que en el año 2009 la empresa de buses urbanos Transportes Panamericanos decide trasladar su lugar de paradero de la ruta E-57³⁶ ubicada en el barrio Betania al barrio San Felipe colindante con el sector de Alfonso López, para este propósito deciden trazar su ruta por los barrios Compostela I y Yomasita, este acontecimiento marca un hito para esta parte alta del Corredor Yomasa – Juan Rey en tanto por primera vez una ruta de transporte formal pasa por esta zona, esto por supuesto causa cierto recelo por parte de los transportadores informales al verse afectados en su margen de ganancias. En ese sentido, deciden apelar a la violencia contra los autobuses y conductores que cubren la ruta en donde el romper los vidrios de estos vehículos se toma como medida de presión hacia la empresa para que modificara el trazado de su ruta.

36 Esta ruta formal de transporte cubre la ruta desde San José de Bavaria hasta la localidad de Usme. Cabe aclarar que originalmente tenía como rótulo la ruta E-57, posteriormente con el cambio de paradero y la disolución del antiguo esquema tradicional y la entrada en operación del Sistema Integrado de Transporte Público pasa a ser denominada como ruta E-70 para el mismo recorrido.



Ilustración 22. Tabla de Ruta E-57, Transportes Panamericanos S.A.
(Fuente: Documental I Love My Bus, 2005)



Ilustración 23. Buses de la empresa Transportes Panamericanos S.A Cubriendo la Ruta E-57 Yomasa – San José de Bavaria, Avenida Caracas Sector Santa Librada, año 1999.
(Fuente: Alcaldía Local de Usme)

Efectivamente esta medida de presión dio resultados, ante los constantes ataques a los autobuses y amenazas a sus conductores la empresa decide no prestar el servicio por estos barrios de la parte alta del Corredor Yomasa – Juan Rey ante el riesgo de seguir siendo atacados por los transportadores informales. En ese sentido, la violencia de los transportadores informales tiene como fin preservar su modelo de negocio y evitar posibles competidores que puedan afectar sus ingresos diarios en la prestación de este servicio, la violencia se convierte en una vía o mecanismo concerniente a garantizar la oferta del

transporte informal en el sector en ausencia de competencia y que pretende ser controlada casi y exclusivamente por esta organización informal.

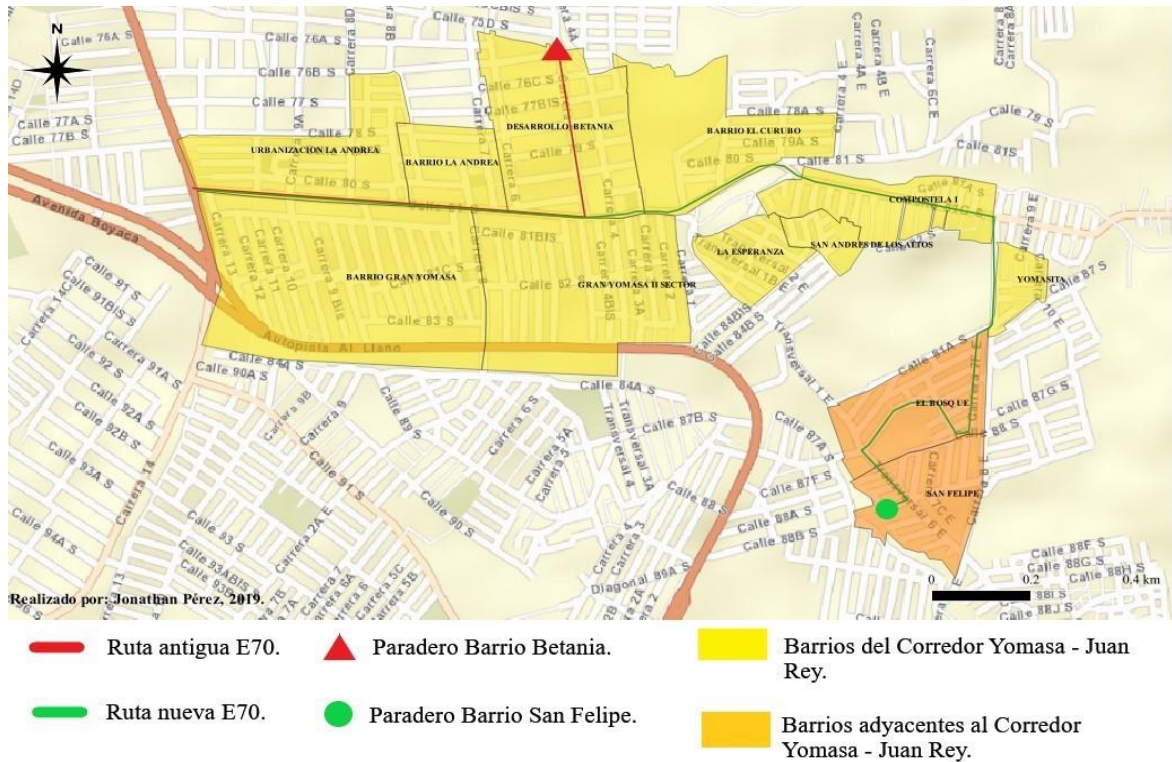


Ilustración 24. Ruta del Servicio de Transporte Formal que fue Objeto de Este Proceso de Violencia por Parte de los Transportadores Informales. (Fuente: Elaboración propia. QGis, Google Maps, 2019)

2.4.2. Violencia por turno

La violencia por turno refiere a otra serie de prácticas violentas efectuadas por los transportadores informales, generalmente se presentan entre los mismos integrantes por los turnos que les corresponde para poder subir pasajeros a sus vehículos. Este término está estrechamente relacionado con el de *Violencia por Monopolio* en tanto la *Violencia por Turno* se emplea como una medida de obtener los mejores turnos en las horas de mayor afluencia de pasajeros, generando prácticas de monopolización de la actividad informal al interior de la misma organización.

Se desatan peleas, discusiones o roces entre los transportadores, si bien no hay indicios de que las riñas hayan desembocado en lesiones o asesinatos no son hechos aislados y reflejan claramente que a pesar de que existe una organización consolidada, con reglas claras de juego y convivencia, son prácticas que permiten ver fracturas al interior de este negocio en tanto representan mecanismos efectuados en el marco de una organización de corte informal.

Esta dinámica ha intentado ser controlada mediante el uso de calibradores de ruta para efectos de evitar situaciones que puedan desencadenar en peleas o discusiones, se efectúan estas estrategias no sólo con el fin de prevenir que eventos de esta índole se presenten sino para evitar que los entes territoriales como la alcaldía local, movilidad, policía puedan ejercer mayor control y presión sobre los transportadores.

2.5. Transporte informal y vivienda

En cuanto al desarrollo de la vivienda en el Corredor Yomasa – Juan Rey el transporte informal ha tenido una vital importancia en este sector. Como ya se abordó anteriormente, el sector desde la segunda mitad de los años ochenta ha sufrido una serie de transformaciones respecto al territorio, en ese sentido la necesidad de transportarse por parte de la comunidad siempre fue de capital importancia para acceder a servicios básicos que no se encuentran en este sector por su lejanía de los centros productivos, laborales y educativos de la localidad y la ciudad.

Así como la vivienda informal tiene una serie de cambios o transformaciones a través del tiempo, también sucede lo mismo con el transporte informal. No siempre a lo largo del periodo 1995 – 2015 existió una organización de conductores congregados en torno a la informalidad del transporte, tampoco hubo una única preferencia en el modelo de automotor

para transportar pasajeros, en ese orden, a la par que se fue desarrollando el sector y mejorando la calidad de sus calles y casas también lo hizo el sistema de transporte en la zona. Al respecto, el señor Alirio Valbuena³⁷ comenta lo siguiente sobre los inicios del transporte informal en el Corredor Yomasa – Juan Rey:

Yo llegué al barrio en el noventa, cuando eso vine a comprar el lote donde hicimos la casa y esto era una sola trocha hasta Yomasa y puros potreros y cultivos, en ese entonces no había ningún tipo de transporte o modo porque cuando llovía pues esto era un solo lodazal y la principal era mucho más angosta, si al caso cabía un carro, entonces para subir el material de construcción, el mercado o lo que fuera necesario tocaba a lomo de caballo o mula, ese servicio lo prestaba un señor que vivía en Betania y tenía sus bestias y pues trabajaba cargando cosas de arriba – abajo. Ya después a los pocos años, como tres o cuatro, empezaron a subir camionetas tipo Toyota, y luego unas camionetas pequeñas de pasajeros, en ese entonces el pasaje empezó valiendo como trescientos o cuatrocientos pesos y pues lo subían a uno desde Yomasa casi a la puerta de la casa (Valbuena, Alirio. Comunicación Personal, 17 de septiembre de 2019).

El anterior relato suministrado en una charla informal evidencia un poco como el transporte informal en el sector surge a raíz del inicio de urbanización de la zona, es decir, como necesidad básica insatisfecha que tenían los habitantes de estos barrios de la parte alta del Corredor Yomasa – Juan Rey. Este servicio sufre transformaciones sustanciales, en un principio con caballos y mulas, posteriormente incursionan vehículos de doble tracción tipo camioneta que podían surcar las empinadas y maltrechas calles de los barrios de ladera,

³⁷ El señor Alirio Valbuena es un habitante del Barrio Compostela II Sector que habita el sector desde el año 1990, oriundo del departamento del Tolima. Actualmente es propietario de dos vehículos tipo Chevette que hacen parte de la flotilla de vehículos de transporte informal.

posteriormente con la ampliación de la vía a causa de la instalación del servicio de alcantarillado empiezan a circular camionetas de pasajeros e igualmente de doble tracción y finalmente con la pavimentación del corredor carros particulares mucho más pequeños y con menor capacidad de carga de pasajeros empiezan a ser el tipo de vehículo preferido por los transportadores debido a su fácil mantenimiento, tamaño, valor en el mercado y prestaciones mecánicas propicias para sortear el empinado Corredor Yomasa – Juan Rey.

No solamente el transporte ha sido un factor crucial en el desarrollo del sector, sino, como ya se ha mencionado, también ha constituido una fuente de empleo informal para algunos habitantes de esta zona, en ese sentido la dinámica de la informalidad en el transporte al interior de la localidad de Usme, al menos en lo que respecta al Corredor Yomasa – Juan Rey, ha implicado la formación de un proceso microeconómico en tanto involucra la generación de empleo en el marco de la informalidad, el consumo de ingentes cantidades de combustible, la contratación de mano de obra especializada en la reparación de estos vehículos y la apertura posterior de la parte alta del corredor al mercado inmobiliario de vivienda de interés social. Procesos aún en pleno desarrollo y que invitan a seguir analizando las transformaciones en todas las esferas de este sistema, que a todas luces seguirá siendo por mucho tiempo la forma y casi la única de conectar Usme y San Cristóbal sur y de movilizar recursos, personas y sueños.

2.6. Conclusiones: el transporte de cara al futuro

La dinámica del transporte formal e informal posee cada una sus particularidades propias de circulación, frecuencias, costos, rutas y horarios, elementos que ya hemos mencionado con detenimiento a lo largo del capítulo. No obstante, queda por analizar brevemente la existencia y prolongación de estos sistemas de cara al futuro del Corredor Yomasa – Juan Rey.

En primer lugar, la existencia del modelo informal se da de acuerdo con unas condiciones materiales de existencia, de desarrollo del sector y de su imperiosa necesidad de conectividad con la ciudad urbana que hacen necesario un modelo de transporte que supla la necesidad de movilidad y empleabilidad de las personas residentes en la zona alta del corredor y por consecuencia su integración al mercado y formas de producción de la ciudad. Esta existencia, transformación y modernización del modelo informal de transporte va acompañada de un reajuste a las dinámicas de su demanda, prohibición y urbanización de esta zona de la localidad de Usme, en ese sentido su organización interna es susceptible de seguir reacomodándose a las dinámicas que se puedan presentar a futuro.

Por otra parte, la inserción del modelo de transporte formal basado en buses llega en un momento de importante desarrollo inmobiliario y de expansión urbana de la frontera urbano-rural de la ciudad presente en el Corredor Yomasa – Juan Rey y en general en gran parte de la localidad de Usme. La llegada de este modelo en términos del pleno desarrollo de estos procesos indica que seguirá expandiéndose a muy largo plazo en tanto la expansión urbana también lo haga junto a nuevos proyectos de vivienda e infraestructura que se presenten en el futuro, sin embargo este modelo es susceptible de contraerse o incluso de desaparecer si la constante decaída del modelo de transporte tradicional en la ciudad sigue su curso, si las empresas u operadoras del parque automotor en la localidad de Usme se declaran en quiebra. En ese sentido, al menos en un mediano plazo este modelo puede continuar funcionando de la forma que viene e incluso crecer, pero no es indicativo de que sea estable y por el contrario es mucho más susceptible de tener cambios mucho más radicales que el modelo de transporte informal.

1. Violencia y Producción Desigual Del Espacio en Torno a Los Procesos de Organización y Desmovilización Comunitaria en El Corredor Yomasa – Juan Rey

Hablar de la violencia no solo es sumamente complejo para cualquier sociedad en tanto sus repercusiones son múltiples y profundas, sino que hace parte de todo un campo de análisis y estudio en el ámbito intelectual y político, en donde el debate sobre las consecuencias de las prácticas de la violencia en la esfera académica se aborda desde la historia o desde los estudios de la memoria³⁸, que, si bien es importante en la reconstrucción de la misma, su abordaje desde su relación con el espacio urbano está más dado hacia discusiones sobre el concepto de seguridad ciudadana y espacio público (Sanz, 2008) y, más aún, la producción desigual del espacio en torno a la violencia (Luna, 2018).

Algunos informes como el *¡Basta Ya!* y *La Tierra en Disputa*, entre otros, ampliamente difundidos por el Centro Nacional de Memoria Histórica, o los informes de la revista Noche y Niebla dan cuenta de este proceso investigativo en el campo de la memoria y la historia, que se han encargado de difundir y revisar el fenómeno de la violencia en Colombia, desde la geografía urbana se pueden encontrar textos concernientes a violencia urbana y género (Colombara & PROPUESTA-Argentina, F, s.f), seguridad urbana (Reyes, 2017) o violencia urbana y espacio público (Carrion, 2008).

En aras de abrir el debate al respecto, en el presente acápite se pretende discutir acerca de las consecuencias para las víctimas de la violencia relacionada con el conflicto armado entre grupos paramilitares y guerrilleros, que ha originado huellas imborrables para quienes son

³⁸ Al respecto, se puede consultar el artículo de Marín (2010) y su tesis de doctorado titulada *Las Comisiones de Estudio Sobre la Violencia en Colombia: tramas, narrativas y ofertas de sentido temporal para comprender la violencia*, en donde analiza las comisiones de estudio sobre la violencia en Colombia entre 1958 y 2008 a la luz de la perspectiva histórica – hermenéutica.

violentados o prácticas derivadas como es la Limpieza Social para quienes la ejercen. Violencia que ha dejado entre los habitantes de la localidad de Usme secuelas psicológicas y físicas a raíz de las prácticas asociadas a este tipo de violencia en tanto esta es la que determina muchas veces las formas de relación y organización entre los mismos habitantes de los barrios y cómo se puede habitar el espacio común como la calle o el parque. En ese sentido se ha optado por llamarla “*Violencia Modeladora*” entendida como aquella que transforma la manera por la cual se organizan los habitantes del corredor y que tiene relación con la limpieza social.

Al respecto, el Centro Nacional de Memoria Histórica (CNMH) publicó un informe sobre la limpieza social en el escenario urbano, puntualmente hacen una crítica a la escasez de documentos y debate en el escenario académico (Centro Nacional de Memoria Histórica, 2015). Desde sus formas particulares en el modo en que la violencia se inserta en una comunidad y en donde efectivamente el debate en el ámbito de la política pública se reduce a estadísticas, comités de seguridad y políticas o programas sobre cómo contrarrestarla en zonas urbanas afectadas por este proceso (Berneth, 2017). Reafirmando que el tema de la violencia más allá de ser una problemática sistémica, se toma como un fenómeno retórico de criminalidad de las clases menos favorecidas sobre las clases *acomodadas* o *acaudaladas*.

3.1. Políticas de seguridad para la localidad de Usme: 1995 – 2015

Para poder entender la espiral de *Violencia Modeladora* en el Corredor Yomasa – Juan Rey se hace necesario hacer un recuento de las políticas de seguridad de la Alcaldía Local de Usme para entender mejor cuál ha sido el papel del estado en materia de política pública y si realmente desde las instituciones civiles más cercanas se ejecutaron programas o proyectos

sustanciales para reducir este fenómeno en la localidad según los Planes de Ordenamiento Zonal.

Desde la alcaldía local de Usme en su plan de desarrollo local de 1995 respecto a políticas de reducción de la violencia se desarrolla un muy breve espacio al respecto, este pequeño apartado en su artículo 22 denominado *Convivencia y Seguridad Ciudadana* solamente indica que la problemática de la violencia y la inseguridad se debe a un tema de autorregulación de los sujetos y falta de programas de convivencia, en ese sentido propone que la disminución de los índices de violencia e inseguridad va de la mano con programas de “formación ciudadana en resolución de conflictos, la pedagogía de la convivencia comunitaria, la promoción y defensa de los derechos humanos” (Alcaldía Local de Usme, 1995).

Como se puede ver, la autoridad política inmediata no propone mucho para generar estrategias más amplias que mitiguen la violencia, no obstante, se crean algunos “instrumentos como la comisaría de familia y un centro de conciliación (Alcaldía Local de Usme, 1995, p. 26) que para la época no existían en la localidad de Usme. Este tipo de programas coinciden por ejemplo con la creación del primer “observatorio de seguridad” durante la alcaldía Mockus, que pretende dar cuenta de forma certera sobre las dinámicas de violencia e inseguridad en la ciudad.

Por otro lado, para el periodo de la alcaldía local de Usme 1998 – 2001 se tiene en el Acuerdo Local que para efectos de contrarrestar la violencia se fortalecen los “frentes locales de seguridad y las escuelas de seguridad” así como las “redes de apoyo a la policía” (Alcaldía Local de Usme, 1998). Esta forma sobre el tratamiento de la violencia se relaciona con uno de los puntos del Plan Nacional de Desarrollo de Andrés Pastrana referido a la Estrategia

Nacional Para la Convivencia y Seguridad Ciudadana de 1999 en donde este tipo de iniciativas tienen un claro enfoque epidemiológico y de salud pública sobre la violencia (Reyes, 2017) con lo cual se legitima que el tratamiento militar (o en este caso de limpieza social – Violencia Modeladora) es válido en la medida en que el problema de la violencia no es causa de unas dinámicas estructurales que la propician de arriba – abajo, sino que la violencia es un fenómeno causado por la falta de cultura ciudadana, la informalidad y el no acatamiento de las normas, discurso que de por sí justifica acciones claramente paraestatales y le da legitimidad a lo que, sobre la violencia, Webber (2007) llama como “el medio específico” sobre el cual “el estado [...] ha tratado, con éxito, de monopolizar dentro de un territorio la violencia física legítima como medio de dominación” (p. 2 - 4).

Para la alcaldía Mockus 2001 - 2004 y Garzón 2004 - 2008 se observan diferencias sustanciales frente al manejo que en los planes respectivos de desarrollo local se pretende dar al tema de seguridad y violencia. Destacan por una parte el fortalecimiento de los frentes de seguridad y el manejo policivo de los conflictos en el caso de la administración Mockus, mientras que para la administración Garzón se vuelve crucial la capacitación y fomento de los derechos humanos para la resolución de conflictos y la prevención en los colegios públicos sobre el consumo de alcohol y drogas. Estos enfoques plasmados en los planes de desarrollo local respectivamente permiten observar el cambio sustancial frente a la concepción de la seguridad y la violencia para estas dos alcaldías, donde el aumento de las muertes por homicidios en la localidad repunta en un 16,67% para los años 2001 y 2002 (Alcaldía Local de Usme, 2004) & (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2004).

Cuadro 68. Muertes violentas y delitos de alto impacto, Usme, 1999–2002

Delitos	1999	2000	2001	2002	Variación (%) 2001-2002
Muertes violentas	169	141	112	135	20,54
Homicidios	107	87	78	91	16,67
Accidentes de tránsito	29	24	12	20	66,67
Suicidios	12	15	15	11	-26,67
Muertes accidentales	21	15	7	13	85,71
Delitos de alto impacto	538	407	694	488	-29,68
Lesiones comunes	283	168	479	351	-26,72
Hurto de vehículos	62	77	83	39	-53,01
Hurto de motos	17	18	11	9	-18,18
Hurto a entidades financieras	0	2	0	0	-
Hurto a residencias	46	8	24	19	-20,83
Hurto a personas	98	111	75	50	-33,33
Hurto a establecimientos comerciales	32	23	22	20	-9,09
Total muertes violentas y delitos de alto impacto	707	548	806	623	-22,70

Fuente. Secretaría de Gobierno Distrital.

Ilustración 25. Algunas Estadísticas Sobre Violencia en la Localidad de Usme.

(Fuente: Recorriendo Usme. Diagnóstico Físico y Socioeconómico de las Localidades de Bogotá D.C., 2004)

En los acuerdos locales³⁹ correspondientes a las administraciones Moreno y Petro respectivamente, también se hallan diferencias sustanciales respecto del enfoque de seguridad y violencia que adopta cada administración. En el caso de la alcaldía de Samuel Moreno se hace hincapié en una perspectiva de abordar la seguridad y la violencia desde un enfoque de “cultura ciudadana, convivencia, integración territorial y derechos”, en parte se da continuidad a algunos programas de la administración de Luis Eduardo Garzón. En el caso de la alcaldía de Gustavo Petro el enfoque que se observa es más de carácter estructural referente a la reducción de las brechas de desigualdad socio – económica y la promoción de los derechos humanos como eje transversal para la reducción de los índices de criminalidad.

Según la información anterior, desde la administración local de Usme nunca se ha abordado el tema de la violencia y del homicidio como un problema derivado de prácticas de la *Violencia Modeladora* asociadas a grupos armados en muchos casos, sólo se aborda el problema de la violencia como un derivado de la falta de formación cultural o de salud pública en el caso del uso sustancias de drogas ilícitas, o de falta de uso del tiempo libre de

³⁹ 002 de 2008 y 002 de 2012.

niños y jóvenes (Hospital de Usme, 2010) & (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2004). La única forma de violencia que tal vez se acerca al fenómeno que compete es la mortalidad juvenil producto de actividades asociadas con el pandillismo, no obstante, tampoco se profundiza al respecto.

A pesar de que se presentan algunas estadísticas sobre mortalidad en la localidad desde el año 1995, poco o nada dicen los números al respecto en tanto no van más allá de un tema enteramente burocrático sobre los resultados de la política pública para la reducción de la violencia y el delito, lo cual es dicente sobre cuáles son los objetivos reales desde el gobierno distrital y nacional para tratar este fenómeno. Se puede afirmar que el fenómeno de la *Violencia Modeladora* en la localidad de Usme no ha sido reconocido por los entes gubernamentales en los sectores pertenecientes al Corredor Yomasa – Juan Rey y por lo tanto es una dinámica que es ejercida por grupos armados casi que en completo anonimato.

Tabla 4

Programas de seguridad y convivencia por alcaldía local 1995 - 2015

Alcaldía	Política de Seguridad
Antanas Mockus – Germán Puentes Torres. Programa: Cultura Ciudadana.	<ul style="list-style-type: none"> · Potenciar la capacidad de las comunidades para concertar propósitos comunes y resolver conflictos. · Formación ciudadana en resolución de conflictos. · Pedagogía de convivencia comunitaria. · Promoción de DD.HH. · Creación de comisarías de familia y centro de conciliación local.
Enrique Peñalosa – Nelson Cruz Duarte. Programa: Seguridad y Convivencia.	<ul style="list-style-type: none"> · <u>Prevención y sanción de comportamientos que lesionan la convivencia.</u> · Fortalecimiento institucional y apoyo a la policía. · Desarrollo normativo y

<p>Antanas Mockus – Gloria Amparo Gómez. Programa: La Vida es Sagrada.</p>	<p>fortalecimiento de acciones coordinadas entre ciudadanía y policía: Frentes locales de seguridad.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Promoción de solidaridad y convivencia ciudadana. · Gestionar la construcción de subestación de policía y de CAIS. · Creación de 150 frentes de seguridad. · Apoyar 3 campañas de desarme · Apoyar 3 campañas de prevención de adicción al tabaco, drogas y alcohol. · Gestionar la creación de un centro de atención a jóvenes involucrados en asuntos de violencia y delincuencia juvenil.
<p>Luis Eduardo Garzón – Ana Mery González. Programa: Eje de Reconciliación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Gestión pacífica de conflictos. · Atención integral de violencia, delincuencia y orden público. · Derechos Humanos para todos y todas. · Resistencia civil y no violencia. · Atención a población desplazada y reinsertados de grupos armados. · Empoderamiento ciudadano. · Sensibilización del consumo de alcohol y drogas en 20 colegios de la localidad. · Dotación de equipo nuevo para la policía. · Implementación de un centro de protección de DD. HH 24 horas.
<p>Samuel Moreno Rojas – Jhon Fredy Vargas. Programa: Bogotá Segura y Humana.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Generar condiciones para que la ciudadanía desarrolle su proyecto de vida, ejerza sus derechos y disfrute de la ciudad en un entorno seguro. · Promoción de la reconciliación y la paz, la prevención social del delito y de las violencias y conflictividades, en espacios públicos y privados. · Promoción, garantía y restitución de derechos. · Apoyo a las iniciativas gubernamentales para la reparación de víctimas e integración social de actores del conflicto armado.
<p>Gustavo Petro Urrego – Leonardo Andrés Salgado. Programa: lucha contra distintos tipos</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Generar una conciencia social en la localidad en donde se promuevan las capacidades y las libertades ciudadanas,

de discriminación y violencias por condición, situación, identidad, diferencia, diversidad o etapa del ciclo vital.

en condiciones de seguridad y sin ningún tipo de segregación cultural, social, económica o territorial.

Estímulos de prevención en el consumo de sustancias psicoactivas.

Disminución de la discriminación por identidad u orientación sexual en la localidad.

Articulación con el gobierno distrital para implementar una política pública integral de seguridad en la localidad.

(Fuente: Elaboración Propia)

3.2. La violencia como categoría

La violencia como generalidad es una noción concebida como un proceso aparentemente directo⁴⁰ que sólo se manifiesta en el atraco callejero o la riña entre vecinos, también se habla de la violencia en términos de paradigmas⁴¹ que desagregan el término y dejan en el limbo una explicación mucho más completa del mismo. Por otro lado, la violencia también se ha abordado desde la perspectiva de la sociología Weberiana en donde la categoría se toma esencialmente como el ejercicio legítimo y monopólico del estado en aras de sostener una estabilidad social más o menos efectiva (Webber, 2007), sin embargo la violencia al ser definida de esta manera, como herramienta del ejercicio del poder político, en el fondo legitima un proceso de dominación de clase y discursos sobre la necesidad de ejercerla como manera de dominación y extracción de riqueza en donde el planteamiento de la política pública tiene especial énfasis en promulgar discursos policivos y de criminalización de la pobreza:

El Estado, como todas las asociaciones políticas que históricamente lo han

precedido, es una relación de dominación de hombres sobre hombres, que se sostiene

40 Fabián González Luna plantea, partiendo de los planteamientos de (Žižek, 2009), que se debe desagregar la violencia en 3 dimensiones: Estructural u objetiva, simbólica, directa o subjetiva (Luna, 2018).

41 Se tienen los paradigmas funcionalista, utilitarista y culturalista como aquellos más utilizados para explicar la violencia. *Ibid.*

por medio de la violencia legítima (es decir, de la que es vista como tal). Para subsistir necesita, por tanto, que los dominados acaten la autoridad que pretenden tener quienes en ese momento dominan (Webber, 1919, p. 2).

En ese orden, el fenómeno de la Limpieza Social, según el ejemplo anterior, podría verse como mecanismo de dominación y de contención de clase en donde el habitante del barrio y del Corredor Yomasa – Juan Rey está sujeto a ese tipo de autoridad y de dominación que emana del proceso de esa *Violencia Modeladora* que es observable en ámbitos tan cotidianos como cruzar una esquina, caminar de noche por una calle o incluso llevar un atuendo determinado⁴² que pueda ser interpretado como signo de pertenecer a un grupo social indeseado para quienes ejercen control del territorio.

Por otro lado, Benjamin (1995) en *Para una crítica de la violencia* habla sobre la violencia desde una preocupación del derecho y la justicia, evocando ambas categorías “como actos fundantes y legitimadores de la violencia [...] como sostén regulador de las formas de interacción y reproducción social” (Luna, 2018, p. 76). Por su parte, Reyes (2017), toca el tema de la violencia desde una perspectiva de análisis de la política frente a cómo se ejerce desde el estado las diversas políticas públicas sobre la seguridad urbana y cómo se abordan esos discursos de lucha contra la violencia en escenarios barriales e individuales en el ejercicio de prácticas concretas para evitar experiencias violentas directas.

Luna (2018), observa el fenómeno de la violencia como lugar común, como “proceso estructurador”, como “fenómeno antropológico producto de la praxis social”⁴³ y que por lo

42 Con atuendos determinados me refiero específicamente a población joven que a través de su vestuario o actividades puede o no pertenecer a un grupo o tribu urbana como lo son los raperos, en tanto serlo se ha tomado como signo de ser ladrón, consumidor de drogas o pandillero, entre otras.

43 Fabián González Luna entiende la praxis social como un resultado derivado de la praxis creativa que es definida como la posibilidad de transformación de la realidad en función y para la reproducción social (Luna, 2018, p. 26).

tanto se diferencia histórica y espacialmente; su propuesta para el análisis de la violencia es el de tomarla desde una postura materialista, “donde se aborden las condiciones necesarias para su realización, los medios por los cuales opera y cuál es su intencionalidad o finalidad” (p. 73).

Para el caso que compete respecto al Corredor Yomasa – Juan Rey es necesario tomar ambos conceptos de la violencia, el de Luna (2018) y el de Reyes (2017), en el entendido de que están en constante diálogo y transformación. Para la realización del presente capítulo se entiende que la violencia es el uso de instrumentos, medios, políticas, prácticas, expresiones y discursos que legitiman un proceder específico, una forma de actuar por parte de los sujetos, el sector privado y las instituciones.

La violencia también se entiende como mecanismo de subordinación de las clases menos favorecidas, como forma de reproducir el mercado, el capital y las profundas desigualdades expresadas en el espacio geográfico de la ciudad periférica, donde es ejercida mediante la especulación financiera-inmobiliaria, la segregación de clase, el encerramiento espacial de los sujetos a los cuales se les niega una movilidad acorde a sus necesidades y la propagación de la *Violencia Modeladora* que actúa como un agente desmovilizador de dinámicas organizativas que se gestan ante una realidad de desposesión y pobreza que arrastra a los más humildes a configurar aquellos cinturones de miseria que de forma paradójica también constituyen la base social productiva por la cual el sistema y la ciudad se mantienen en movimiento.

En ese sentido, se parte de la siguiente pregunta en aras de identificar y analizar actores y momentos que modelan el espacio del Corredor Yomasa – Juan Rey con lo cual se pretende

responder si efectivamente los procesos de violencia y securización⁴⁴ que se presentan en el corredor modelan el espacio de la zona y cómo lo hacen, es decir, ¿cómo producen de forma desigual el espacio? Y en ese sentido ¿Los actores que gestionan las dinámicas de violencia determinan la urbanización del sector?

3.3. Contexto violento finales del siglo XX: 1985-1995

A finales de los años ochenta y noventa el país estaba convulsionado por la violencia que se movía entre el narcotráfico de los grandes capos, el paramilitarismo en crecimiento y expansión, la incursión guerrillera de las FARC en los escenarios urbanos, el proceso de recesión económica y la entrada en vigor del proyecto de apertura económica⁴⁵. De hecho, para 1993, en el marco de la VIII Conferencia Nacional Guerrillera, que deriva parte de sus planteamientos de los acuerdos de la VII Conferencia celebrada en 1982, se propone como tal “un ensanchamiento de las redes urbanas y la conformación de milicias” (Centro Nacional de Memoria Histórica, 2013, p. 178) con miras a la toma del poder y la localidad de Usme, sus veredas y corredores de frontera urbano – rural como el Yomasa – Juan Rey serán escenarios de aquel proyecto de avanzada insurgente en el marco de lo que llamaron como el Plan Estratégico⁴⁶.

44 Término empleado por Luis Berneth Peña Reyes para designar esas acciones concretas en materia de seguridad que se plantean desde el estado, comunidades o individuos para contrarrestar la violencia directa de actores armados o delincuencia común (Reyes, 2017).

45 Ver al respecto el proceso de caída de los precios del café a inicios de la década de los años 90, también llamada como la crisis del café, que sume al país en una crisis sin precedentes en materia de exportación del producto y la obliga a competir en la nueva dinámica de apertura económica, dinámica que también termina por minar la banca estatal a favor del monopolio privado, proceso materializado a finales de década con la crisis del sector financiero y que pone sobre la mesa las nuevas medidas a la que el país se abocaba de cara al nuevo milenio.

46 El Plan Estratégico fue un modelo de guerra insurgente que nace tras la VII conferencia de las FARC y ajustada en el marco de la VIII conferencia, en donde básicamente se combinan esquemas tácticos de guerra insurreccional y de guerra popular prolongada.

Este escenario produce que las principales ciudades del país como Bogotá, Cali y Medellín sean el escenario de recepción y acogida de miles de familias desplazadas, campesinos sin tierra y personas que salen de sus ciudades o regiones en búsqueda de mejores oportunidades de empleo y un techo propio. Este proceso, como ya se ha mencionado, desemboca en una acelerada dinámica de migraciones internas, llegada a la ciudad, traslado de diferentes puntos de la urbe, habitar la calle en muchos casos, desplazamiento al interior de la ciudad y el proceso de urbanización de las periferias de estas ciudades en donde el coste del suelo es mucho más barato y accesible, sin embargo también supeditado a las fluctuaciones del mercado de suelos y por ende la especulación y volatilidad (asuntos que se tratan en el capítulo concerniente a la vivienda) implica que los únicos terrenos disponibles con relación a su bajo coste paradójicamente sean los que se encuentran en espacios geográficos de la ciudad colindantes con los páramos de los cerros orientales, en el caso bogotano, y distantes de todos los ejes de desarrollo comercial e industrial, es decir, entre más barato sea el suelo peores son las condiciones de accesibilidad y de equipamiento.

La réplica de la violencia del conflicto armado interno por supuesto que se multiplica y toma diversas y variadas formas a lo largo y ancho del país⁴⁷. Es ahí donde las principales ciudades de la nación acogen y replican bajo sus propios contextos esas formas o modos en que la violencia se presenta (Guizado, 1993). Es decir, el proceso violento no es estático y frecuentemente se multiplica, se transforma y conforma patrones sobre los cuales actúa, en otras palabras, la violencia es dialéctica e inherente al sistema. En términos de Luna (2018), la violencia representa un “instrumento para la construcción de un proyecto de dominación –

47 Me refiero a que la violencia por sí misma no es una dinámica que sólo se presenta mediante la guerra entre actores antagónicos; la violencia permea cada uno de los comportamientos de los individuos inmersos en la conflictividad, es transversal a los discursos, las formas de entablar relación con los otros, incluso forma parte de la difusión de una realidad concreta a través de afirmaciones - ciertas o falsas - que moldean y construyen una realidad con la suficiente difusión (Reyes, 2017, p. 357 - 358), es decir, la violencia no es algo que se incube mediante un conflicto armado in situ en un espacio concreto sino que es la consecuencia de un proceso de larga duración y la herencia misma de otros procesos que han constituido el proyecto de estado – nación llamado Colombia.

subordinación de clase específica –, pero que nunca se realiza de manera total, siempre encuentra resistencia y formas contrapuestas de uso de la fuerza” (p. 83).

3.3.1. La violencia modeladora como eje dinamizador

En el caso de la localidad de Usme situada al sur de Bogotá no solamente se ha presentado un proceso de urbanización informal o de movilidad del mismo corte, también paralelo a estos procesos la violencia modeladora ha sido parte en la constitución del espacio y uno de los ejes rectores o problémicos en el proceso de desmovilización de la organización comunitaria del Corredor Yomasa – Juan Rey. La violencia en este sentido no es ajena a este asunto y por el contrario lo simbólico termina representándose en los espacios físicos del corredor. Entonces la violencia no es discurso necesariamente, sino que es un elemento práctico. Su dimensión simbólica se da en las formas de securización o de cómo la gente prevé la salida e ingreso al barrio y el cuidado entre vecinos de la cuadra.

La violencia modeladora ha hecho parte de la urbanización del Corredor Yomasa – Juan Rey desde el momento exacto en que la primera casa fue construida, proceso mediado por la violencia estructural entendida como operador que propicia “un desarraigo de la fuerza de trabajo y esta puede ser movilizadada y usada de acuerdo a las necesidades de acumulación que presente cada modelo” (Luna, 2018, p. 92), en donde el despojo de tierras y el desplazamiento es funcional a las necesidades de generación de mano de obra barata o de reserva que obliga a los primeros habitantes a buscar suelo de bajo coste o a invadir terrenos para proveerse del acceso a la vivienda propia en unas condiciones de absoluto abandono por parte del estado y huyendo de la pobreza en otras regiones del país o de la violencia misma que provoca el conflicto armado interno.

Durante el proceso de urbanización de la zona, entre las décadas de los años 1980 y 1990, la violencia desemboca en prácticas y tensiones en el sector, este proceso viene ligado al sólo hecho de que algunas humildes familias tengan que invadir terrenos en la periferia más alejada de la ciudad ante su imposibilidad de pagar el arrendamiento en una parte más central y accesible, o comprar lotes a muy bajos precios a un parcelador de terrenos pirata que aprovecha la dinámica y, así, se condicione el acceso a la ciudad bajo unas reglas de exclusión propias del proceso de expansión de la urbe latinoamericana de finales de siglo. Reglas que están condicionadas por la capacidad de consumo, el acceso al mercado laboral y el emplazamiento en la ciudad, en ese sentido la violencia debe ser entendida como proceso que se manifiesta de múltiples formas tales como el reclutamiento de jóvenes para engrosar las filas de grupos armados, el nulo acceso a servicios de salud, educación u opciones laborales. Ejemplo de esta dinámica de reclutamiento la podemos encontrar en el relato de Tatiana Torres⁴⁸, habitante del barrio Compostela II Sector:

Una vez vino la guerrilla a llevarse a mi hermano, vinieron buscándolo a él y mi mamá lo escondió para que no se lo llevaran. Ustedes todavía no habían llegado al barrio cuando pasó eso. Igualmente era algo que sucedía regularmente en ese tiempo, yo estaba pequeña pero me acuerdo mucho porque esa vez llegaron uniformados y con el armamento. (Torres, Tatiana, comunicación personal, 12 de abril de 2020).

Ahora bien, por otra parte, la dinámica de autoconstrucción comunitaria estaba en boga en el corredor al igual que en otras localidades de la ciudad como Ciudad Bolívar o San Cristóbal Sur (Torres, 2013). No hay que olvidar que para la época se da una de las mayores

48 Tatiana Torres Pineda es una joven de 24 años de edad que toda su vida ha vivido en el Barrio Compostela II Sector, convive con sus padres Luis Torres y Helena Pineda, y Su hermano Wilmer Torres junto a su esposa e hijos. Actualmente cursa último semestre de la Licenciatura en Ciencias Sociales en la Universidad Gran Colombia y trabaja como docente en una institución educativa privada de la localidad de Usme.

dinámicas de levantamiento de vivienda informal en toda la ciudad⁴⁹. La localidad de Usme no es ajena a este proceso y por supuesto también se manifiesta en este caso en el Corredor Yomasa – Juan Rey. No obstante, la dinámica de construcción, la ubicación geográfica estratégica, la carencia de equipamiento urbano, transporte digno y la ausencia del mismo estado, termina generando dinámicas propias de la violencia del conflicto armado en la zona, es decir, se terminan manifestando elementos propios de la violencia en las tres dimensiones abordadas por Žižek (2009) y retomadas por Luna (2018).

Estas dimensiones se distinguen por la subjetiva, la objetiva y la simbólica, son acotadas por Slavoj Žižek en el libro *“Sobre la violencia. Seis Reflexiones Marginales”*. En el caso de la violencia subjetiva, esta se explica por ser directa e ideológica, y estar relacionada a ciertos actores sociales o incluso las instituciones del estado. La violencia objetiva o también llamada estructural se basa en el uso de medios económicos, pero también ideológicos para subordinar a una clase por otra; es, si se quiere, el mito fundador del sistema capitalista. Finalmente, la violencia simbólica refiere a los discursos fabricados y la construcción de medios difusores de esos discursos que permitan difundir y legitimar socialmente aquel mito fundacional del sistema.

⁴⁹ Alan Carroll al respecto hace un análisis comparativo económico para el Banco Mundial sobre el loteo pirata y el mercado oficial de lotes residenciales en Bogotá (Carroll, 1980 - 1981).

Tabla 5

Elementos Representativos que Sintetizan Las Tres Dimensiones de la Violencia en el

Corredor Yomasa - Juan Rey

Violencia Subjetiva	Violencia Objetiva	Violencia Simbólica
<p>Apelación a la violencia, ya sean asesinatos, golpizas, actitudes de discriminación y es trazada a través de los juicios en contra de un grupo social o persona del barrio, en este caso jóvenes consumidores de estupefacientes que son objeto del señalamiento ante los problemas del sector.</p>	<p>Es ejercida mediante el abandono estatal, la estigmatización y criminalización de los habitantes del sector por su origen o lugar de vivienda y se manifiesta generalmente por la negligencia política para solventar los problemas de equipamiento urbano de la zona.</p>	<p>Se tacha al sector y a sus habitantes de ser fortín del crimen y de personas asociadas a peligrosas bandas delincuenciales. Se tejen historias disociadoras de la realidad desde los mismos habitantes de otros sectores de la localidad y de funcionarios de la alcaldía local, generando que se acentúen las brechas de desigualdad y criminalización.</p>
<p>La aparición de actores armados como guerrilla (FARC), paramilitares o funcionarios estatales (Policía, Ejército, DAS) que pretenden ejercer control perpetuo o esporádico sobre la zona asegurando que es por razones de seguridad y protección de la población.</p>	<p>Se ejercen requisas, interrogatorios en la calle sobre los habitantes del sector o sobre información que dé cuenta de personas desconocidas en la zona. Se dan amenazas o advertencias a personas sobre sus actividades (jóvenes consumidores, problemas entre vecinos).</p>	<p>Se propagan comentarios, juicios y discursos de señalamiento hacia sectores o personas legitimando prácticas de limpieza social, abandono estatal o intervención armada del estado en ciertos barrios del corredor. El discurso es sobre la inseguridad en el corredor y de la supuesta necesidad de atacar el problema de las pandillas, el consumo y los atracos mediante la desaparición física de quienes cometen estos hechos.</p>
<p>Mecanismo de salvaguardar el orden social imperante: Se pretende que sea un arma eficaz para que los</p>	<p>Mecanismo para permitir la acumulación de capital en pocas manos por medio de la desposesión: Es una forma de frenar</p>	<p>Mecanismo que permite mantener las posiciones de clase sobre otras: Es una forma eficaz de que los habitantes del sector</p>

procesos de desarrollo local y comunitario en el corredor se estanquen o pierdan el impulso que vienen llevando y por ende asegurar que el margen de desigualdad social siga siendo el mismo en el corredor. Una de las formas comúnmente	procesos de economía comunitaria mediante la estigmatización y los señalamientos directos, asegurando que el territorio sea propicio para seguir siendo controlado por grupos armados y fortín de ganancias a largo plazo para parceladores piratas.	puedan ser mano de obra barata, ejercito de reserva para el mercado laboral o desempleados ejerciendo actividades de informalidad en la ciudad en donde las posibilidades de ascenso social o de desarrollo son prácticamente nulas. Un ejemplo claro de esta dinámica se puede ver en el hecho de que muchas veces para acceder a un empleo se recurre a mentir en la hoja de vida sobre el sector y lugar de residencia.
---	--	--

(Fuente: Elaboración Propia)

3.3.2. Tensiones en el Corredor Yomasa – Juan Rey

Para poder entender las tensiones respecto a la violencia modeladora en la zona es necesario caracterizar lo que se entiende por seguridad y securización. Cuando se habla de estos dos términos al interior de las instituciones su definición parece difusa principalmente por dos razones: se entiende la seguridad como aquellos programas de gobierno, generalmente ligados a las campañas y los planes rectores de gobernabilidad, para mitigar o reducir los índices de delincuencia y convivencia en la ciudad, aquellas estrategias están trazadas por planes en donde el uso de la fuerza, es decir, la concepción del aparato policivo y sancionatorio es la columna vertebral de estos programas, lo que le da al enfoque de seguridad una formulación de vigilancia y castigo sin tener en cuenta otras proyecciones o dimensiones de carácter estructural para abordar el problema.

Por otro lado, la securización se ha entendido tradicionalmente como aquellas iniciativas y subprogramas derivados tendientes a atacar cada uno de los focos que originan la inseguridad

en donde la informalidad urbana aparece siempre como un problema asociado a dinámicas delictivas, no obstante, estas iniciativas terminan siendo en muchos casos inocuas y reformistas de acciones programáticas de administraciones anteriores que en consecuencia terminan cayendo de nuevo en la dinámica de la sanción, criminalización, señalamiento y militarización de los espacios comunes de la ciudad, es decir, un tratamiento policivo.

Los conceptos de seguridad y securización van más allá de la noción clásica que se ha tenido de ellos por décadas, principalmente porque la seguridad implica hacer uso de estrategias diferentes a la acción policiva para mantener los escenarios de sociabilidad en paz, en ese sentido el concepto de seguridad no puede definirse como el uso del aparato represor del estado para salvaguardar los bienes del ciudadano y el statu quo de las clases dirigentes sino que debe ser definido como las condiciones estructurales que permiten la redistribución de la riqueza y que en consecuencia reduce las brechas de desempleo y de actividades ilegales como lo podrían ser el narcotráfico y el tráfico de armas. En esa misma línea, la securización efectivamente sería todo un proyecto ligado a las políticas de desarrollo económico y social del estado que permita identificar las fuentes que ocasionan la inseguridad en las ciudades en detrimento del tratamiento militarista que por décadas se ha estado implementando como único referente para solucionar el problema.

La segunda mitad de los años 80 y la primera de los 90 representa para Usme un proceso de impacto de la violencia bastante importante. En primer lugar, para la época Usme seguía siendo en gran parte una localidad con vocación agrícola y con un proceso urbanístico en plena expansión, que acogía personas que huyen de la violencia política y el conflicto armado en diferentes partes del país desde la década de los años cuarenta. Al ser una localidad periférica y estar ubicada de forma estratégica en una zona geográfica colindante con el

páramo del Sumapaz, adicional a que es el único ingreso a la ciudad por el extremo sur que comunica a los llanos orientales y a todo el oriente del país, se convierte automáticamente, junto con la región del páramo del Sumapaz, en bastión del proyecto de expansión guerrillera hacia la ciudad que inicia en 1982⁵⁰ y que a inicios de los años 90 empieza a ser mucho más fuerte por el control territorial y presencia en la zona urbana de las milicias de la insurgencia.



- | | |
|---|---|
| 1. Zona de salida hacia el oriente del país. | — Vías principales de acceso y salida a la localidad de Usme. |
| 2. Región del Sumapaz. | |
| 3. Parte alta del corredor Yomasa - Juan Rey. | — Corredor Yomasa - Juan Rey. |

Ilustración 26. Reconstrucción de la Zona Geográfica Para 1988 a Partir de Fotografías Satelitales Superpuestas de Diferentes Temporalidades. Los Barrios y Zonas de Borde Urbano - Rural Señaladas con Rojo Corresponden a lo que Actualmente Constituye el Corredor Yomasa – Juan Rey.
(Fuente: Elaboración Propia. Google Earth, Landviewer Proyect, 2019)

El Corredor Yomasa – Juan Rey es tal vez uno de los epicentros o nodos geográficos de la localidad que en un primer momento recibe gran parte de población desplazada o migrante, esto hace que su proceso de urbanización desde inicios de los años 1970 se acelere rápidamente y por ende se genere un rápido crecimiento poblacional encontrando un punto de inflexión en el mercado de suelos a mediados de los años 1980 cuando se generan

⁵⁰ (FARC. Secretariado del Estado Mayor Central, 1982)

importantes desarrollos de vivienda como la Urbanización La Andrea, en la parte baja del corredor, en el marco del programa de Belisario Betancur “*Vivienda sin Cuota Inicial*”



Ilustración 27. Ubicación de la Urbanización La Andrea y del Barrio La Andrea. Ambos Predios son Parte de la Parcelación de la Antigua Hacienda Gran Yomasa.
(Fuente: Elaboración Propia. QGis, 2019)

Las cifras de población censal presentes en el documento *Perfil Local de Usme. Documento preliminar - solo para comentarios* (1999), indica que el rápido proceso de urbanización de la localidad se da entre las décadas de los años 1970 y 1990 para terminar de consolidarse tiempo después con la legalización de algunos barrios a finales de siglo y a lo largo de la década del 2000, no obstante, las cifras por UPZ para este periodo son inexistentes lo cual dificulta el análisis de los datos frente a cuáles fueron los sectores con mayor recepción de personas en este periodo.

Por otro lado, los cálculos de crecimiento histórico porcentuales presentes en el documento de la Cámara de Comercio (1999) no corresponden con los cálculos efectuados para corroborar la información, por lo cual se ha optado por calcular las tasas anuales medias de

cada periodo intercensal en aras de tener información más precisa sobre este proceso, además de corroborar las cifras de población que manejan con otras fuentes más fidedignas. Estas tasas anuales medias se calcularon con base en las recomendaciones que hace la CEPAL⁵¹ para el cálculo estadístico de la “tasa de crecimiento intercensal” y en donde su unidad de medida es la “tasa anual media” y de la cual se hará uso para detallar este proceso. Estos cálculos efectuados están representados por la siguiente formula estadística de tipo logarítmico:

Ecuación 1

Fórmula de Cálculo Para Tasa Anual Media de Crecimiento Poblacional

$$= \left(\frac{\ln \left(\frac{Tf}{Ti} \right)}{T} \right) * 100$$

(Fuente: CEPAL)

En donde LN es el logaritmo natural, número requerido en el cálculo para permitir estabilizar la variación de la desviación estándar del cálculo estadístico, multiplicado por Tf/Ti que corresponden al año final del periodo intercensal dividido por el año inicial del periodo, dividido a su vez por T que indica el periodo de tiempo intercensal en años y finalmente multiplicado por 100 para calcular el indicador porcentual de la tasa anual media de crecimiento. Estos cálculos permiten corroborar la información de los documentos

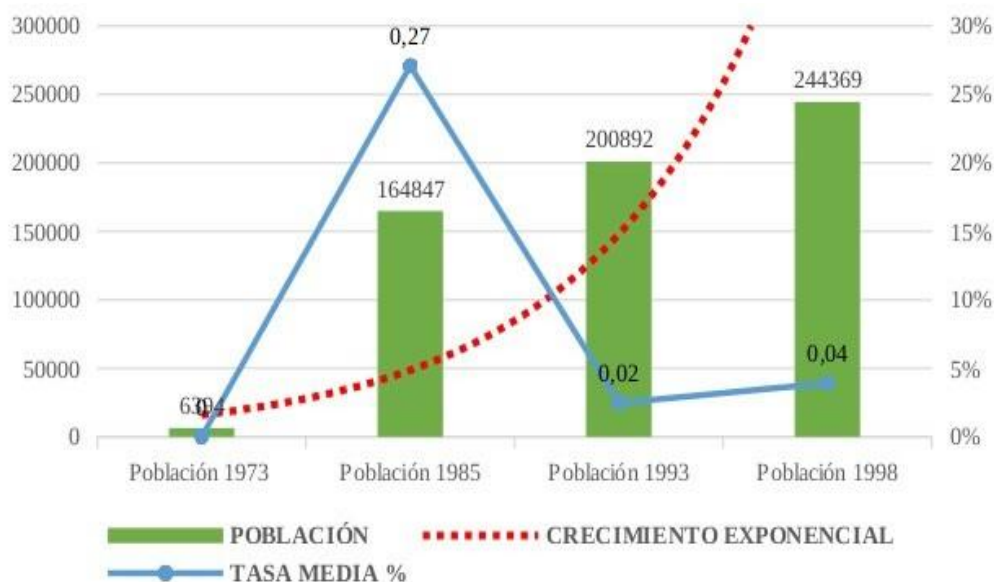
51 Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Organización encargada de promover el desarrollo económico en la región con base en las recomendaciones que emite las Naciones Unidas. Los datos de cálculo estadístico se pueden consultar en el siguiente vinculo: http://interwp.cepal.org/sisgen/Sisgen_MuestraFicha_puntual.aspindicador=300&id_estudio=1&id_aplicacion=1&idioma=e

consultados y obtener datos más precisos para analizar la información y dar cuenta de esta dinámica.

Para efectos de tener mayor certeza de los datos poblacionales de los periodos intercensales 1985, 1993 y 1998 se tomarán como variables las cifras de población emitidas por el DANE⁵² en esos años y presentes en los documentos “Edición de Información por Localidades de Santafé de Bogotá: Censo 1993” (DANE, 1993) “Informes GEO Locales. Localidad 5 – Usme”, (UN HABITAT, 2008) y “Bogotá (20 localidades). Serie poblacional 1985-2020 para Bogotá obtenida a partir del ajuste de modelos spline a datos censales y proyecciones” (SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION, 2016). Datos que se manifiestan en la siguiente tabla

Tabla 6

Tasa Anual Media de Crecimiento Poblacional Localidad de Usme. Periodo 1973 – 1998



Fuentes: (Cámara de Comercio de Bogotá, 1999); (DANE, 1993); (SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION, 2016); (UN HABITAT, 2008). (Cálculos propios, 2019)

52 Departamento Nacional de Estadística.

Como se puede ver, este fuerte proceso de asentamiento en la localidad a tasas anuales del 27,1% entre los años de 1973 y 1985, y del 2,5% al 3,9% entre 1985 y 1998 implica que las condiciones de infraestructura en educación, salud, servicios públicos y disponibilidad de mecanismos para la resolución de conflictos no estuvieran preparadas para esta fuerte recepción de población y fueran bastante precarias e insuficientes y en consecuencia las condiciones de vida sean difíciles, produciéndose el surgimiento de actores como pandillas juveniles, la incursión de las FARC a través de milicias urbanas y combatientes armados en las periferias de la localidad, agentes del estado (Policía, Ejército, DAS) y grupos de corte paramilitar. Estos actores incursionan en el territorio de Usme para posicionarse como entes que ejercen un dominio y unas prácticas asociadas al conflicto armado. Al respecto, Castilla (2001) dice lo siguiente:

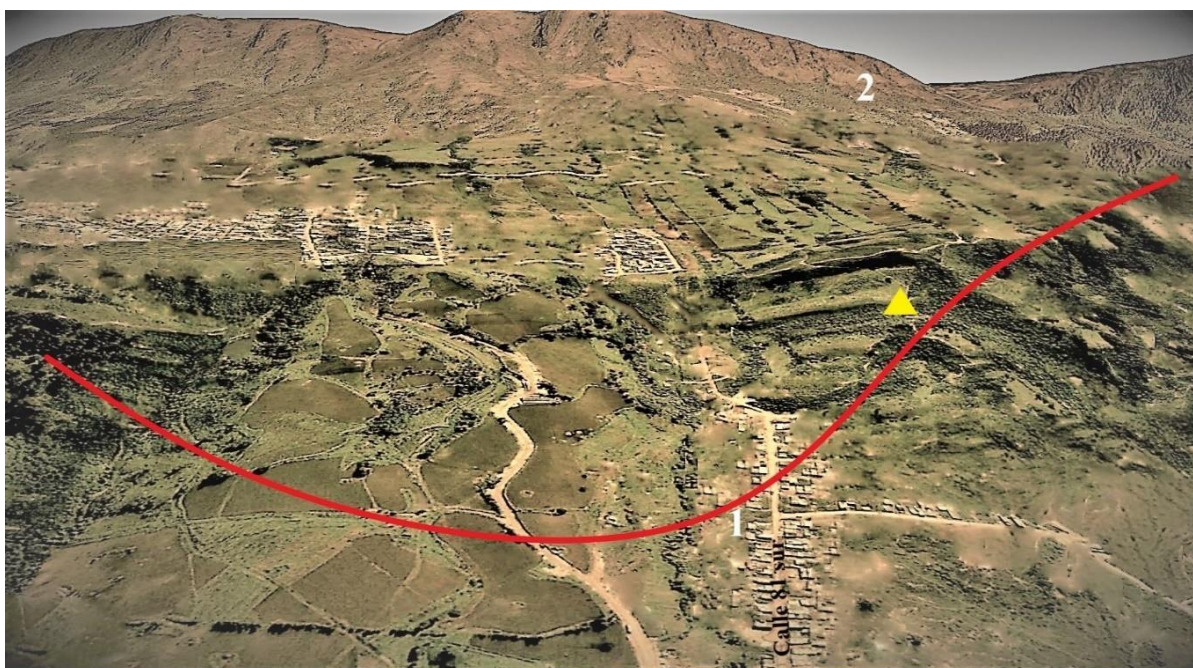
La expansión territorial de los protagonistas del conflicto interno colombiano en los años noventa, orientada hacia la conquista de zonas con elevado valor estratégico, se expresa en el incremento del recurso al terror. La lucha en que se trenzan los grupos paramilitares y la guerrilla, más allá de suscitarse por desacuerdos ideológicos resulta de la disputa por el control de zonas con un alto potencial para ambas fuerzas y donde el apoyo de la población civil se consigue por la vía de la violencia y la intimidación (p. 231).

En ese orden de ideas, el proyecto de avanzada guerrillera y consolidación de puntos geográficos estratégicos en las zonas periféricas de la ciudad colindantes a los cerros orientales y en el marco del emplazamiento de “la fuerza principal de las Farc en la cordillera oriental” (Centro Nacional de Memoria Histórica, 2013) significa que por un lado se intensifiquen las acciones de combate en la zona rural y en consecuencia la presencia armada

del estado; por otro lado, los barrios de la parte alta del Corredor Yomasa – Juan Rey empiezan a ver de forma más recurrente las patrullas de algunos miembros de las Farc y en términos generales su posicionamiento estratégico en las partes altas de los cerros y en algunos barrios adyacentes, que como se ha mencionado anteriormente hacen parte del corredor ambiental del parque Entrenubes. En referencia a esta dinámica, don Alfonso Castañeda y don Andrés Caballero, habitantes del barrio Compostela II sector y quienes han vivido en la zona cerca de treinta y cinco años relatan lo siguiente sobre estos grupos armados:

Que pasaban sí, ellos pasaban por acá como desde el ochenta y cuatro. Pero de que se hubieran metido acá con la gente no, ni tampoco combates con el ejército en el barrio, eso ya es puro cuento [...] porque cuando llegaba el ejército a esta parte ellos [las FARC] ya estaban al otro lado, hacia el páramo. La única vez que vino esa guerrilla como con ese propósito fue cuando fueron a volar una torre de energía, la que queda allí arriba en ese cerro, pero no la alcanzaron a tumbar y ya en esas llegó la policía y el ejército, encontraron amarrados los explosivos en las patas de la torre, pero de que se hubieran dado candela pues no. En el noventa y cuatro o noventa y cinco fue la última vez que pasaron por acá (Caballero, Andrés; Castañeda, Alfonso, comunicación personal, 26 de julio de 2018).

En aras de hacer una reconstrucción geográfica del sector en torno a la dinámica del relato del señor Alfonso Castañeda y Andrés Caballero, el siguiente mapa 3D pretende visibilizar la zona de incursión de este actor armado y la ubicación del barrio y zonas adyacentes. El producto final en la elaboración de la imagen temporal de la zona fue consultado con las personas indagadas en función de tener la representación más cercana a la realidad.



1. Barrio Compostela.
2. Páramo Cruz Verde.



Torre de energía descrita en el relato.



Ruta de la patrulla hecha por miembros de las Farc.

Ilustración 28. Reconstrucción de la Zona Geográfica Para 1993 a Partir de Fotografías Satelitales Superpuestas de Diferentes Periodos y Modelado 3D.
(Fuente: Elaboración Propia. Google Earth, Landviewer Project, 2019)

3.3.3. Consecuencias de la violencia modeladora

Los efectos de aquella violencia no solamente se reflejan en la forma como se constituyen muchos barrios que para la época están en pleno proceso de construcción, sino que implica la falta de visión por parte del estado sobre la resolución de la violencia armada para crear mecanismos integrales que permitieran superar ese proceso e involucren a las comunidades, en cambio se refuerzan los mecanismos de violencia estructural por los cuales se elaboran discursos, prácticas y divisiones territoriales.

Con la llegada de habitantes y líderes a esta zona de la localidad de Usme, provenientes de otras zonas del país como Boyacá, Tolima, Cundinamarca, los Llanos Orientales, también

llegan personas que otrora hicieron parte de grupos al margen de la ley o que posteriormente se unen a procesos en el marco de los llamados Frentes de Seguridad o también conocidos como “*Comités Zonales de Seguridad*” bajo la administración Pastrana y que continúan como programa de seguridad en las siguientes administraciones distritales.

Si bien los frentes de seguridad se conciben como una estrategia para organizar a las comunidades desde el mismo estado, con cursos de la policía nacional en materia de seguridad y vigilancia, en pro de reducir los índices de criminalidad y fomentar ambientes de fraternidad vecinal en torno a la denuncia de hechos que pueden afectar el desarrollo y/o actividades de esta, estos se convierten rápidamente en una práctica que va más allá de la vigilancia vecinal en tanto representa una manera eficaz de autogestionar la seguridad del corredor en la medida en que existe una clara posición sobre la ineficiencia del ente judicial que se encarga de procesar los delitos menores y delitos de alto impacto y por lo tanto el frente de seguridad muta a una forma de ejercer justicia por mano propia por parte de quienes participan de él, casi que ejerciendo en ocasiones labores muy propias de entes paraestatales y con cierta permisividad de la policía. Respecto a ese proceso un vecino de la zona comenta lo siguiente:

Nos reuníamos los que esa noche íbamos a hacer la ronda por la zona que nos tocaba como frente de seguridad, bajábamos armados con machetes y siempre había uno o dos que se cargaban el revólver, nos poníamos capucha o una bufanda para taparse la cara y la ruana para el frío [...] había mucho vandalismo, las pandillas, por eso se crearon los frentes de seguridad en todos estos barrios [...] alguna vez íbamos bajando por la principal ya tarde en la noche, como a las once más o menos, cuando eso había harto potrero de los lotes y las fincas y en esas iba subiendo un muchacho

agarrado de la mano con la novia. Apenas nos vio, el man salió a correr asustado porque pensó que éramos los de la limpieza y que lo íbamos a matar, se quedó prensado de una alambrada, tocó zafarlo y decirle que no le íbamos a hacer nada (Guio, Luis, comunicación personal, 2 de junio de 2019).⁵³

Como lo refleja parte del diálogo entablado con el señor Luis Guio, algunas de estas personas, tal vez en su afán de evitar dinámicas de control territorial por parte de grupos organizados como bandas o pandillas juveniles y en el marco de la implementación de los Frentes de Seguridad y la Limpieza Social⁵⁴, optan por ejercer vigilancia sobre las formas de comportamiento de los jóvenes, principalmente respecto al uso de sustancias psicoactivas, robo y conformación de combos o pandillas en el sector. Hay que recordar que para la época se registran índices desbordados de violencia en las principales ciudades del país, en donde destaca Bogotá como una de las ciudades más violentas (Guizado, 1993). Esta forma de ejercer control del territorio se materializa mediante el asesinato focalizado de una o más personas como forma de ejercer la “seguridad” del barrio y de sus habitantes, es decir, en términos de Reyes (2017) se configura una estrategia de securonormatividad⁵⁵ violenta frente a lo que se considera como focos de delincuencia e inseguridad.

53 Don Luis Guio es uno de los vecinos del sector de Compostela que más tiempo lleva habitando el sector, cerca de 30 años. Es carpintero de profesión y llega al sector impulsado por la necesidad de construir vivienda propia y establecer su propio taller de carpintería a futuro en la zona. Como muchos vecinos del sector, ha participado de actividades que se han desarrollado integrando los frentes de seguridad, participando activamente de la junta de acción comunal por muchos años y colaborando en actividades comunales en pro de la gestión de recursos para la mejora del barrio. Actualmente solo se dedica a su profesión como carpintero y manifiesta que gracias a su trabajo pudo construir su hogar y educar a sus hijas.

54 La limpieza social es aquel acto de exterminio en donde se focaliza el asesinato sobre sectores poblacionales como los habitantes de calle, personas señaladas de cometer hurtos o asesinatos, mujeres señaladas de ejercer la prostitución, jóvenes consumidores de estupefacientes, líderes sociales, etc. Es generalmente perpetrado por personas de una comunidad o un grupo armado al margen de la ley que hacen las veces de jueces y verdugos de una práctica que goza de cierta aceptación por parte de la sociedad y que levanta el velo de la poca legitimidad de la cual gozan las instituciones y la nula existencia de una política pública integral no policiva.

55 La securonormatividad se entiende como esas acciones desplegadas por una comunidad o personas buscando formas de seguridad frente a la delincuencia. Estas estrategias van desde patrullas por los barrios hasta la organización de acciones directas de violencia contra quienes son señalados de cometer actos delictivos o de ser consumidores de estupefacientes (Reyes, 2017).

Este proceso violento tiende a dividirse (como ya se ha dicho al respecto de la dinámica de autoconstrucción) entre la zona alta y baja del corredor como se indica en la ilustración 4, en donde se presenta de una forma mucho más clara en la parte alta por su difícil acceso respecto de la parte baja. La violencia al estar reflejada de una forma mucho más evidente en esta zona termina moldeando de cierta manera la forma de organización comunitaria, es decir, termina siendo parte de ésta en los discursos o formas de las personas a la hora de discutir temáticas de la delincuencia en las reuniones de las juntas de acción comunal y cómo abordarla. Entonces se hace presente no sólo un discurso específico en torno a la violencia delincuenciales sino también una forma de actuar frente a esta que en muchos casos apela la limpieza social, esta entendida como aparentemente el único mecanismo posible e inmediato para solucionar las problemáticas de seguridad, violencia y consumo de sustancias psicoactivas.

El problema inmediato es que ocasionalmente se desatan asesinatos de personas en la zona, se argumenta en el discurso oficial de los actores que ejercen la violencia y algunas personas de la comunidad que se debe a los robos y el consumo de drogas, al “vandalismo” y al “pandillismo”, sin embargo, esto esconde unas prácticas y un discurso macabro de legitimación de una retórica de la desaparición física de los sujetos y una forma efectiva de ejercer control territorial en una zona que para la época era clave en el acceso a la ciudad por parte de la guerrilla de las FARC. En ese sentido, los Frentes de Seguridad desde un inicio fueron una especie de fachada no sólo para eliminar de forma selectiva los focos de inseguridad asociados al consumo de drogas y la disputa entre pandillas juveniles mediante el asesinato selectivo, sino que también fue una forma de ejercer presión sobre las milicias urbanas de la insurgencia.

No obstante, estas no son las únicas prácticas violentas ejercidas en la zona, las riñas callejeras o entre vecinos a veces desembocan en homicidios⁵⁶ o las disputas violentas entre familias (semejante a lo que sucede con las pugnas entre clanes familiares en algunas regiones del país). Esta coyuntura de violencia generaba un ambiente bastante caldeado y lleno de incertidumbres para la comunidad en uno de los últimos rincones de la ciudad.

3.4. Proyecto Organizativo Barrial y Violencia

3.4.1. Tensiones y violencia: 1995 – 2002

La segunda mitad de la década de los noventa transcurre por acciones más contundentes por parte de las Farc en los territorios de la parte alta de las localidades de San Cristóbal y Usme. Se empieza a dar un repliegue estratégico de las FARC hacia la zona del páramo Cruz Verde y el Sumapaz, en parte por la aparición de grupos de corte paramilitar en localidades como Ciudad Bolívar y Usme, la continuación de los Frentes de Seguridad y la incursión de agentes del estado, aun así se dan hechos como el ataque con explosivos al puesto de policía del barrio Juan Rey⁵⁷ en el año 1996 y significa un punto de no retorno en la espiral de violencia que viven las comunidades cercanas al Corredor Yomasa – Juan Rey.

A la par de la confrontación entre guerrilla y estado, el proceso de avanzada paramilitar en la localidad de Usme va tomando forma para empezar a situarse poco a poco en los barrios donde la presencia de la insurgencia era frecuente por tratarse de corredores geográficos estratégicos y lugar de construcción permanente de proyectos organizativos barriales. Este fenómeno de avanzada paramilitar coincide con la creación de “una estrategia de seguridad y defensa para la ciudad que logró expulsar o mermar la presencia de las guerrillas de las zonas

⁵⁶ Así lo relata un artículo de prensa de 1994 que aparece en el diario El Tiempo: “Un incidente menor entre un habitante del barrio Compostela de Usme, al sur de Bogotá, y cuatro ciudadanos que se encontraban ebrios en una tienda, culminó con la matanza de seis personas, entre ellas un niño de sólo 9 años.” (Redacción El Tiempo, 1994).

⁵⁷ Así reza el titular del periódico el tiempo el 31 de agosto de 1996: Guerrilla Voló los CAI de Libertadores y Juan Rey (Redacción El Tiempo, 1996).

estratégicas para Bogotá” (Reyes, 2017, pág. 249). Es decir, ese proceso de contención por parte del estado, consolidado a inicios del siglo XX, provoca que otros grupos al margen de la ley inicien un proceso de cooptación de los territorios con miras al control estratégico de la zona:

Por ahí de pronto también lo que, si hubo por acá, o sea, los paracos, eso estuvieron por ahí mucho tiempo, las AUC, mejor dicho, los paracos. Y después cuando ellos se retiraron hubo por acá gente que andaba con los Frentes de Seguridad, pero antes era haciendo por ahí limpieza de los Vándalos. (Caballero, Andrés, comunicación personal, 26 de julio de 2018).⁵⁸

La limpieza social como método de exterminio, control del territorio y ejercicio de dominio, paradójicamente para el caso de la parte alta del Corredor Yomasa – Juan Rey tuvo divisiones en donde algunos miembros de la comunidad hacían las veces de “justicieros”, mientras en los barrios de la parte baja el incipiente proceso de inserción paramilitar ejercía esta práctica por su cuenta, es decir, mientras en la parte alta del corredor apenas se estaban generando las primeras incursiones de los grupos paramilitares y aún los frentes de seguridad ejercían como gestores de la seguridad, en la parte baja estos grupos estaban mucho más consolidados y ejercían un mayor control dado que es una zona mucho más urbanizada, con un corredor comercial amplio y zona de fácil acceso. Al respecto, el señor Andrés Caballero relata lo siguiente respecto a cómo se ejercía ese control por parte de particulares en la parte alta:

58 Al respecto de la presencia paramilitar de las Autodefensas Unidas de Colombia en la ciudad de Bogotá, Bernardo Pérez Salazar en su artículo *“Los grupos paramilitares en Bogotá y Cundinamarca, 1997 – 2005”* hace un recuento respecto a la llegada de los grupos paramilitares a la ciudad y en donde Usme destaca como uno de esos puntos cruciales de presencia guerrillera y luego de control paramilitar. Sobre este proceso de incursión de las AUC, el diario El Tiempo en su edición del 12 de julio de 1998 hace eco de este nuevo fenómeno con su titular *“Paras Anuncian Masacre en Usme”*; si bien la noticia habla de la incursión de este grupo en la zona rural, es diciente sobre la presencia de este grupo armado en toda la localidad para la época (El Tiempo, 1998).

Acá abajo estaba el Carmelo⁵⁹, ese era el que hacía la limpieza y mantenía a raya a los “ñeros”. Pero después de que se murió ya no hay nadie que les diga nada. [...] Yo lo que se del hombre es que por allá en Boyacá le manejaba un carro al Víctor Carranza, el esmeraldero. Después con el tiempo ya fue bandolero y asaltaban camiones y los desguazaban en el barrio La Victoria, allá lo conocí porque en ese entonces tenía un lote y después terminamos construyendo por acá en Compostela (Caballero, Andrés, comunicación personal, 26 de julio de 2018).

Mientras tanto, la organización comunitaria seguía trabajando desde las juntas de acción comunal para alcanzar logros tendientes a ser escuchados en exigencias de legalización de barrios y aprovisionamiento de servicios y equipamiento urbano, todo esto en medio de un ambiente de violencia que coloca a las comunidades en un marco discursivo de señalamiento por parte de terceros que son ajenos al sector y que ven la zona como sitio “caliente” o “inseguro” y, por ende, se excluye a la parte alta del corredor del resto de sectores de la localidad que tienen procesos un poco más unificados y solidarios para lograr sus propósitos organizativos como lo es la construcción de colegios, parques y la instalación de puestos de salud como el centro de salud del barrio Santa Librada y la unidad de atención del barrio Betania. En ese sentido, “la violencia estructural genera una distancia social entre clases y

59 “Carmelo” es el apellido de uno de los más antiguos residentes del barrio y que formó parte activa de los llamados frentes de seguridad y, como lo relata la conversación, hacía parte de una banda encargada de ejercer labores de robo y desguace de vehículos de carga, también fue partícipe de múltiples actos de asesinatos selectivos o de limpieza social en el sector, por lo cual se ganó entre la comunidad la fama de ser una persona con la cual no se podía tener ningún problema y a la vez un alto grado de respeto en tanto se le veía como una especie de “justiciero” que impedía a través de la violencia la proliferación de pandillas juveniles o de personas drogodependientes. La forma de ejercer control sobre los barrios Compostela I, II y III; Yomasita y Doña Liliana contrasta a su vez como los grupos paramilitares emprendieron la incursión en la zona urbana de la localidad en donde tenían “otro objetivo igualmente importante, como fue el de adquirir un control sobre la base urbana de fuentes de financiación con flujos estables y considerables, la mayoría de ellos relacionados con negocios ilegales” (Salazar, 2006, p. 355).

sujetos, que a su vez permite o favorece la manifestación de distintas formas de violencia directa, fracturando la cohesión y la solidaridad social” (p. 92).

El inicio del siglo XX tiene como elemento en el análisis de la violencia la implementación del Plan Colombia⁶⁰, este programa permite un fortalecimiento de las fuerzas militares para hacerle frente a la ofensiva guerrillera que ya tenía consolidado años atrás el cerco por el sur de la ciudad y que constantemente se disputaba con fuerzas del estado. Este robustecimiento de la fuerza pública impacta sobre las comunidades del Corredor Yomasa – Juan Rey puesto que las constantes “batidas”⁶¹ del ejército y policía en busca de milicianos, la aparición de panfletos amenazantes por parte de los paramilitares y la limpieza social compartida generan una sensación creciente de miedo e inseguridad entre la población.

Las acciones de violencia en los barrios de la parte alta del Corredor Yomasa – Juan Rey se matizan entre las riñas, la limpieza social, el ir y venir de miembros de las FARC y el subsecuente crecimiento de la avanzada del estado en el marco del Plan Colombia para contener a este último. El funcionamiento de este programa y el repliegue de la insurgencia años más tarde, más allá de brindar seguridad a las comunidades permite que el bloque urbano de los paramilitares inicie un proceso de injerencia mucho más directa sobre los barrios y las comunidades. Cabe aclarar que la presencia paramilitar también estuvo ligada a

60 El Plan Colombia es un programa que surge durante el gobierno de Andrés Pastrana dirigido a recibir ayuda y asistencia militar del gobierno de los Estados Unidos por valor de US\$7.500 millones de dólares en un periodo de dos años. Se enmarca en un momento en el cual el conflicto armado colombiano estaba en uno de sus puntos más álgidos y en donde la guerrilla de las Farc hacía presencia en todo el país. Este programa provee al ejército colombiano de material de guerra, entrenamiento e inteligencia para contrarrestar la avanzada insurgente, luchar contra las estructuras del narcotráfico y los cultivos de uso ilícito y asegurar la resolución del conflicto por la vía militar.

61 El término “Batida” refiere a operativos militares o policiales que se hacen de forma conjunta o por separado según el nivel de amenaza que se le endilgue a la operación. Consisten en redadas y tomas estratégicas de sectores urbanos en donde se pretende hacer presencia en búsqueda de redes dedicadas a todo tipo de delitos como lo pueden ser la extorsión y el hurto, para enfrentar grupos armados al margen de la ley y dar captura de miembros de las estructuras urbanas de estos grupos. También el término se usa para señalar el proceso y el método por el cual el ejército se toma ciertos sectores de la ciudad con la finalidad de reclutar a jóvenes que no tengan su situación militar definida y llevarlos por la fuerza a instalaciones militares para adelantar el proceso e incorporarlos como soldados de forma inmediata.

labores de inteligencia e identificación de milicianos de las FARC. Esa convivencia flexibilizada entre quienes se encargan de realizar actividades de limpieza social y paramilitares se mantiene bajo otras lógicas en el entendido de que ahora el control de la zona la ejercen mayoritariamente estos nuevos grupos y la práctica de la limpieza social se comparte en ocasiones. Por lo que cabe preguntarse en ese orden de ideas ¿ahora quién es paramilitar y quién no?

3.5. Violencia en el marco de la política de seguridad democrática: 2002 - 2010

Para el año 2002 era evidente que la conjugación del Plan Colombia, el paramilitarismo en ascenso en la localidad, el incremento acelerado de la limpieza social y el inicio del repliegue paulatino de las FARC generan en el Corredor Yomasa – Juan Rey una problemática de la violencia mucho más focalizada. Ya no se trata de escaramuzas o asesinatos en periodos largos de tiempo, ahora la arremetida violenta se hacía sentir en todo su esplendor en la zona, por lo cual el estigma sobre los barrios se vuelve la regla y no la excepción en los discursos de los habitantes de la localidad de Usme y de las instituciones del estado.

El incremento de la violencia en la zona se relaciona, en primer lugar, con la instalación de la avanzada contrainsurgente que implementa el estado en el marco del Plan Colombia, avanzada que se materializa en la búsqueda de milicianos de las FARC en la zona urbana y rural y en la instalación en la vereda Arrayanes para el año 2000 del Batallón de Instrucción, Entrenamiento y Reentrenamiento (BITER) adscrito al batallón de artillería #13 del ejército, vía al Sumapaz, perteneciente a la quinta brigada, anteriormente conocido como Centro de Instrucción y Reentrenamiento (CIR) que en la segunda mitad de los años noventa es hostigado en varias oportunidades por la guerrilla y que con el cambio de denominación

como batallón de alta montaña va a cumplir un rol muy importante para la región al ser la avanzada del estado para replegar a este grupo guerrillero hacia el oriente y sur del país.

Este momento de avanzada implica que en toda la localidad se ejerza una persecución a las milicias urbanas, sin embargo lo que se hace es generar una estigmatización sobre los barrios de la parte alta del Corredor Yomasa – Juan Rey que terminan siendo objetivo de constantes actos de violencia como asesinatos selectivos enmarcados bajo la actividad de la limpieza social que tiene dos componentes específicos para el sector: asesinatos cometidos en el corredor o asesinatos cometidos en otras zonas de la localidad y el traslado de cuerpos de forma deliberada a los márgenes de la quebrada Bolonia⁶².

Por otra parte, el incremento de la violencia implica que la urbanización en la zona disminuya a pesar de haber un gran número de lotes disponibles, algunos tenían propietarios que prefieren no construir ante la violencia y el difícil acceso al sector, en cambio prefieren quedarse en la parte baja del corredor totalmente urbanizada o en otros sectores de la localidad y de la ciudad.

En la implementación de la Política de Seguridad Democrática se gestionan formas para “erradicar” el control de las FARC del área de influencia circundante a la ciudad de Bogotá, por lo cual se despliega en el año 2003 la Operación Militar Libertad I enmarcada bajo la estrategia del Plan Patriota que buscaba “recuperar la autoridad del estado en todo el territorio, comenzando por el centro económico del país y expandiéndose hacia el sur, donde la guerrilla tiene su retaguardia” (Reyes, 2017).

⁶² Tal vez el caso mediático más conocido sobre esta práctica que históricamente se ha dado en el sector es la desaparición y posterior muerte del conocido neurocirujano Fabián Herrera que en 2017 fue hallado sin vida en inmediaciones de la quebrada Bolonia.

Medios de comunicación como el periódico El Tiempo catalogan a esta operación como la que “Acorraló a las Farc” (El Tiempo, 2003) y hablan de la efectividad de la misma en número de bajas y armamento decomisado, desde la revista del ejército igualmente destacan la contundencia de esta operación calificándola como “un antes y un después en la historia de las fuerzas militares” (Moreno, 2018). Sin embargo esta serie de calificativos no muestran el panorama real del conflicto porque se invisibiliza totalmente a las personas que viven en medio de este, así como las disputas que se dan en escenarios urbanos como en el Corredor Yomasa – Juan Rey respecto a la presencia de actores armados que pretenden controlar el territorio y una organización comunitaria que con muy pocas herramientas trata de sortear estos obstáculos.

Este fenómeno empieza a ser visible con la incursión del paramilitarismo a la localidad⁶³ y se vuelve recurrente con la implementación de la política de Seguridad Democrática del gobierno de Álvaro Uribe Vélez en donde la organización ciudadana se ve mermada a causa de la violencia y el miedo generado por estas prácticas que hacían del territorio del corredor una zona vedada para ejercer actividades más amplias de movilización ciudadana, se ejecutan los toques de queda para la población y ese ir y venir de estas prácticas hacen que a lo largo del tiempo la zona adquiera un renombre en la ciudad como una especie de sector en donde las historias reales de la violencia se entremezclen con las ficciones producto del voz a voz y los rumores acerca del problema en esta parte de la urbe bogotana.

63 En uno de los informes del Centro Nacional de Memoria Histórica titulado “Limpieza social: Una violencia mal nombrada” se recoge de la siguiente manera cómo se daba este fenómeno durante el año 1994: “ durante el mes de octubre y noviembre del año 1994 fueron puestas varias denuncias sobre las persecuciones y asesinatos contra la población joven en el barrio Alfonso López de la localidad de Usme. Las denuncias argumentaban que desde enero de ese año se venía presentando “una de las mal llamadas operaciones limpieza, denominada ‘operación Estrella’” (CINEP, 1994, [base de datos]). No solo se señalaban los constantes patrullajes “por el barrio en un automóvil Mazda azul y una camioneta Toyota roja cuatro puertas”, sino que también se denunciaba la participación de la Policía Cívica mediante el trabajo de recoger datos de “las personas consideradas nocivas para la comunidad” (CINEP, 1994, [base de datos]).” (Centro Nacional de Memoria Histórica, 2015. p 94)

Un ejemplo concreto de este proceso de desmovilización ciudadana a causa de la violencia se puede observar claramente en la celebración de eventos para recoger fondos para diversas causas que permitieran mejorar aspectos de los barrios del sector. Este tipo de actividades populares tienden a disminuir en afluencia de personas de otros sectores y para seguir funcionando las juntas de acción comunal recurren a la iglesia católica⁶⁴ como forma de promover estos eventos y en aras de evitar cualquier tipo de señalamiento por parte de miembros del estado o de los paramilitares en tanto la táctica del miedo y el terror con la que incursionan estas organizaciones ejerce sobre las comunidades una presión que las obliga a no denunciar ante el temor de ser señalados y asesinados. “Las organizaciones armadas actúan a nivel local como redes de poder, que manejan instrumentos de fuerza, [...] reemplazando los lazos de solidaridad colectiva por la desconfianza mutua, que se manifiesta en la ley del silencio” (Castilla, 2001, p. 231).

Las actividades o festivales que reunían grupos musicales, muestras gastronómicas y una iniciativa propia de la comunidad que reproduce de esta manera las tradicionales fiestas campesinas que se celebran en muchos pueblos del altiplano cundiboyacense tienden a reducirse y a desaparecer con el tiempo en el ámbito urbano. Estos bazares generalmente se celebraban los días sábado o domingo y festivos y contaban con una gran participación de la comunidad en donde cada vecino ayudaba para la organización del evento dividiendo las tareas según fuera el caso para cocinar, montar carpas y sonido, hacer las labores de divulgación sobre el evento mediante el perifoneo por todo el sector y barrios aledaños. Estas

⁶⁴ La iglesia católica ha tenido un papel preponderante en las zonas que se han visto afectadas por situaciones de conflicto en tanto ha sido mediadora y ha permitido que muchas veces los líderes comunales no sean marcados por estructuras de grupos organizados como patrocinadores de alguna causa adversa a sus objetivos o miembros de algún grupo al margen de la ley. Este ha sido esencialmente el papel que cumplió la iglesia en algunos barrios del corredor Yomasa – Juan Rey, también en el marco de la ampliación de las capillas o iglesias en estos sectores. En ese sentido, la iglesia ha tenido un doble papel: por un lado, ampliar su proceso misional de evangelización católica tratando de acercar el templo o la iglesia como lugar físico a la comunidad; por el otro, tratar de mediar o al menos apaciguar las dinámicas de violencia o señalamiento al vincularse con las juntas de acción comunal y sus caras visibles a procesos propios de la comunidad en aras de mejorar aspectos del barrio y de poder construir capillas o centros de culto.

actividades se realizaban en el marco de recaudación de fondos para construir la sede de la junta de acción comunal, o para gestionar ingresos adicionales a las familias que participaban o para ayudar a un vecino en dificultades económicas.

Las transformaciones de este tipo de prácticas comunitarias a lo largo del tiempo también responden a la implementación de un modelo de ciudad y de acumulación imbuido en las lógicas de acumulación capitalista y la pérdida de este tipo de manifestaciones son el reflejo de este proceso. La violencia hace parte de ese factor que ayuda a que estas iniciativas se diluyan o, en otros términos, que las formas de resistencia sean opacadas y terminen desapareciendo porque el incremento de la violencia en el sector implicó que estas actividades tuvieran cada vez menos asistencia de la comunidad y que fuera cada vez menor la frecuencia de su realización. Entonces una actividad que se realizaba más de cuatro veces al año fue reduciéndose a una o incluso ninguna en años posteriores.

Estos elementos y actores repercuten profundamente en la forma como se genera la desmovilización de un proceso organizativo barrial donde las condiciones de este fenómeno terminan siendo favorables para los actores que ejercen la violencia, generando una doble instancia de favorabilidad para las inmobiliarias y los transportadores informales con la dinámica de desmovilización ciudadana. Es decir, la violencia paramilitar produce un terreno abonado favorable para que los futuros proyectos inmobiliarios no tengan mayor resistencia aprovechando todo el trabajo de gestión de las comunidades en la consecución del equipamiento urbano necesario para poder llevar a cabo proyectos como Ciudadela Bolonia que se venden bajo un discurso de desarrollo para la localidad y el sector, y para que los transportadores informales puedan seguir acumulando pequeñas sumas de capital producto

del déficit del servicio oficial de transporte y en tanto el ejercicio de esta actividad informal tampoco es en absoluto una garantía plena de acumulación de riqueza.

La pulverización de aquel tejido social beneficia de forma directa la acumulación económica del gremio de los transportadores que ven en la violencia una oportunidad para posicionarse como aquél referente o salvaguarda de la seguridad de las personas en el sentido de que mutan en reproductores de aquella violencia al establecerse como gremio que monopoliza la actividad del transporte a la vez que promueven un discurso de seguridad aprovechando la coyuntura para que su servicio se use de forma recurrente por más personas que ya no ven la calle como un lugar seguro para poder transitar. Es así como el toque de queda, la limpieza social y la sensación de miedo son aprovechados y canalizados por los informales. Los pactos entre violentos y transportadores, para permitir esa circulación, termina por convertir a los últimos en actores activos asociados a este tipo de prácticas que se cometen en medio de la penumbra de la noche e incluso a plena luz del día.

Durante el primer periodo de la Seguridad Democrática la violencia arrecia en toda la zona, es parte del proceso del discurso sobre la guerra contra el terrorismo enmarcada bajo el Plan Colombia y la retórica antisubversiva y del enemigo interno, pero al llegar el segundo periodo presidencial de Álvaro Uribe aquella arremetida disminuye en gran proporción debido a que se logra consolidar el repliegue de las FARC hacia el oriente del país y el aseguramiento de los territorios abandonados de la insurgencia por parte de fuerzas paraestatales. No obstante, a pesar de la reducción de la violencia su presencia sigue estando en el territorio, ya no como una manifestación de la eliminación sistemática de los sujetos sino como fenómeno asociado al control de la zona que se manifiesta en la presencia de campamentos del ejército y patrullas de las fuerzas especiales de la policía.

Esta forma de ejercer la violencia sobre el corredor está asociada con su dimensión simbólica en tanto se construyen unos discursos que pretenden justificar y legitimar ese ejercicio de poder y se genera una situación de regulación de lo que hacen las personas. Se busca generar en los sujetos un sentimiento o discurso legitimador de la política de Seguridad Democrática y en consecuencia el acto violento del estado como válido y la lucha contra el terrorismo y el enemigo interno es fundamental para preservar el statu quo del estado social de derecho.

La legitimación de este tipo de prácticas asociadas al proyecto político del momento se ven plasmadas por ejemplo en la justificación de la limpieza social como una especie de mal necesario para erradicar de los sectores más empobrecidos la sensación de inseguridad y miedo a través de la desaparición de aquellos “indeseables” (jóvenes consumidores, milicias urbanas de las Farc, etc), personas que son vistas como un impedimento para el desarrollo de los barrios porque no representan aquellos valores de esfuerzo individual asociados con el progreso a través del trabajo duro y por lo tanto este tipo de políticas de seguridad presentan la guerra contra el terrorismo y la delincuencia como el fin último para erradicar de los barrios esos supuestos focos que hacen de ellos lugares inseguros y vedados para la ley.

El segundo periodo de la continuación de la política de Seguridad Democrática se distingue principalmente por esa forma de ejercicio de la violencia en el Corredor Yomasa – Juan Rey. Esto no quiere decir que los asesinatos y delitos violentos asociados al control del territorio, el destierro de la influencia guerrillera y la desaparición de jóvenes empobrecidos y consumidores de estupefacientes se hayan reducido a cero, hay una convivencia flexible en ese aspecto puesto que el interés del estado en este caso no es salvaguardar la seguridad de las personas combatiendo la violencia sino ejercerla apelando a este ideal de combatir a estos

enemigos desplegando efectivos y visibilizando su poderío militar como forma de persuasión de ese enemigo interno que a través del discurso de la política de Seguridad Democrática se ha construido.

3.6. Conclusiones: nuevas manifestaciones de la violencia

El final del segundo mandato de Álvaro Uribe Vélez y el inicio del gobierno Santos implica para el país la continuidad de un modelo político basado en la violencia. Bogotá no está exenta de este proceso, sin embargo, para el caso del Corredor Yomasa – Juan Rey, aunque la violencia de los actores armados sigue existiendo, no es comparable a la que se describe una década atrás. No obstante, lo anterior también puede caer en una idea equivocada en tanto sería reconocer que la violencia cesa totalmente y lo que se observa es que las dinámicas de la violencia sufren un proceso de reconfiguración de sus estructuras.

La dinámica de violencia en el sector en ningún momento impide o frena los proyectos inmobiliarios de vivienda de interés social en la zona, por el contrario facilita su incursión. Estos siguen su curso ante el poco suelo disponible que hay en la ciudad para la construcción de vivienda y en una dinámica que por un lado garantiza la ampliación del modelo de transporte informal ante la carencia y cubrimiento de rutas de transporte oficiales, y por el otro implica que ante la valorización del suelo muchas personas que fueron pioneros fundadores de los barrios decidan vender sus propiedades para trasladarse a lugares de la localidad o la ciudad mucho más centrales y con acceso efectivo a transporte, servicios comerciales, salud, educación y buscando una mayor cercanía y sensación de seguridad.

Ese flujo, producto de la implementación de los proyectos inmobiliarios en curso termina acabando con la organización comunitaria, reduciéndola a sus mínimas proporciones de

acción y que en un inicio lucha para el desarrollo de la zona. Paradójicamente, el ideal de desarrollo urbanístico que por años se ha buscado desde la organización barrial termina sepultándola.

1. Conclusiones Para Construir Espacios de Esperanza⁶⁵

El proceso de investigación y elaboración de este proyecto ha contado con una revisión bibliográfica sobre conceptos como la vivienda, la noción del transporte informal y la violencia. Estos tres actores conforman una relación tripartita y por eso se hace necesario entender que las dinámicas que se dan en la ciudad y en la localidad no son estáticas en el tiempo y el espacio, sino que continuamente se transforman, se relacionan, no pueden separarse y deben ser observados a la luz de procesos que ocurren de forma simultánea.

Estos agentes están enmarcados, como ya se ha dicho, por un proceso temporal que inicia desde el año 1995 hasta el 2015. Sin embargo, en aras de una mayor precisión en el proceso de caracterización, también se ha optado por mostrar un amplio contexto anterior a este periodo, así como un marco de tipo legislativo, no con el ánimo de confundir al lector o de desfasar la temporalidad del texto sino en aras de poder entender de forma más certera y tener mayor claridad sobre los orígenes y dinámicas que se desarrollan en el marco del problema de investigación abordado.

Con el ánimo de generar futuras discusiones las cuales no se realizarán en este trabajo también se mostrará muy brevemente cómo esta serie de fenómenos descritos se caracterizan por poseer algunos elementos clave de los análisis efectuados por David Harvey y Neil Smith respecto a la categoría del Desarrollo Desigual, concepto que refleja cómo estas dinámicas responden efectivamente a algunas de las discusiones que estos teóricos plantean y que puede dar lugar en un futuro a analizar estos agentes a la luz de esta apuesta teórica.

⁶⁵ Es preciso aclarar que *Espacios de Esperanza* es una obra original de David Harvey y de la cual se ha tomado el título de este capítulo de conclusiones.

4.1. Conclusiones generales

1. La producción de vivienda es el detonante de las luchas organizativas en el sector, en ese sentido tiene una vital importancia en tanto su búsqueda por parte de los habitantes de la zona también permite observar las carencias en materia de transporte e infraestructura y en ese orden se requiera de una organización ciudadana para lograr acceder a este tipo de servicios. Esta dinámica es de largo aliento y por ello también se han suscitado transformaciones que han generado dinámicas de desigualdad en el espacio y el tiempo, es decir, el proceso de construcción de vivienda también está regido por unas formas de exclusión que provocan situaciones de violencia por el control del territorio por parte de algunos actores armados y de informalización laboral a través del modelo de transporte imperante en el sector para suplir esta necesidad.

2. La evolución de la vivienda ha tenido como característica la inserción de dinámicas que ponen en riesgo su producción, materializada en la incursión del mercado financiero y la apuesta por su destrucción como representación del esfuerzo individual y colectivo por su consecución. Esto se manifiesta a través de momentos destructivos, es decir políticas de estado tendientes a la precarización de los salarios, informalización o flexibilización del campo laboral, la retirada parcial o total de programas y mecanismos destinados a la superación de la pobreza, etc, implican que se materialicen formas especulativas sobre el valor del suelo y que se genere un efecto de desigualdad del espacio en tanto que el estado al prescindir de vigilar y/o generar una política de vivienda integral estimula y desemboca en el impulso de grandes complejos por parte del sector privado de la construcción en detrimento del abandono de los más pobres.

3. El proceso organizativo que debe abrirse en torno al acceso a la vivienda efectivamente no será el de antaño, sino que se caracterizará fundamentalmente por el acceso a nuevos espacios de participación ciudadana que permitan reconstruir las bases organizativas

que aparentemente se han diluido en el tiempo y en el espacio. Este nuevo proceso organizativo que tienda a generarse posiblemente sea mucho más amplio e incluya un fuerte componente participativo de organizaciones sociales en tanto las nuevas dimensiones referentes al acceso a la vivienda ya no son las de antes y por el contrario son mucho más amplias en el marco de la ciudad neoliberal.

4. Los procesos inherentes que dan origen al transporte informal en el Corredor Yomasa – Juan Rey tienen como finalidad trasladar los costos de la crisis permante en materia de transporte hacia las periferias de las grandes ciudades porque es allí donde se manifiestan aquellos muros que fracturan la ciudad en zonas estratégicas y por ende es ahí donde la presión de aquella crisis del modelo económico asociado a la precariedad o ineficiencia del sistema de transporte se hace más evidente. Esto por supuesto más allá de representar un problema para el aparato productivo, representa en efecto una contradicción inherente al modelo.

5. La coexistencia de estos dos modelos de transporte (formal e informal) en el Corredor Yomasa – Juan Rey se ha estabilizado y ya no está caracterizada por choques o pugnas en cuanto la oferta y demanda. No obstante, seguirán siendo el principal medio de transporte de personas, objetos y sueños para las personas que habitan los barrios de la parte alta del corredor, sin embargo es necesario que a largo plazo se discuta cuál será el mejor modelo que pueda conectar eficientemente las zonas periféricas de la localidad de Usme con la ciudad, de cara al impacto ambiental generado en los márgenes del Parque Entrenubes y el páramo Cruz Verde, las nuevas tecnologías en materia de transporte y la crisis energética, y teniendo en cuenta las necesidades y opciones laborales de quienes hacen uso de este sistema y de quienes lo operan.

6. El transporte informal en el Corredor Yomasa – Juan Rey ha sufrido varias transformaciones a lo largo del tiempo, sin embargo, ha sido un modelo que por su

antigüedad y vigencia no es susceptible de sufrir cambios significativos en su forma de operar. No obstante, generalmente esta clase de modelo es susceptible de desaparecer en cualquier momento o de mantenerse temporalmente e incluso fortalecerse, este es el común denominador que posee este sistema en tanto la reestructuración del modelo de transporte oficial puede llevar a su desaparición o fortalecimiento, esto sólo se sabrá a mediano y largo plazo y por ello esta diferenciación sustancial respecto a los modos de transporte en parte determinará las condiciones de movilidad en el futuro.

7. El fenómeno de la violencia finalmente está mediado por un complejo dinamismo en donde una única explicación a su aparición y desarrollo no es posible, sin embargo está atravesada por un proceso de abandono estatal para el caso de este sector de la ciudad en concreto, en tanto la aparición del fenómeno de la violencia no es un asunto fortuito y obedece a complejos procesos de desigualdad socio espacial que terminan moldeando la escala y poder de acción de la organización comunitaria.

8. La crisis del sistema económico, político y social que actualmente atraviesa el país y la ciudad termina por colocar la carga de la violencia sobre los hombros de quienes sólo poseen su fuerza de trabajo y, sin embargo, son a la vez quienes terminan siendo criminalizados y señalados de una violencia estructural que los condena a ser considerados por las élites y otras personas que habitan la ciudad y la localidad de Usme como ciudadanos que van en contra de la ley o que no son aptos para asumir los frutos de ese mismo sistema.

9. Existe una crisis social en este sector de la localidad de Usme que no solamente responde a dinámicas aparentemente aisladas, sino que aquella crisis se ha generalizado en tanto la existencia de construcción informal de la vivienda, el funcionamiento de un mecanismo de transporte informal ante la ausencia y precariedad de un sistema de transporte oficial y la presencia de la violencia son consecuencia directa de procesos de desigualdad en la ciudad y que ha desatado esta serie de fenómenos en el Corredor Yomasa – Juan Rey y con

ellos un proceso de organización colectiva y popular que trata de sortear las dificultades que estas dinámicas acarrearán. Por lo cual la única forma de superar la espiral de violencia que aqueja a la comunidad es generando dinámicas organizativas barriales que puedan permanecer en el tiempo y el espacio.

10. Sólo queda por decir que desde el análisis teórico que se ha esbozado para tratar de explicar esta serie de fenómenos que acontecen en el Corredor Yomasa – Juan Rey puede que no existan más alternativas para las personas que permanecer y luchar por los barrios, sin embargo queda replantear la organización comunitaria de cara a nuevas dinámicas y transformaciones. Por ello se hace imperativo que a pesar de las dificultades para tratar de renovar este aparato organizativo es necesario intentarlo en tanto lo único que tiene la gente para volver a las raíces es volver a organizarse por el derecho a tener una vida digna.

4.2. Corredor Yomasa – Juan Rey en la actualidad y de cara al futuro

Desde el año 2015 hasta el presente el Corredor Yomasa – Juan Rey ha seguido sufriendo una serie de transformaciones en materia de construcción de vivienda de interés social y prioritario en donde los terrenos descritos correspondientes a la antigua Hacienda Bolonia han sido construidos casi en su totalidad por la constructora CG Constructores y Ágora Constructores, empresa que ha sido denunciada de forma sistemática por incumplir las entregas de las viviendas correspondientes a la fase dos del proyecto, denuncias que reposan incluso en reportajes televisivos sobre los mecanismos por los cuales dicha constructora ha engañado a quienes han invertido su dinero en dicho proyecto pero que pasados varios años desde la fecha de entrega aún esta empresa se niega a hacerlo, avalados en disposiciones legales que les permite hacerlo cuando quieran y con excusas concernientes a la negativa del acueducto de Bogotá de proveer la red suficiente para suministrar agua. En ese sentido se hace evidente la especulación sobre el uso del suelo y cómo al interior del sector de la

construcción existen formas y mecanismos de acumulación de plusvalía a través de complejos entramados legales para estafar a los compradores.

También otros terrenos que eran baldíos -algunos con vocación agrícola y otros no- entre los barrios Yomasita y la Esperanza sur, Desarrollo Betania y barrio El Curubo han sido totalmente construidos en el marco de proyectos de vivienda que corresponden con el modelo de interés social y prioritario como en el caso Bolonia, con torres de apartamentos, cercas y parqueaderos privados. Proyectos que al menos en el caso del barrio Yomasita y La Esperanza ha tenido dificultades para su culminación y entrega en tanto al interior del proyecto ejecutado por Compensar denominado como “*Reserva de San David I y II*” se suscitaron una serie de inconvenientes referentes a un presunto fraude por parte de personas encargadas en la instalación de las tuberías de aguas residuales y que fue denunciado por los mismos trabajadores del proyecto obligando a paralizar la obra y retrasarla en tanto la instalación de tuberías que corresponden al desague de aguas residuales de menor calibre o su omisión de hacerlo traería graves problemas al sistema de alcantarillado local y al sistema de evacuación de aguas del mismo conjunto residencial una vez este sea ocupado.

En el caso del proyecto de vivienda denominado como “*Senderos de la Sierra*” ubicado en el margen del barrio Desarrollo Betania y el barrio El Curubo -a menos de un kilómetro del anterior-, aún está en proceso y hasta el momento no se han generado inconvenientes ni retrasos en las entregas de los apartamentos, proyecto que también está adscrito a Compensar y del cual hace parte en su construcción el Grupo Solerium como ejecutor de la obra, empresa reconocida por efectuar desarrollos inmobiliarios de gran calibre en zonas de alto valor adquisitivo en la ciudad y municipios aledaños.

Por otro lado, también se ha suscitado -paralelamente al dinamismo de la construcción de vivienda formal- de nuevo el fenómeno de la invasión de terrenos y construcción de vivienda informal en los márgenes del sector montañoso de los barrios Compostela II sector, Compostela III Sector y el barrio Doña Liliana, terrenos que son propiedad del distrito y están adscritos al parque Entrenubes sector Cuchilla del Gavilán. Este proceso se ha desarrollado mediante el loteo del terreno por parte de terceros que venden y ejercen mediante la violencia armada un control total sobre esta parte que se adhiere al Corredor Yomasa – Juan Rey. En este caso concreto el desarrollo de la invasión no es de carácter espontáneo por parte de familias como en otros espacios y responde a un mecanismo de extracción de capital por parte de los llamados “tierreros piratas” que se encargan de dicho proceso y que para evitar ser expulsados por las autoridades o la misma comunidad ejercen el control territorial mediante la violencia y la venta y distribución de armas y drogas, generando el temor generalizado de quienes viven en el sector y en los barrios aledaños por los constantes asesinatos que desde entonces se generan y que van cada vez más en aumento.

En términos del transporte informal este se ha sostenido y sigue manteniendo su estructura organizativa ya descrita, no ha tenido cambios de fondo, a excepción de la renovación casi en su totalidad de la flotilla de automotores que lo componen. Ahora los propietarios de los antiguos vehículos han optado por invertir en minivanes con una capacidad que oscila entre los siete y diez pasajeros según el modelo, tamaño, año y diseño de los mismos. Aunque este proceso ha sido paulatino, la tendencia final es a que la flotilla sea de este tipo en su totalidad. Sin embargo esta estructura organizativa y de operación de este sistema informal está siendo sujeto de ser disminuida en el largo plazo en tanto el gremio de taxistas que opera en la localidad ha visto el margen de ganancia del transporte de pasajeros en el Corredor Yomasa – Juan Rey y en este sentido al ser un servicio legal han apelado a la presión sobre la policía de

tránsito y transporte y los entes de control para que hagan mayor presencia en diferentes tramos del corredor con el fin de garantizar que en ciertas horas del día no funcione el servicio informal de transporte, horario que está relacionado con la hora pico que también ya fue descrita. En ese orden, un nuevo actor por el control y prestación del servicio de transporte en el Corredor Yomasa – Juan Rey ha surgido recientemente.

En cuanto a la violencia, se puede decir que esta espiral se ha reinventado en el sentido de que se han dado apariciones de nuevos actores que pretenden disputarse el control del territorio en el marco de actividades delictivas asociadas a la distribución de drogas, armas y hurtos callejeros. Cabe aclarar que estos nuevos actores están imbuidos en el marco de la transformación de la violencia paramilitar de inicios de siglo XX en el Corredor Yomasa – Juan Rey. En ese sentido, responden efectivamente a los procesos posteriores de desmovilización de estos grupos y conformación de estructuras dedicadas al microtráfico. Sin embargo, lo particular de este caso es que quienes conforman estas estructuras se disputan el territorio inmediato que comparten y no es por lo tanto un grupo monolítico, por lo cual se puede decir que aún este proceso es incipiente. También otro elemento de quienes conforman estos grupos es que son personas que generalmente migran de otros departamentos del país ya sea en búsqueda de oportunidades o huyendo de otras estructuras del crimen organizado.

La dinámica de la violencia en el marco de la invasión de terrenos y que irradia su accionar a los barrios circunvecinos no es igual a la del pasado, fenómenos como el hurto que anteriormente eran eliminados mediante la violencia de la limpieza social ahora son ejercidos en horas de la madrugada, los asesinatos son constantes y generalmente se dan por el no pago de extorsiones al interior de este proceso incipiente de construcción de vivienda informal, también se dan por disputas de cualquier índole o por ajustes de cuentas, sin embargo aún es

un completo misterio si en este sector se han desarrollado dinámicas de desaparición forzada mediante casas de pique en tanto a pesar de las intervenciones de la policía junto al GOES44 y el CTI en este sector aún no se han encontrado indicios de esta práctica.

En ese orden de ideas, las perspectivas de cara al futuro de corto y mediano plazo para los barrios del Corredor Yomasa – Juan Rey es la de gestionar con urgencia un relevo generacional comprometido con reanudar procesos que tal vez se quedaron a media marcha o que nunca iniciaron, sin embargo en este relevo no se puede prescindir del conocimiento y la sabiduría de los más viejos y de los pocos pioneros que aún viven para contar la historia de este sector de la ciudad y para poner de nuevo al servicio de la comunidad esa memoria de las luchas barriales de antaño.

4.3. Teoría del desarrollo desigual: Una puerta para ampliar el análisis

Este planteamiento teórico señala o se “relaciona con la distribución global de los recursos como suelos, bosques, climas y demás” (O'Connor, 2003, p. 12), este proceso “es una expresión clave del impulso imparable por parte del capital de movilizar determinados lugares y territorios como fuerzas de producción” (Brenner, Peck, & Theodore, 2015, p. 219), implica que la teoría del desarrollo desigual y combinado -como procesos dialécticos- que generalmente es abordada desde un espectro analítico más amplio.

Esta teoría, originalmente planteada por Leon Trotsky, quien también esboza por ejemplo que en términos del espectro económico se sucede una tendencia a la concentración del capital, de la propiedad, de la industria (O'Connor, 2003). En consecuencia, esta concentración o acumulación de plusvalor está intrínsecamente asociada a un proceso de

concentración espacial, es decir, de acaparamiento de ciertos espacios vitales para la reproducción de capital a expensas de otros.

Este fenómeno resalta a la vista en tanto se dan unas condiciones de construcción de la ciudad que obedecen a este proceso: grandes alamedas, parques o avenidas de suma importancia acompañadas de forma paralela de rascacielos y centros de operaciones financieros, centros comerciales y centros educativos de prestigio. Este modelo de ciudad, a su vez, contrasta de forma simultánea con la precarización de los barrios de trabajadores ubicados en el Corredor Yomasa – Juan Rey, en donde no existen ni centros financieros, grandes complejos comerciales, alamedas o parques ecológicos, rascacielos y mucho menos industrias de gran calibre.

La categoría del desarrollo desigual implica que el espacio geográfico es su lugar de acción, en donde se materializan dinámicas espaciales y económicas dispares, esto ha llevado a que (Harvey, 2007) retome a su vez la categoría de “Desarrollo geográfico desigual” la cual se sustenta sobre la base de tres argumentos: el arraigo material de los procesos acumulativos en el marco de una relación socioecológica de vida; la acumulación por desposesión; y la acumulación de capital en el espacio y el tiempo. En ese sentido, el desarrollo geográfico desigual combina el espectro de lo espacial y de lo económico en tanto estas dos dimensiones implican una relación del valor en términos de lo político y lo económico de ciertos espacios geográficos concretos que pueden o no ser estratégicos para la extracción de capital.

Por otro lado, Neil Smith (2008) en *Uneven Development* desarrolla su argumento a partir de la categoría de naturaleza para luego analizar las diferentes dimensiones que engloban este término, no sin antes aclarar que este lo analiza en aras de reevaluar la noción que tenemos de

el y en el marco de las dinámicas de producción de la economía capitalista. Por ello su argumento sobre el desarrollo desigual está estrechamente ligado a la noción de la naturaleza como medio de producción y reproducción del espacio y del capitalismo como fenómeno histórico y en ese sentido su interpretación del espacio geográfico también viene dado por la producción de naturaleza y cómo esta finalmente se convierte en la mercancía por la cual el sistema intenta sobrevivir convirtiendo el espacio geográfico en un producto que se inserta en las dinámicas del valor de uso y valor de cambio. Realidad a la que asistimos actualmente bajo la reconfiguración de la ciudad.

En ese orden de ideas, se puede decir que las nociones de desarrollo desigual y combinado, desarrollo geográfico desigual y producción desigual del espacio son caras de una misma moneda. Es decir, a pesar de que existen varias interpretaciones desde la episteme o análisis académico, en donde se abordan diferentes puntos de vista respecto a los elementos que conforman estos conceptos, existe un consenso en que estas son producto inexorable de las dinámicas del modo de producción capitalista y que su evolución no sólo ha corroído la noción clásica de trabajo sino que su crisis permanente ha llevado a que desde siempre el espacio geográfico se vea envuelto como una especie de válvula de escape por el cual el capital puede seguir reproduciéndose y generando valor.

Este panorama implica como los fenómenos vistos en el Corredor Yomasa – Juan Rey se presentan en los análisis de la Teoría del Desarrollo Desigual y se manifiestan en el espacio físico de la ciudad contemporánea, en donde “las geografías de las instituciones y las políticas estatales están estrechamente interrelacionadas con los procesos cambiantes de desarrollo desigual” (Brenner, Peck, & Theodore, p. 220). Esto quiere decir que desde el mismo estado y la promulgación de políticas públicas también se ejerce un proceso de favorecimiento para

la acumulación y concentración de capital y para la constante usurpación de oportunidades de desarrollo y mejoramiento comunitario en sectores periféricos de la ciudad. En otros términos, es lo que (Harvey, 1977) denomina como “*Justicia social territorial*” entendida como la distribución justa del ingreso y como aquellos mecanismos que permitan a los sectores menos aventajados tener condiciones favorables de desarrollo (p. 119).

Ahora bien, la triada vivienda, transporte y violencia implica que la teoría del desarrollo desigual y del desarrollo geográfico desigual estén presentes en esta zona de la ciudad enmarcados en las dinámicas del neoliberalismo realmente existente, categoría que involucra transformar el espacio, pero también disciplinar e imponer medidas que permitan extraer la mayor cantidad de capital de los más pobres. Cada categoría no es más que complemento de la otra para explicar los procesos y por ello es necesario entender que no están separadas. Es pertinente observar cómo estos procesos en el plano real han moldeado y minado a lo largo del tiempo las posibilidades de organización en el Corredor Yomasa – Juan Rey.

En el caso de la vivienda, se pueden distinguir dos modelos de su producción y reproducción, por una parte, el carácter popular e informal que representa gran parte de la ocupación y transformación del sector y de la ciudad; por otro lado, también aparecen más recientemente, en la trayectoria temporal, una serie de proyectos inmobiliarios de vivienda de interés social y prioritario que están más enmarcados en procesos de extracción de plusvalía por parte de constructoras privadas que participan en ese proceso.

Las manifestaciones de autoconstrucción informal en los sectores periféricos de la ciudad como en el caso Yomasa – Juan Rey se han dado en el marco de un estilo de urbanismo neoliberal en donde las oportunidades de desarrollo de estos barrios ha sido bastante lenta,

reflejando que la existencia de mecanismos de reajuste, reestructuración y reconfiguración de la política de vivienda en el país es un hecho y ha tenido como base un modelo de fragmentación de la ciudad y de aislamiento de la periferia en los barrios de borde urbano-rural.

En cuanto al transporte informal la existencia e importancia de este actor en la construcción organizativa es un claro reflejo que el aislamiento del sector no es fortuito, que se debe a la poca capacidad de gestión política de los diferentes estamentos de la función pública, a procesos que privilegian la acumulación del capital por medio de la desposesión que en últimas desplaza las consecuencias de los procesos de reestructuración económica a los sectores más vulnerables y empobrecidos que sufren la sobreacumulación de unos pocos y que se refleja en la simultánea existencia de procesos como la construcción popular de los barrios en las zonas periféricas de la ciudad y la llegada de agentes violentos asociados al conflicto armado interno. En ese sentido, “La tendencia de acumulación del capital en muy pocas manos a través del despojo del capital de muchos otros en un territorio geográfico representa entonces las bases del desarrollo desigual” (Smith, 2008, p. 212) y por lo tanto el proceso de acumulación por desposesión ya no solo se surte del despojo de la tierra como forma de acumular capital a través de la explotación de esta sino que implica el despojo de cualquier derecho para preservar aquella tendencia de acumulativa.

En ese orden, el proceso de desarrollo geográfico desigual tiene en el transporte una representación bastante clara al respecto en tanto permite evidenciar cómo ese proceso dispar o desigual en el espacio geográfico del Corredor Yomasa – Juan Rey repercute de forma directa en aspectos tales como el acceso efectivo al mercado laboral de las personas, la reducción de la capacidad de poder adquisitivo, el aislamiento progresivo del sector del

conjunto de la localidad y la ciudad y por lo tanto de sus servicios y/o oportunidades de acceso al mercado, así como la degradación paulatina de los horarios de trabajo que cada vez más están sujetos a los tiempos de desplazamiento.

En el plano de la violencia, esta no solamente se da en el plano físico concreto, sino que responde a una serie de políticas al respecto y también a un proyecto concreto de país en materia económica y social que crea divisiones de clase y una hiperdegradación del espacio urbano y natural circundante como lugar común de habitabilidad y desarrollo común de todos los ciudadanos. En ese sentido, la violencia asociada a los actores protagonistas del conflicto armado interno, al control del territorio o el surgimiento de nuevas estructuras armadas en el espacio urbano es también consecuencia de un escenario de desarrollo desigual y de capitalismo realmente existente en donde la inexistencia o muy difícil acceso a servicios básicos de salud, educación, empleo, transporte, vivienda, también se convierten en detonantes de una violencia que se transforma en acciones concretas visibles. Sin embargo, aquellas acciones son la consecuencia de al menos dos contradicciones: la concentración de la riqueza y la degradación del espacio geográfico urbano en pro de la acumulación de mayor plusvalía.

Ahora bien, la violencia también responde a una profunda degradación social y de los sujetos, y su relación con el espacio en tanto la fragmentación de la ciudad y las comunidades con múltiples perspectivas, visiones y objetivos concretos, ha producido que se agudicen unas relaciones contradictorias de la vida en comunidad. Estas relaciones contradictorias están dadas por una visión de división de clase incluso al interior mismo de las comunidades más afectadas por este mismo proceso, esto es, consecuencia directa de una dinámica de desarrollo desigual y la existencia de un discurso que promete la posibilidad de ascenso social de los

sujetos a través del trabajo como baluarte de realización y progreso generando que se susciten nociones de no reconocimiento por los otros y se legitime la violencia como solución a los problemas de pobreza y desigualdad que vive la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía Local de Usme. (1995). *Acuerdo Local N° 009 de 1995*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Local de Usme. (1998). *Acuerdo Local N° 005 de 1998*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Local de Usme. (2001). *Acuerdo Local N° 018 de 2001*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Local de Usme. (2004). *Acuerdo Local N° 004 de 2004*. Bogotá.
- Alcaldía Local de Usme. (2008). *Acuerdo Local N° 002 de 2008*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Local de Usme. (2012). *Acuerdo Local N° 002 de 2012*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2004). *Recorriendo Usme. Diagnóstico Físico y Socioeconómico de Las Localidades de Bogotá D.C.* Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (1995). *Decreto N° 425 de 1995*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2000). *Decreto N° 619 de 2000*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2003). *Decreto N° 266 de 2003*. Bogotá D.C.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2009). *Decreto N° 596 de 2009*. Bogotá D.C.
- Baquero, L. E., & Cetina, S. N. (2003). *Empresas Públicas de Transporte en Bogotá. Siglo XX*. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Benjamin, W. (1995). *Para una crítica de la violencia*. Buenos Aires: Leviatán.
- Blanco, Mercedes. (2012). Autoetnografía: una forma narrativa de generación de conocimientos. *Andamios*, 9(19), 49-74. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-00632012000200004&lng=es&tlng=es.
- Brenner, N., Peck, J., & Theodore, N. (2015). Urbanismo neoliberal. La ciudad y el imperio de los mercados. En O. M. Madrid., *El mercado contra la ciudad. Globalización, gentrificación y políticas urbanas*. (págs. 211-270). Madrid: Traficantes de sueños.

- Cano, Diana, (2017). El paisaje periurbano: transformaciones, complejidad, percepciones e imaginarios en la localidad de Usme. Bogotá, Colombia. Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá.
- Camacho, Aureliano, (2016). *La expansión urbana como reveladora de territorialidades: Conflicto de proximidad en Usme-Bogotá*. URBANA: Revista Electrónica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade. 8.133.10.20396/urbana.v8i3.8646409.
- Camargo Sierra, A., & Hurtado Tarazona, A. (2013). Urbanización informal en Bogotá: agentes y lógicas de producción del espacio urbano. *Revista INVI*, 28(78), 77-107.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (1999). *Perfil Local de Usme. Documento preliminar - solo para comentarios*. Bogotá D.C.: Cámara de Comercio de Bogotá. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11520/3248>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2006). *Frentes de Seguridad Local*. Dirección de Seguridad y Convivencia. Bogotá: Cámara de Comercio de Bogotá.
- Carrión, F. (2008). Violencia urbana: un asunto de ciudad. *EURE (Santiago)*, 34(103), 111-130.
- Carroll, A. (1980 - 1981). Las subdivisiones piratas y el mercado para lotes residenciales en Bogotá. *Revista Cámara de Comercio de Bogotá*(11), 208-291.
- Casallas, J. E. (2015). *Proceso de Urbanización de la Localidad de Usme (1972 - 2000). Contraste Entre el Pensamiento Moderno de Ciudad y la Marginalidad Social Urbana*. Bogotá D.C.
- Castilla, C. E. (2001). La violencia en el conflicto armado durante los años 90. *Revista Opera*, 1(1), 229 - 245.

- Centro Nacional de Memoria Histórica. (2013). *Guerrilla y población civil. Trayectoria de las FARC 1949 - 2013*. Bogotá D.C.: Imprenta Nacional.
- Centro Nacional de Memoria Histórica. (2015). *Limpieza Social. Una Violencia Mal Nombrada*. Bogotá D.C.: Cometa Global Cooperativa Multiactiva.
- Cervero, R. (2001). Informal Transit: Learning From The Developing World. *Access*(18), 15-22. Recuperado de: <https://www.accessmagazine.org/spring-2001/informal-transit-learning-developing-world/>
- Cervero, R., & Golub, A. (Noviembre de 2007). Informal transport: A global perspective. *Transport Policy*, 14(6), 445-457. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.04.011>
- Colombara, M., & PROPUESTA-Argentina, F. La violencia urbana explorada desde la perspectiva de género. Experiencias en América Latina.
- Congreso de la República. (1986). *Ley 11 de 1986*. Bogotá D.E.
- Congreso de la República. (1994). *Ley N° 152 de 1994*. Bogotá D.C.
- DANE. (1993). *EDICIÓN DE INFORMACIÓN POR LOCALIDADES DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ : CENSO 1993*. Bogotá D.C.: DANE.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (1993). Carretera Bogotá - Villavicencio. Bogotá D.C. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/2654.pdf>
- El Espectador. (18 de Diciembre de 2015). Sicarios atacaron con cuchillos y armas automáticas en masacre de Usme. *El Espectador*. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/sicarios-atacaron-cuchillos-y-armas-automaticas-masacre-articulo-606436>

FARC. Secretariado del Estado Mayor Central. (1982). *Informe Central de la VII Conferencia Nacional*. FARC .

Ferro, P. S. (2014). *Paratransit: A key element in a dual system*. Recuperado de:
http://www.codatu.org/wpcontent/uploads/transport_collec_artisanal_V03ecran_EN.pdf

Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra. (2005) Resolución No. 0808 del 11 de noviembre de 2005(396), 81 - 107. Recuperado de:
<http://documanager.sdp.gov.co/DigitalizadosBiblioteca/Gacetas/396.pdf>

Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra. (2008) Resolución No. 0859 del 7 de octubre de 2008(507), 38 - 46. Recuperado de:
<http://documanager.sdp.gov.co/DigitalizadosBiblioteca/Gacetas/507.pdf>

Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra (2010) Decreto No. 596 del 29 de diciembre de 2009(550), 3 - 46. Recuperado de:
<http://documanager.sdp.gov.co/DigitalizadosBiblioteca/Gacetas/550.pdf>

Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra. (2014) Resolución No. 1183 del 30 de septiembre de 2014(694), 275 - 301. Recuperado de:
<http://documanager.sdp.gov.co/DigitalizadosBiblioteca/Gacetas/694.pdf>

Galban, L. Y., Rodríguez, L. C., & Fernández, M. M. (19 de Mayo - Agosto de 2009). *La Guerra Psicológica Contemporánea. Conceptos esenciales y características*. Recuperado de: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1727-81202009000200012

Guizado, A. C. (1993). La Criminalidad Urbana en Colombia: Una aproximación cuantitativa. (Fedesarrollo, Ed.) *Coyuntura Social*(11), 103-119. Recuperado de:
<http://hdl.handle.net/11445/1851>

- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid, España: Siglo XXI de España Editores, S. A.
- Harvey, D. (Mayo de 2007). Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual. (V. D. Cione, Ed.) *GeoBaireS. Cuadernos de geografía.*, 3-52. Recuperado de: http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/mchecha/teoria_geografica/LECTURA_26bis.pdf
- Heinrichs, D., Goletz, M., & Lenz, B. (10-15 de Julio de 2017). Negotiating territory: strategies of informal transport operator to access public space in urban África and Latin América. *World Conference on Transport Research 2016*, 4507-4517.
- Hospital de Usme. (2010). *Localidad Usme. Diagnostico Local de Salud con Participación Social 2009 - 2010*. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Lafoy, P. D., & Rojas, E. T. (1 de Enero de 1992). Características de La Informalidad en El Transporte de Pasajeros en Santiago. *Revista de Sociología*(6-7), 89-106.
doi:10.5354/0719-529X.1992.27619
- Ley 09. Diario oficial No 38.650 de la República de Colombia, Bogotá D.E., enero 11 de 1989
- Ley 152. Diario oficial No 41.450 de la República de Colombia, Bogotá D.C., julio 15 de 1994
- Ley 388. Diario oficial No 43.091 de la República de Colombia, Bogotá D.C., julio 24 de 1997
- Luna, F. G. (2018). *Geografía y violencia. Una aproximación conceptual Al fundamento espacial de la violencia estructural*. Ciudad de México D.F.: Ediciones Monosílabo.
- Marín, J. J. (2010). Narrando el dolor y luchando contra el olvido en Colombia. Recuperación y trámite institucional de las heridas de la guerra. *Sociedad y*

Economía(19), 205 - 228. Recuperado de:
<http://www.redalyc.org/pdf/996/99618007011.pdf>

Moreno, C. A. (2018). OPERACIÓN LIBERTAD I LA PRIMERA FASE DEL PLAN PATRIOTA. *Revista Ejército* 195. Recuperado de:
https://publicacionesejercito.mil.co/recurso_user/revista_ejercito/Revista_195/operacion-libertad-i.html

Novoa, J. A. (2010). Transformación urbana de la ciudad de Bogotá, 1990 - 2010: efecto espacial de la liberalización del comercio. *Perspectiva Geográfica*, 15, 85 - 112.

O'Connor, J. (Julio - Diciembre de 2003). Desarrollo desigual y combinado y crisis ecológica. *Ambiente & Sociedad*, VI(2), 9-23.

Pizarro, A. R. (1998). La vivienda en economías informales de Cochabamba. *Quinto Ciclo de Investigaciones Sobre la Vivienda en América Latina PEVAL - CEHAP*.

Presidencia de la República. (1993). *Decreto Ley N° 1421 de 1993*. Bogotá D.C.

Ramírez, M. C. (29 - 31 de Octubre de 2003). Hábitat versus vivienda: mirada crítica sobre el viviendismo. *Seminario Foro-Internacional La Construcción del Hábitat Popular: Experiencias de Intervenciones Urbano, Arquitectónicas, Tecnológicas y Pedagógicas.*, 1 - 31.

Ramos, L. M. (2011). *Unas montañas al servicios de Bogotá: Imaginarios de naturaleza en la reforestación de los cerros orientales, 1899 - 1924*. Bogotá, Colombia: Universidad de los Andes.

Redacción El Tiempo. (15 de Febrero de 1994). Seis asesinados en tienda de usme. *Periodico El Tiempo*. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-43834>

- Redacción El Tiempo. (31 de Agosto de 1996). Guerrilla voló los cañones de Libertadores y Juan Rey. *Periodico El Tiempo*. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-486369>
- Redacción El Tiempo. (12 de Julio de 1998). *Periodico El tiempo*. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-745580>
- Redacción El Tiempo. (8 de noviembre de 2003). *Periodico El tiempo*. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1000445>
- Reyes, L. B. (2017). *La seguridad urbana en movimiento: estado, acciones colectivas y prácticas cotidianas frente a la inseguridad en Bogotá*. Bogotá D.C.: Universidad Externado de Colombia.
- Rico, L (25 de julio de 2010). El desarrollo del sur de Bogotá: pelea casada entre el Distrito y Arquímedes Romero. *La Silla Vacía*. Recuperado de: <https://lasillavacia.com/historia/16823>
- Salazar, B. P. (2006). Los grupos paramilitares en Bogotá y Cundinamarca, 1997 - 2005. *Desafíos*, 14, 338-381. Recuperado de: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/desafios/article/view/745/672>
- Santafé, G. M. (1998). *Usme y su historia*. Bogotá, Colombia.
- Sanz, Felipe H. La seguridad en las ciudades: el nuevo enfoque de la geoprevención.
- Sarlo, Beatriz. (2005). TIEMPO PASADO Cultura de la memoria y giro subjetivo. Una discusión. (Primera ed.) Buenos Aires, Argentina: Siglo Veintiuno Editores.
- Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (14). Recuperado de: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-14.htm>

- SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION. (30 de Junio de 2016). *Secretaría Distrital de Planeación*. Recuperado de www.sdp.gov.co: <http://www.sdp.gov.co/gestion-estudios-estrategicos/informacion-cartografia-y-estadistica/repositorio-estadistico/serie-poblacional-1995-2020-bogota-y-sus-localidades%5D>
- Smith, N. (2008). *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space* (Tercera ed.). Athens, Estados Unidos: University of Georgia Press.
- Torres, A. (2013). *La Ciudad en la Sombra: Barrios y luchas populares en Bogotá 1950 - 1977*. (Vol. II). Bogotá, Colombia: Universidad Piloto de Colombia.
- Tovar, C. A. (2009). *Ciudad Informal Colombiana: barrios contruidos por la gente*. (Vol. 1). Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Tovar, C. A., & Joya, S. R. (8 de Diciembre de 2014). Estrategias de inclusión - exclusión de la ciudad colombiana autoproducida mediante políticas de reasentamiento barrial. *Bulletin de l'Institut Francais d'Études Andines*, 43(3).
- Tovar, C. A., García, J. J., & Moreno, J. E. (2009). *Pobreza urbana y mejoramiento integral de barrios en bogotá*. (Vol. I). Bogotá, Colombia: Facultad de artes Universidad Nacional de Colombia.
- Tovar, C. A., García, J. J., Medina, N. A., & Moreno, J. E. (2013). Hacer del Mejoramiento Barrial y Urbano una política pública estratégica para la superación de la pobreza. *Bitácora Urbano Territorial*(2), 105 - 114. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/42413>
- UN HABITAT. (2008). *Informes GEO Locales. Localidad 5 - Usme*. Bogotá D.C.: UN HABITAT; Alcaldía Mayor de Bogotá; Universidad Nacional de Colombia.
- Veeduría Distrital; INJAVIU; El Tiempo. (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y Realidades*. Bogotá D.C.: Ricardo Montezuma.

- Webber, M. (1919). La política como vocación. En M. Webber (Ed.), *Conferencia a la Asociación Libre de Estudiantes de Munich*, (pág. 2). Munich.
- Webber, M. (2007). *Sociología del poder. Los tipos de dominación*. Madrid: Alianza editorial.
- Ziccardi, A. (1997). DE LA REFORMA URBANA A LA DEMOCRATIZACIÓN DE LOS GOBIERNOS LOCALES. *América Latina Hoy*. (15), 21 - 29. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/308/30801504.pdf>
- Žižek, S. (2009). *Sobre la violencia. Seis reflexions marginales*. Barcelona: Paidós.