

**Desarrollo urbano en Mochuelo Bajo: la Influencia del transporte informal en la
producción espacial de esta periferia**

Juan Deivys Cobos Moreno

Universidad Pedagógica Nacional

Facultad de Humanidades

Licenciatura en Ciencias Sociales

Bogotá

2024

Agradecimientos

Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a todas las personas que, de una u otra manera, me acompañaron y apoyaron durante el desarrollo de este trabajo de grado.

A mi padre y madre, quienes han sido mi pilar fundamental, brindándome su amor, comprensión, y apoyo incondicional a lo largo de este camino. Gracias por creer en mí y por enseñarme la importancia de la perseverancia y el esfuerzo.

A mis hermanas y hermano, ustedes siempre estuvieron ahí en los momentos en que mas les necesite. Su apoyo y motivación para perseverar en este camino fue un factor fundamental a lo largo de estos cinco años.

A mis amigos, por estar siempre a mi lado, ofreciendo palabras de aliento y compartiendo momentos que hicieron más llevadero este proceso. Su compañía y apoyo han sido esenciales para mantenerme motivado.

A todos los profesores de la Universidad Pedagógica Nacional, por su dedicación y compromiso en la formación académica y personal que he recibido. Sus enseñanzas no solo me han guiado en este proyecto, sino también en mi desarrollo como profesional y ser humano.

De manera especial, quiero agradecer al profesor Madisson Carmona, por su invaluable guía, paciencia, y orientación a lo largo de este trabajo. Sus consejos y conocimientos han sido fundamentales para alcanzar este logro, y por ello le estaré eternamente agradecido.

Finalmente, quiero rendir un homenaje a las luchas estudiantiles y populares que han defendido la educación como un derecho fundamental, logrando que personas como yo tengan acceso a ella. También a todos los lideres y lideresas que han dejado su vida dando la disputa por el acceso a mejores condiciones de vida. Su esfuerzo y resistencia han hecho posible que hoy pueda cumplir este sueño.

A todos ustedes, gracias por ser parte de este camino y por contribuir a la realización de este sueño.

Introducción

En *La revolución urbana* Lefebvre (2003) presenta la teoría del desarrollo de la sociedad humana hacia una sociedad urbana o a la urbanización de la sociedad. Esta es una sociedad derivada del proceso de industrialización y por tanto es una sociedad posindustrial. Sus características más destacables representan sus dinámicas de mayor importancia. Una de estas es la colonización de la metrópoli sobre todo aquel espacio provechoso para su desarrollo. La otra es la constante ampliación de los márgenes físicos de las ciudades sobre tejidos rurales en decadencia y altamente presionados por las rentas del suelo. Apenas mínimos resquicios de espacio permanecen marginados a la amplia y extensa red que integra la sociedad urbana, suelen ser aquellos lugares en donde la rentabilidad de la explotación económica no es atractiva para el capital. Mas todo lugar presto a la explotación económica es en potencia una frontera de expansión. Tal es el caso de selvas, tierras comunales, grandes afluentes y desiertos.

Ahora bien, esto no significa la declaración de un destino teleológico sobre el cual desembocara irremediabilmente la sociedad humana. El pronunciamiento sobre el advenimiento de esta realidad no es una suerte de presagio o augurio sobre el futuro. En su lugar, es el resultado de un análisis de tipo regresivo-progresivo con el cual se intenta comprender el presente. La base de estos argumentos descansa en los factores económicos, políticos y sociales representativos de la sociedad en que habitamos, rasgos necesariamente asumidos como procesos en constante cambio y no como factores estáticos. La sociedad urbana es una es plena realización, gestación, su estado es aún virtual, pero en contante desarrollo.

En términos concretos, la sociedad sobre la que se posan estos análisis es aquella engendrada a partir de la industrialización, es el capitalismo. Este, a diferencia de lo defendido por los economicistas, es más que un puñado de relaciones de producción y de propiedad. A pesar de ser de gran importancia dentro del modo de producción, no son estos los únicos elementos de relevancia y determinación. Por el contrario, dentro de este sistema se gestan una serie de factores de carácter social, cultural y espacial los cuales son productos y productores de la totalidad dominante. Cada uno de estos representa una faceta de acción por medio de la cual el capitalismo se logra reproducir y mantener a flote. Ahora bien, así como en el feudalismo su realización conlleva a la disgregación de muchas grandes ciudades del esclavismo y al repliegue de la vida hacia los escenarios rurales, en el capitalismo su entera realización presupone el desarrollo de una sociedad urbana. Es solo en este tipo de sociedad donde puede encontrar los ingredientes necesarios para su correcto funcionamiento.

De lo anterior se puede afirmar el carácter de condición de algunos elementos, tal como las relaciones de explotación en la producción, el desarrollo de polos de acumulación y miseria o inclusive el constante saqueo de la naturaleza, como piezas fundamentales para la pervivencia del capitalismo. Pero de todos estos factores, y de los no mencionados, hay uno el cual es constantemente poco considerado, esto es: La reproducción de racionalidades propicias para el sostenimiento del capitalismo. Estas son una serie de lógicas, subyacentes a los procesos, las cuales dan legitimidad a la estructura social. La racionalidad del capitalismo tiene como fin dotar de sentido la manera en cómo la vida social se organiza en función de la reproducción y acumulación de capital (Carmona, 2021). De este modo, moviliza los argumentos necesarios para el correcto desarrollo de las esferas de producción y circulación sin que se cuestionen. Esta

razón se muestra como una existente a través de tiempo, inmutable y siempre presente, en esto se sostiene su legitimidad.

La naturalización de la razón capitalista, la eliminación de su carácter histórico es una de las más grandes victorias de la ideología burguesa (Lefebvre, 1972). La pérdida de un horizonte de posibilidad en el cual otra sociedad sea realizable es uno de los lastres de mayor peso para los proyectos de transformación social. La reproducción de estos sentidos capitalistas en el mundo suele verse llevados a cabo por agentes e instituciones especialmente diseñados para esta tarea. Los medios de comunicación, la religión, el mercado e inclusive la escuela suelen ser los vehículos de movilización más claros de estas estas racionalidades. Pero estos solo son herramientas para su reproducción, el verdadero escenario en el cual estas lógicas se enquistan, echan raíces y hacen metástasis es en el día a día de las personas, es en la vida cotidiana (Lefebvre, 1972) . Este suele ser el espacio-tiempo decisivo a la hora de determinar si la legitimidad de las formas del capitalismo ha sido aceptada.

Varios son los momentos-escenarios de la vida cotidiana en donde el capitalismo ha realizado una fructuosa tarea de colonización, imponiendo sus principios. Mucho más en los últimos años con el advenimiento del neoliberalismo y el dominio del individualismo. Parece que todo aquello a realizar debe estar en función de la producción, el rédito económico y la acumulación de capital. Las relaciones interpersonales, el uso del tiempo libre, el arte creado y consumido, Etc., son ejemplo del avasallamiento de capitalismo sobre la vida de los seres humanos. Como se mencionaba con anterioridad, lo social, lo económico y cultural no son las únicas facetas de importancia en el capitalismo, lo espacial también es de trascendencia absoluta. Así, inclusive procesos como la autoproducción de la vivienda empiezan a verse alcanzados por las lógicas del capital. Bajo este mismo tenor es posible observar las prácticas de movilidad cotidiana de las

personas. Estas se encuentran esencialmente diseñadas para el correcto funcionamiento del proceso productivo, dejando por fuera el cumplimiento de muchas otras necesidades de carácter no económico.

Como se menciona previamente, la puesta en marcha de la racionalidad capitalista en las actividades cotidianas termina por desarrollar configuraciones sociales, culturales y también espaciales. Estas son de gran importancia por cuanto constituyen los escenarios de mayor amplitud que integran los procesos sociales. En las periferias urbanas informales una de las formaciones socioespaciales más comunes es el transporte informal. Este funge como un elemento central en la vida del barrio, se encarga de gran parte de los momentos de movilidad de las personas. Además, el transporte informal es transversal a casi la totalidad del proceso de urbanización de los barrios informales. La viabilidad de las periferias solo toma forma cuando se empieza a desarrollar este tipo de transporte.

En concordancia con lo anterior, este trabajo de grado busca presentar uno de estos espacios de reproducción de las racionalidades propias del capitalismo. El barrio Mochuelo Bajo es otro de los tantos espacios de expansión urbana inscritos en la relación dialéctica de centro-periferia de las urbes capitalistas. Su desarrollo ha estado marcado por las líneas generales de la urbanización capitalista en los países del capitalismo dependiente. Pero también es caracterizado por elementos particulares propios de su contexto social, económico, espacial y político. Tal como en otros lugares, elementos y factores específicos han fungido de molde para una formación socioespacial particular. Estos factores, formaciones socioespaciales en sí mismas, se integran intensamente en la vida cotidiana de los pobladores. Los mecanismos e infraestructura para el acceso a los servicios, el tipo de vivienda y la manera de construirlas, las formas de transporte dispuestas para la

movilidad son algunos de los desarrollos espaciales en los cuales es posible encontrar la presencia de racionalidades funcionales a la reproducción del capital..

Como se viene presentando, para el propósito de esta investigación se desarrolla un estudio de caso el cual tiene como centro de análisis el papel del transporte informal en el proceso de conformación y evolución del sector periférico denominado como Mochuelo Bajo. En este sentido, la pregunta orientadora de mayor alcance es ¿Cuál es el papel de los medios de transporte informal en el desarrollo y consolidación del barrio Mochuelo Bajo?

En los barrios informales de expansión urbana el transporte es la materialización de la posibilidad de integrarse de alguna manera a la economía de la urbe. Sin transporte la movilidad se hace complicada y hasta imposible de realizar. Ante esta situación y la ausencia de una oferta formal de transporte público, son las iniciativas de tipo informal las llamadas a cubrir esta necesidad. En este sentido, el transporte informal se convierte un elemento central en la historia del barrio. La evolución del uno conlleva a la evolución del otro, el cambio de dinámicas y agentes de uno conlleva irremediablemente a la transformación del otro. A partir de lo anterior cabe preguntar sobre ¿Cuáles han sido los procesos y momentos de urbanización del barrio Mochuelo Bajo? Y ¿Bajo qué lógicas se desarrolla el transporte informal en el barrio Mochuelo Bajo? Para así Identificar los procesos y dinámicas de urbanización en el barrio Mochuelo Bajo y las lógicas subyacentes que le impelen movimiento.

El transporte informal se consolida como un testigo y agente activo en el proceso de urbanización. Se convierte en un paisaje, o más bien, en una formación socioespacial tradicional del barrio. Es parte integra de este. Así, es de vital importancia para un entendimiento amplio de las periferias el estudio sobre este tipo de desarrollos espaciales. En este sentido preguntarse sobre el grado en que el transporte informal es un agente articulador entre los distintos escenarios de la vida cotidiana

en el barrio Mochuelo Bajo, permitirá analizar las formas de integración del transporte informal y la vida cotidiana de los habitantes del barrio. Con lo cual, uno de los objetivos auxiliares también corresponde a reconocer la forma estructura y función del transporte informal en el barrio Mochuelo Bajo

La estructura de este texto busca replicar distintos momentos y experiencias existentes en el uso del transporte informal. Este último, integra una serie agentes, momentos, experiencias y espacios que le dan especificidad y carácter único. en función a lo anterior, cada uno de los títulos y subtítulos remite de manera metafórica al contenido expuesto en cada capítulo. Es una apuesta por dar al escrito un ápice de expresión literaria y con ello acercar la experiencia de lectura a lo que es la experiencia cotidiana de miles de personas que usan este tipo de transporte.

Este trabajo de grado se estructura bajo cinco capítulos los cuales serán denominados a partir de ahora como cinco trayectos, tres de ida y dos de vuelta. En cada uno de estos viajes, los cuales escenifican un viaje regular en el transporte informal del Mochuelo Bajo, será un momento de la investigación. Son la representación de un viajero quien a partir de la experiencia logra conocer el transporte informal, comprendiendo los factores, elementos e ideas que le constituyen. Así, a medida que aumenta el número de trayectos también aumenta el grado de discusión y comprensión sobre el transporte informal y su relación con el barrio y las personas.

En función a lo anterior, este escrito empieza con el llamado del campanero, en su labor como pregonero invita a conocer el Mochuelo Bajo. La interacción con las personas que integran esta forma de transporte no acaba ahí. Como en mucho de los escenarios de carácter informal, la jovialidad y locuacidad de las personas es uno de los rasgos característicos. Esto da posibilidad para empezar a abordar los aspectos no tan evidentes del transporte informal, llevando la discusión desde el amplio panorama de la urbanización capitalista hasta los escenarios locales de

la vida cotidiana en los barrios. A demás, el carácter familiar de los vehículos da ánimos para empezar a indagar el origen de los cuestionamientos fundamentales en este escrito. Finalmente, el primer capítulo o trayecto de ida cierra discutiendo las otras rutas tomas para llegar a este destino, o en términos más académicos, presenta una revisión de investigaciones previas sobre el transporte informal.

En el segundo trayecto, el primero de vuelta, se aprovecha la situación de confianza creada en el trayecto anterior y desde el abordaje se inicia una discusión larga y tendida. En esta, bajo la situación de confianza previa pero aun con muchas cosas por decir y discutir, se pone sobre la mesa los asuntos teóricos sobre los cuales se desarrollará esta investigación. Así, tal como lo menciona el título, más que un disgregar vacuo la discusión pretende desarrollar un marco conceptual con el que lograr comprender el papel del transporte informal en los escenarios de mayor escala como la urbanización de la sociedad y la acumulación de capital.

La producción del espacio, la relación centro-periferia, la vida cotidiana y la movilidad son elementos centrales en esta discusión.

El tercero de los trayectos, segundo de ida, el lugar central de la disertación lo ocupa el método y las herramientas por medio de las cuales se levantará la información. La metodología ocupa un lugar central dentro de la investigación por cuanto representa los lentes con los cuales se analizará la realidad. En términos de un trayecto, es posible decir que se pretende tomar otro camino para alcanzar los objetivos propuestos. En esta experiencia de tomar nuevas vías de investigación se presume la posibilidad de observar, dar cuenta y reconocer nuevos factores, dinámicas y elementos no contemplados bajo las vías comunes.

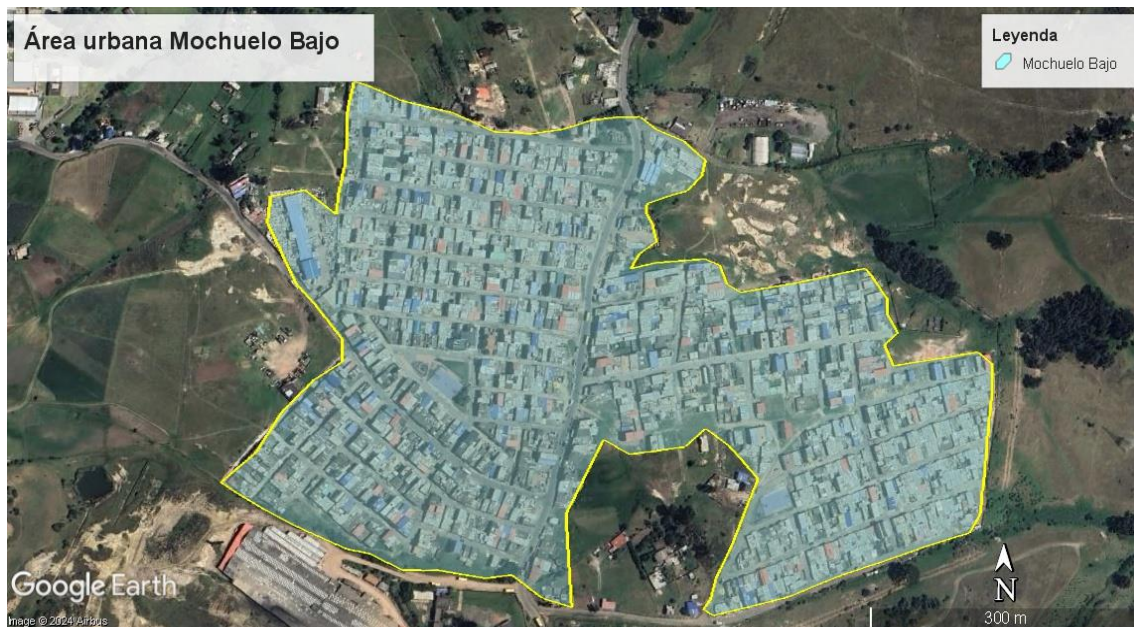
Los dos últimos acápites presentan los resultados de la investigación. Estos exponen en un primer momento el proceso de urbanización del barrio mochuelo bajo teniendo como eje central

el transporte informal. En segundo lugar, se presentan las dinámicas actuales del transporte informal. En este último toma gran importancia la vida cotidiana y su correlación con el transporte informal.

Índice

INTRODUCCIÓN	1
<i>Camine conoce este bonito sector.</i>	12
<i>Un transporte que mueve más que personas, moviliza racionalidades.</i>	14
<i>¿De dónde surge esta preguntadera?</i>	17
<i>El transporte siempre ha sido una briega.</i>	18
¿QUÉ OTRAS RUTAS HAN TOMADO PARA ESTE DESTINO?	21
<i>Estructura y forma del transporte informal como eje de investigación.</i>	21
<i>Lo formal y lo informal desde la dualidad causalista</i>	27
<i>Espacio y transporte informal</i>	29
2) AUNQUE PAREZCA, ESTO NO ES PURA CARRETA.	31
TODO ESTO HA SIDO FRUTO DEL TRABAJO, PRODUCIDO POR LA GENTE: LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO	35
ESTE TUESTO SE VA DESBARATANDO A MEDIDA QUE ANDA: CONTRADICCIONES DEL CAPITALISMO	38
DOS LUGARES UNA SOLA REALIDAD: PERIFÉRIA URBANA INFORMAL.	41
NADIE SABE PARA QUIEN TRABAJA: INFORMALIDAD URBANA	47
¡OLE, CON CUIDADO QUE NO LLEVA BULTOS, LLEVA PERSONAS!: MOVILIDAD COTIDIANA	55
3)YENDO POR OTRO CAMINO – LA MOVILIDAD COMO ENFOQUE.	60
PARA ENTENDER ESTO TOCA ES PONERLE CUIDADO AL DÍA A DÍA: LA VIDA COTIDIANA.	68
4) LA HISTORIA DE ESTE BARRIO HA SIDO TRAZADA POR EL TRANSPORTE.	72
LA INVESTIGACIÓN COMO HERRAMIENTA PARA REACTIVAR LA ORGANIZACIÓN POPULAR.	72
MOCHUELO BAJO, LA LUCHA POR PERVIVIR MATERIALIZADA EN UN BARRIO PERIFÉRICO.	73
MOCHUELO BAJO VEREDAL: HISTORIA DE UNA POBLACIÓN DE APARCEROS, ARRENDATARIOS Y ACCESO A LA TIERRA.	74
LA BRIEGA POR EL TRANSPORTE ES CUENTO VIEJO	78
¡SE FUNDO EL BARRIO! LAS DIFICULTADES EN EL TRANSPORTE SON COSA NORMAL EN ESTOS BARRIOS.	79
A PESAR DE LO POCO, ESTA GENTE SE ECHÓ AL LOMO LA TAREA DE URBANIZAR.	82
EL SUFRIMIENTO EN LA MOVILIDAD EN LA PRODUCCIÓN DESIGUAL DEL ESPACIO.	87
PERIFERIA Y TRANSPORTE INFORMAL: DOS DESARROLLOS ESPACIALES EN FUNCIÓN DE LA EXPANSIÓN URBANA CAPITALISTA.	90
MOVILIDAD EN MOVIMIENTO: EL IMPACTO DEL TRANSPORTE INFORMAL EN LAS CENTRALIDADES PERIFÉRICAS.	91
5) ANDANDO TODOS LOS DÍAS EN ESTOS CARROS LA GENTE SE ACOSTUMBRA AL TRAJÍN.	94
FORMA Y ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE INFORMAL	95
<i>Forma del transporte informal</i>	96
<i>Estructura del transporte informal</i>	100
TRANSPORTE Y VIDA COTIDIANA	102
<i>Salvador: yo he visto como la gente se parte el lomo para construir su ranchito.</i>	102
<i>La vida cotidiana como escenario de violencia estructural</i>	105
CONCLUSIONES	112
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	122

**1) ¿Va pa' Mochuelo? súbase que ya arrancamos
Camine conoce este bonito sector.**



(Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Google Earth)

Encumbrado a 2900 msnm se encuentra el barrio Mochuelo Bajo. Su topografía es de tipo montañosa, sin ser ladera. Cuenta con un área urbanizada de 23 hectáreas. Las construcciones se encuentran ubicadas en un terreno con pendiente media del 10%. No se encuentra conourbanizado con ningún otro sector urbano de Bogotá. Se ubica a 3km del límite metropolitano bogotano. Cuenta con dos conexiones viales a otros sectores de la ciudad. La Vía a Pasquilla y La Vía a Quiba. En términos claros este no es un barrio, es un sector. Pertenece a la localidad 19 Ciudad Bolívar en la UPZ 64-Monte Blanco. A pesar de estar rodeado por zonas de tipo rural este es un espacio de carácter urbano. El sector se encuentra conformado por cuatro barrios, todos ellos con personería jurídica; son el barrio Lagunitas, Paticos, Barranquitos y La esmeralda. En la actualidad cuanta aproximadamente con 7 mil habitantes, la mayoría de ellos pertenecientes al estrato 1 (SDPB, 2024). Los cuales se agrupan en algo más de 1790 hogares (SDPB, 2024). Es un barrio de tipo informal, ningunas de las viviendas existentes fueron

desarrolladas por proyectos de vivienda privados o públicos. La dotación de infraestructura es bastante reducida. Cuenta con una manzana del cuidado, un colegio y dos jardines comunales. La manzana del cuidado sirve como un centro comunitario, ofreciendo servicios de salud, asistencia social y actividades recreativas. Sin embargo, la infraestructura vial y de transporte es deficiente, lo que limita el acceso y la movilidad de los residentes. A pesar de la escasez de infraestructura, la comunidad se ha organizado para proveer algunos servicios básicos, como el servicio de agua el cual es provisto por un acueducto desarrollado y gestionado por la comunidad.

El sector tiene limitada su expansión urbana debido a estar ubicado en el medio del Parque Minero Industrial El Mochuelo y el Relleno Sanitario de Doña Juana. El Parque Minero Industrial y el Relleno Sanitario Doña Juana representan un problema para el barrio pero también son fuente de empleo para los pobladores del sector. Estos dos agentes han sido de vital trascendencia para el pasado, presente y seguro también lo serán para el futuro del Mochuelo Bajo. Esto por cuanto la proximidad al Relleno Sanitario de Doña Juana presenta problemas ambientales significativos, incluyendo la contaminación del aire y posibles riesgos para la salud. La gestión de residuos y la calidad del agua son preocupaciones constantes para los residentes. Así mismo, las fábricas circundantes son fuente constante de contaminación debido a los gases expedidos de los hornos en donde se cocina el bloque, ladrillo y demás productos de arcilla.

Culturalmente tiene fuertes conexiones con las tradiciones campesinas, varias de las familias residentes en este sector son natales de la zona, son los hijos, nietos o bisnietos de los antiguos dueños de las fincas preexistentes. Adicionalmente, se encuentra rodeado al occidente por una amplia zona rural de cultivo. Las conexiones familiares se extienden más allá del barrio hacia otras zonas rurales de la localidad, como Mochuelo Alto, Pasquilla y Quiba. Así, es común la realización de ferias y actividades comerciales en donde se lleva a cabo presentación de música

campesina y comercialización de productos de las fincas circundantes. Es el barrio más rural de la localidad de Ciudad Bolívar.

Un transporte que mueve más que personas, moviliza racionalidades.

Planteamiento del problema

El análisis de las periferias urbanas del capitalismo dependiente cobra verdadero sentido cuando se piensan en el marco de la relación centro-periferia. Esto no bajo la lógica de un dualismo de dos realidades distintas sino de una totalidad en la que estos dos escenarios se funden, hacen parte de un mismo proceso: Reproducción y acumulación del capital. Pensar estas dos esferas como elementos separados, frutos de distintas situaciones o factores, es fetichizar la realidad, es dar el estatus de fundamento a aquello que apenas es apariencia. La forma y estructura de estas ciudades se ve marcada por la hegemonía del mercado como mecanismo a partir del cual se desarrollan los procesos de producción del suelo (Abramo, 2012). En el caso de Bogotá, es una ciudad la cual formalmente está planeada a partir de los planes de ordenamiento territorial (POT). Estos POT se encargan de establecer ciertos parámetros y criterios para el uso legal del suelo en la capital; además, Suelen estar a la par del modelo económico del país, lo cual en la actualidad nos remite al neoliberalismo (Tovar, 2009). Así, En el siglo XXI el mercado se instala de manera inapelable como amo y rey en los procesos de producción urbana, haciéndolo desde la formalidad como desde la informalidad.

El predominio del mercado a la hora de producir la ciudad ha configurado un espacio urbano desigual y altamente segregado. Por un lado se evidencia la existencia de núcleos urbanos, producidos de manera formal, con cantidades ingentes de inversión estatal y privada; en estos las poblaciones, principalmente de estratos 4,5 y 6 disfrutan de una enorme variedad de servicios e infraestructura lo que les dota de estándares de vida elevados; por otro lado, encontramos los

desarrollos urbanos gestados en el marco de la informalidad, en estos una de las características de mayor relevancia es la insuficiencia, o la completa ausencia, de servicios e infraestructura, lo cual evidencia niveles extremadamente inferiores de inversión en estos lugares (Abramo, 2012). Pero los desarrollos urbanos informales no solo carecen de servicios e infraestructura, también de la cantidad suficiente de fuentes de trabajo para sus habitantes, estas se encuentran localizadas principalmente en los núcleos urbanos (Avellaneda y Lazo, 2011)

En este escenario, el transporte público colectivo se configura como un factor esencial para lograr acceder a los distintos lugares y servicios concentrados principalmente en las áreas centrales de las ciudades. Ir al lugar de trabajo, a servicios de salud, a la universidad, a entidades bancarias, a entidades gubernamentales o lugares de ocio exige el traslado físico de largas distancias para los habitantes de las periferias de las ciudades latinoamericanas. De esta manera, la existencia de medios físicos que posibiliten estos traslados se convierte en requerimiento insalvable para el correcto funcionamiento de las ciudades. Pero la situación en las urbes latinoamericanas no es aquella en la que se provea a las periferias urbanas de sistemas de transporte eficientes y funcionales a las necesidades, por el contrario, el común denominador es el de sistemas de transporte público ineficientes e insuficientes.

Ante la ausencia de un sistema de transporte público desarrollado por el estado, las necesidades de movilidad en los espacios de expansión urbana son cubiertas por una oferta amplia de servicios de transporte informal. En este sentido y bajo las premisas previas, se puede decir que el transporte público colectivo de carácter informal es un elemento que, aparte de representar una fuente de empleo para algunos habitantes de estas periferias, son el medio a partir del cual se logran articular estas periferias urbanas y sus habitantes con las dinámicas de producción- reproducción y acumulación de capital. Es decir, es un elemento de importancia en el funcionamiento del esquema

centro-periferia; por ende, es, presumiblemente, un elemento a partir del cual el capital se logra valorizar y reproducir el desarrollo geográfico desigual.

Así, se podría decir que, aunque esto nunca se reconozca, el transporte informal es completamente indispensable para que los procesos de acumulación de capital logren llevarse a cabo. El fundamento para dar esta afirmación se halla en la teoría marxista del desarrollo geográfico desigual. Desde este postulado teórico, autores como David Harvey y Adam Smith, desarrollan un esfuerzo por comprender el papel del desarrollo espacial desigual como el mecanismo con el que se logran paliar contradicciones propias de las lógicas de reproducción en el capitalismo. De manera abreviada, estos autores nos dicen que, en el marco del modo de producción capitalista, para el correcto funcionamiento de este, se producen polos de desarrollo y subdesarrollo, sacando el capital provecho de ambos. En este caso, las periferias son el polo no desarrollado (cuando se menciona locaciones urbanas no desarrolladas, se hace referencia una situación de baja inversión de capital, no bajo juicios de valor), pero sin embargo si integradas a los circuitos por los que atraviesa el capital para su reproducción. Ahora bien, el costo de esta integración, es decir el desarrollo de infraestructura y servicios que posibiliten la existencia de las periferias, así como su conexión con el centro, no es asumido por los capitalistas a expensas del capital. Dotar a estas nuevas locaciones urbanas de los equipamientos necesarios significaría un alto costo de capital el cual no se vería amortizado en el corto plazo y por ende afectaría negativamente los procesos de valorización de capital. De este modo, es a partir de desarrollos urbanos de carácter informal que las periferias se integran en los procesos del capital de la ciudad. Los capitalistas sacan provecho de estos nuevos desarrollos urbanos sin apenas haber invertido centavos en su desarrollo. El costo, al final, corre a costillas de quienes menor provecho obtiene, de los habitantes de estas periferias.

¿De dónde surge esta preguntadera?

Mi vida, la de mis padres y gran parte de la vida de mis hermanos, transcurrió y transcurre en un habitar constante de las periferias. El barrio, la escuela, los amigos y una que otra experiencia laboral se han desarrollado en un lugar al sur de la ciudad, en el barrio más rural de Ciudad Bolívar, en Mochuelo Bajo. Desde un punto de vista personal, la experiencia que he vivido con esta periferia urbana esta atravesada por la vida misma. Ahora bien, es de gran dificultad concebir nuestra vida, y la de los miles de habitantes de este barrio, sin la relación diaria con aquella parte de la ciudad en donde una porción importante de la cotidianidad se realiza; en donde se hayan las principales fuentes de empleo, educación, salud, ocio, etc. El centro, o también denominado centro ampliado o extendido de la ciudad, representa el lugar de destino más asiduo y concurrido en la capital colombiana (Secretaría distrital de movilidad , 2019) . La vida de mis familiares, así como la de cientos de miles de personas que habitan las periferias, se conduce en un devenir constante entre centro-periferia.

Como ya se describió con anterioridad, el acceso a servicios y oportunidades, de los pobladores de barrios periféricos, se logra a partir del traslado físico entre estos dos lugares (Robert, Gouëset, Demoraes et al, 2022). Así, el transporte se convierte en elemento de vital importancia para la vida cotidiana, el desarrollo y la consolidación de los espacios urbanos de expansión. En consecuencia, la movilidad se convierte en uno de los asuntos de mayor relevancia en el marco de la disputa por servicios que permitan obtener mejores condiciones de vida. En concordancia a lo anterior, algunos autores sugieren que las posibilidades de acceso a medios de transporte son un factor de gran importancia para definir el grado de pobreza y vulnerabilidad en el que se encuentra una población (Cebollada, 2006). Así, el transporte y la movilidad se erigen como temas de estudio de

gran importancia para lograr comprender los procesos, dinámicas y conflictos presentes en las ciudades latinoamericanas.

Ahora bien, al volver a los recuerdos propios y familiares, un tema constante cuando se rememora la historia del barrio es la completa falta de servicios de transporte público de la cual padecía el sector en sus primeros años de formación, en el primer lustro de la década del 80. La situación era más que dramática: Vivir en un barrio el cual se ubicaba a más de tres kilómetros del límite metropolitano de Bogotá. Tres kilómetros los cuales no atravesaban un terreno llano, al mejor estilo latino americano, similar a las favelas de Rio o a las comunas de Medellín, el barrio Mochuelo Bajo se encuentra en una montaña a más de 300mt por encima de la altitud de Bogotá, es decir, a 2900 m.s.n.m. Eran algo más de tres kilómetros de intensa pendiente los que debían cubrirse a pie en aquellas primeras epopeyas de colonización urbana de estas tierras paramunas.

El transporte siempre ha sido una brega.

La ausencia de medios de transporte para movilizarse a los distintos lugares de la ciudad central fue una realidad que persistió al menos durante los cinco primeros años de la década del 80. Pero esto fue cambiando poco a poco, a la par de la llegada de nuevos habitantes, comenzó a establecerse un nuevo actor social el cual se convertiría en parte esencial del diario vivir para aquellas personas que debían desplazarse fuera del barrio. De distinta forma, precio y calidad, los servicios de transporte de carácter informal significaron para los habitantes de este barrio el enlace que les conectaba con aquellos lugares en los que encontraban los medios necesarios para reproducir la vida. Distintas formas de transporte, gestionadas por individuos no organizados bajo estándares legales, fueron durante más de un cuarto de siglo el medio de transporte de mayor relevancia.

La situación previamente descrita lleva a deducir que la importancia y reflexiones en cuanto al transporte no se agotan en los medios de transporte público formales o con los medios de transporte privado. A esta ecuación de periferias-centro hay que agregarle una variable que es de suma importancia y es el transporte urbano informal. Este, en la estructura urbana de las ciudades latinoamericanas, se erige como un factor relevante en la posibilidad de los habitantes de la periferia para acceder a la ciudad central (Avellaneda y Lazo, 2011). Aún más, si se tiene en cuenta la ausencia o escases de infraestructura y oferta de servicios de carácter formal en estas áreas periféricas, el transporte informal se presenta como la única solución para suplir las necesidades de movilidad.

Por otro lado, al mover el catalejo y enfocar en distinta dirección, se pueden identificar otros actores sociales muy poco mentados hasta el momento. Por un lado, el estado y por el otro el capital (los capitalistas). La relación de estos con el transporte informal, aunque no parezca evidente, es de gran importancia. Las lógicas bajo las que se desarrollan las barriadas periféricas en latino América evidencian una clara ausencia del estado, ausencia en el suministro de vivienda a aquellos que la necesitan y ausencia en la planeación de nuevos focos de expansión. Su presencia estas más bien marcada por su ausencia. Lo sucedido en el desarrollo de Mochuelo Bajo no dista de esta situación, un barrio desarrollado bajo un loteo legal, pero sin el suministro de servicios públicos por parte del estado o del agente loteador. Aun así, visto con buenos ojos por las autoridades por cuanto significaba otra de los muchos frentes de expansión urbana que alivianaba la presión habitacional sin mayor gasto estatal o privado. Situación similar respecto a el capital (los capitalistas en general), los desarrollos urbanos de carácter informal significan para este no tener que cubrir por medio del salario o la transferencia de ganancias el suministro de un bien vital para la reproducción de la fuerza de trabajo, la producción de la vivienda y el habitat por manos

del propio trabajador significa la posibilidad de una mayor extracción de plusvalor (Carmona, 2020). Ahora, con relación al transporte, tal como se hace mención con anterioridad, esta es uno de los servicios de mayor necesidad para la reproducción de la vida en las ciudades latinoamericanas, especialmente para los habitantes de las periferias; en este sentido, su relevancia puede equipararse a la de la vivienda o la de la salud. Así, su suministro debería ser garantizado de forma eficiente y eficaz por el estado y el capital, sin que represente para los pobladores popular un gasto adicional; al no ser así, su costo es asumido principalmente por las mismas clases populares, con lo cual el estado y el capital obtienen mayores beneficios.

Respecto a lo anterior, es claro que el transporte informal cumple un papel esencial en integración de la población de las periferias a la hora de sumarse a los circuitos de producción-reproducción-circulación a la estructura de las urbes capitalistas. Ahora bien, desafortunadamente esta es una cuestión muy poco explorada, los estudios realizados respecto al transporte informal desde una perspectiva de análisis marxista se cuentan apenas con los dedos de la mano. En su contraparte, aquellas investigaciones las cuales buscan descubrir el funcionamiento del transporte informal, describiendo sus partes y mecanismos pululan por la esfera de los estudios urbanos. Estos últimos están principalmente auspiciados por perspectivas ligadas a la movilidad sostenible y al desarrollo de sistemas de transporte más eficientes a partir de soluciones técnicas; estas soluciones tecnócratas en el mejor de los casos aportan ciertas mejoras a la movilidad de las periferias ya consolidadas lo cual desencadena toda una avanzada de los capitales inmobiliarios para extraer valor de los desarrollos urbanos producidos de manera informal. Bajo este panorama, el desarrollo de investigaciones inscritas en la perspectiva de la geografía crítica radical puede generar aportes en la comprensión del transporte informal, sirviendo como insumos de las masas populares en los

momentos de organización política y disputa por mejores condiciones de vida ante el estado y el capital.

¿Qué otras rutas han tomado para este destino?

Antecedentes

Este recuento de antecedentes tiene como función y objetivo 1) lograr evidenciar las distintas perspectivas de análisis sobre los que se han elaborado las creaciones documentales en torno a la cuestión del transporte urbano informal en América latina; 2) identificar de las variables comunes en los distintos trabajos investigativos entorno al transporte informal. Para este fin, se ha decidido ubicar los textos revisados en tres grupos: 1) aquellos trabajos dirigidos a tomar el transporte informal como un objeto de investigación en sí mismo, buscando develar los distintos elementos que le componen. 2) los textos enfocados en estudiar la relación existente entre el transporte informal y el formal. 3) un último enfoque en el cual se abordan las implicaciones espaciales del transporte informal. Es decir, textos en los que se relacione de manera directa o indirecta el papel del transporte informal en el desarrollo y la configuración espacial de escenarios de carácter urbano, tal como las periferias.

Estructura y forma del transporte informal como eje de investigación.

El propósito encontrado en este grupo de trabajos es la identificación y posterior exposición de distintos elementos constituyentes del transporte informal. Ahora bien, esto no les impide la realización de aseveraciones en relación con elementos más funcionales y relacionales del transporte informal. Para la sistematización de estos escritos se decide identificar las variables estudiadas y resultados encontrados. De este modo, los factores presentados van desde las relaciones laborales existentes en los escenarios de trabajo del transporte informal hasta los tipos de vehículos utilizados para desarrollar esta actividad.

Para empezar, en cuanto al empleo informal en el transporte los textos acá abordados se encargan de dar unas caracterizaciones bastante detalladas de los asuntos que giran en torno a este trabajo. Por un lado, Zúñiga (2019); Cabrera y Bianca (2022); Golub, Balassiano, Araújo, y Ferreira (2009); Oviedo (2022) , y otros, nos muestran los distintos tipos de arreglos, relaciones laborales, relaciones de propiedad y puestos de trabajo existentes en esta labor. Así, algunos elementos comunes son los arreglos laborales, estos autores mencionan distintas maneras de estas relaciones laborales existentes entre propietarios y operadores. En este ámbito existen varias posibilidades: El propietario-operador, propietario-Empleador, operador-Empleado y operador-arrendador. Cada una de estas situaciones significa mejores o peores condiciones para cada una de las partes. Por ejemplo, en el caso del propietario- empleador, el propietario es quien mayor ganancia obtiene, mientras que el empleado solo recibe una pequeña porción de lo trabajado, en concepto de salario. Una situación diferente puede ser la del operador-arrendador, en esta el propietario y el arrendador del vehículo obtiene ganancias no tan dispares. Los acuerdos laborales se suelen hacer de manera oral o escrita, pero pocas veces cuenta con validez legal. Por otro lado, en estudios como los de De la puente y Torres (1992), y los de Oviedo (2022) el principal oficio es el de conductor. Pero la cantidad de trabajos se amplía a medida que estos medios informales se complejizan o son usados por mayor número de personas. Así, en vehículos de más de 15 personas es posible encontrar a trabajadores encargados de cobrar los tiquetes y a otros con la labor de anunciar el paso de los buses en las distintas zonas de conglomeración de pasajeros. Muchas veces estos oficios son ocupados por personas con vínculos cercanos al conductor, principalmente amigos y, en menor medida, familiares (Ríos, 2019). Aparte de estos tres puestos de trabajos también encontramos el denominado *campanero*, *loro* o *sapo*. Este personaje básicamente se encarga de regular el tránsito de los vehículos de transporte informal. Su labor es informar a los conductores

acerca de la distancia y el tiempo de los otros vehículos de transporte que van delante de él (Valdez, 2014). En este sentido, ocupa realiza las tareas de un coordinador de frecuencias.

Aunado a lo anterior, algunos de estos autores (Oviedo, y otros, 2022; Pohl y Sepúlveda; Cabrera y Bianca , 2022) ponen bastante atención en las condiciones laborales. Si bien este es un negocio el cual puede llegar a dejar una buena cantidad de rentas, aquellos que realmente se benefician son los propietarios de los vehículos. Los empleados tan solo obtienen una pequeña parte de lo que produce su jornada laboral. Los trabajadores del transporte informal no suelen contar con condiciones laborales estables o dignas. Los conductores deben desarrollar largas jornadas de trabajo de hasta 12 horas, muchas veces trabajan los siete días de la semana, no cuentan con afiliación a fondos de pensiones, en muchas ocasiones no cuentan con seguro médico, en caso de enfermedad no hay nada ningún tipo de ingreso económico que les cubra la convalecencia (Ríos, 2019). La falta de empleos en otros sectores lleva a las personas a aceptar estas condiciones de trabajo.

Claro está que no siempre sucede de la misma manera, en algunas situaciones las condiciones laborales de los trabajadores del sector del transporte informal logran algún tipo de mejora en su situación por medio de la formación de asociaciones de transportadores o sindicatos de trabajadores (De Soto,1987). En estas asociaciones los conductores del transporte informal logran conquistar algunas mejoras en su situación, tal como horarios de trabajo menos extensos y mejores salarios (De Soto, 1987). Aun así, esto no es condición para que su posición sea mucho menos acomodada que la de aquellos trabajadores del sector formal con algún grado de cualificación (Oviedo, y otros, 2022).

Referente a las rutas, las características de los diferentes vehículos y servicios prestados y las distintas formas de organización de los transportadores, es posible encontrar una amplia gama de

estudios, principalmente estudios de caso en ciudades específicas (Camacho, 2019) (CEPAL, 1985) (Cevallos y Gamble, 2022) (Oviedo y Titheridge, 2015) (Valdez, 2014). Para estos autores, el transporte informal se desarrolla como solución para suplir necesidades de movilidad. Así mismo, se resalta la alta presencia de este transporte en zonas de poblaciones con bajos ingresos o también las zonas de expansión urbana (Cabrera y Bianca, 2022) (Zúñiga, 2019). Ahora bien, esto no quiere decir que en las zonas consolidadas de las ciudades este transporte no esté presente, lo está, pero en menor medida (Camacho, 2019).

Cabrera y Bianca (2022) definen las rutas como aquellos trayectos por los cuales transitan los transportes, en este caso los transportes informales. Estas se suelen consolidar por la tradición, por arreglos con las entidades gubernamentales o por acuerdos con las comunidades. Nuevamente, en relación con la creación o establecimiento de las rutas de transporte, estas se desarrollan de varias maneras. Por ejemplo, Cabrera y Bianca, (2022) nos presentan tres maneras diferentes por medio de las cuales se logran establecer las rutas de transporte informal. Estas tres formas están ubicadas en contextos espaciales de expansión urbana y son fruto del análisis de las dinámicas urbanizadoras en la ciudad de Cochabamba, mas no son lógicas exclusivas de esta zona del mundo. En primer lugar, encontramos aquellas que son fruto de la autogestión de las comunidades y poblaciones que empiezan a producir y habitar las periferias urbanas. Para estas comunidades el transporte informal se convierte en otra de las tantas necesidades que cumplir para lograr habitar sus nuevos lugares de residencia. Así, de la misma manera que la electricidad, el acueducto u otros bienes de uso general, el transporte se convierte en un desarrollo gestionado por la comunidad. Para esto se buscan asociaciones de transportistas o agentes individuales que cuenten con algún tipo de automotor. Una vez realizada esta acción, se procede a establecer las rutas de conveniencia para los habitantes, así como también el precio del tiquete de esta ruta. Una segunda manera es aquella

en la cual una organización de transporte informal, ya establecida, decide extender sus ramales u oferta de transporte hacia aquellos lugares de expansión urbana en donde aún no existe ningún tipo de transporte público. En esta segunda forma la comunidad no tiene un papel preponderante en la gestión de la ruta, por esta misma razón, los costos del transporte suelen ser más elevados en estas clases de rutas. Estas son algunos de los mecanismos en cómo se consolidan o forman las rutas, vale la pena aclarar que estas rutas no son inamovibles, por el contrario, suelen cambiar sus precios, vehículos y recorridos con bastante frecuencia (Arévalo, Martínez , y Rodríguez, 2018).

Otra cuestión discutida en relación con las rutas es el tipo de trayecto que realizan. Estas pueden ser rutas cortas, las cuales se pueden encargar de transportar a las personas desde barrios periféricos hacia avenidas principales, Villar (2021) y Oviedo y Titheridge (2015) nos presentan estas situaciones en sus estudios. Estas rutas cortas pueden ser de entre 1 a 5 km, su costo suele ser la mitad o del mismo valor de un ticket de transporte formal (Zúñiga, 2019). Otras rutas son de recorrido intermedio, en estas las distancias pueden ir desde los 5 a los 10 kilómetros, su precio (si no es un medio de transporte exclusivo o también denominado *expreso*) no suele superar el de un ticket de transporte formal. Por último encontramos aquellas rutas con un recorrido extenso, de más de 15 kilómetros, estas rutas suelen ser efectuadas por vehículos con una capacidad de más 10 pasajeros y el precio del pasaje suele mantenerse igual al del transporte formal. A medida que las rutas son más extensas el tipo de vehículo suele cambiar (Camacho,2019). Así, las rutas con los recorridos más extensos suelen contar con los carros mejor adecuados y con mayor capacidad de pasajeros. Mientras que las rutas más cortas son cubiertas inclusive por automóviles de un solo pasajero, tal como las motocicletas (Zúñiga, 2019).

En relación a los vehículos, Arévalo, Martínez, y Rodríguez (2018) , Oviedo y Titheridge (2015) , De Soto (1987), Valdez (2014), entre otros, nos presentan una amplia variedad de vehículos

que ofrecen el servicio público de transporte. Un primer elemento refiere a que son automotores o vehículos no diseñados de fabrica para el transporte público de personas. Así, la presencia de motocicletas, automóviles particulares, camionetas pick up, camiones de carga o bicitaxis, conlleva a la necesidad de realizar algunas modificaciones a estos vehículos. Un segundo elemento es el número elevado de años en servicio de estos vehículos, suelen ser modelos de al menos una década de antigüedad (Álvarez, Gutiérrez, 2019). Esta situación hace que muchas veces se conciba el transporte informal como un medio de transporte precario y de malas condiciones. Situación particularmente contraria sucede por ejemplo en ciudades como Rio de Janeiro (Golub, Balassiano, Araújo, y Ferreira, 2009) o en Quito (Cevallos y Gamble, 2022) en donde el transporte informal es mejor calificado y de mayor preferencia por parte de los ciudadanos. Este se presenta como un medio de transporte mucho más eficiente, barato y seguro, cuestión que aumenta su uso. Tanto es así, que en ciudades como Puerto Príncipe el 56% de la oferta y uso de transporte es a través de los prestadores informales de este servicio. En este último caso las cifras aumentan por la baja oferta de transportes regularizados (Ríos, 2019).

Otro tema abordado son las distintas formas de organización en las que se agrupan los agentes inmersos en el transporte informal, llámense conductores, propietarios, pasajeros, campaneros, cobradores, o anunciadores. Estas asociaciones surgen en un inicio con la intención de dar un orden a las actividades desarrolladas desde el transporte informal, pero también como herramienta para defender sus intereses (Zúñiga, 2019). De este modo, las asociaciones en el transporte informal suelen fungir como mecanismo para aumentar la representación, influencia y el capital político de los operadores (De Soto, 1987). Además del aumento en las posibilidades de acceder a mejores condiciones laborales, descrito anteriormente, las asociaciones y cooperativas de trabajo informal también funcionan como mecanismos de presión por medio de

los cuales se consolidan rutas, se establecen concesiones informales-formales, se accede a créditos para la compra de vehículos (De Soto, 1987).

Lo formal y lo informal desde la dualidad causalista

En este conjunto de textos se observa la exposición de una postura causalista en donde lo informal y lo formal presentan una relación de dualidad. Esto parte de un entendimiento funcionalista sobre el transporte informal. Para cada uno de estos escritos es fundamental la relación existente entre lo formal y lo informal, siendo imprescindible para entender la configuración de sus características. Así, para Villar (2016) el transporte en la ciudad de Santiago de Cali existe debido a las carencias de movilidad dejadas por el transporte formal. Para este mismo autor, el transporte informal cumple dos funciones positivas. La primera es satisfacer necesidades de movilidad. La segunda es la creación de nuevos puestos de trabajo. En esta misma línea, para Noguera (2021) es la implementación de medios formales de transporte masivo como los BRT los que compelen al desarrollo del transporte informal. Esto es así por cuanto el proceso de instauración de estos sistemas de transporte implican la desarticulación de sistemas de transporte tradicional. La eliminación de las formas tradicionales de transporte afecta principalmente a espacios periféricos a donde el sistema BRT no llega de manera eficiente, generándose el escenario perfecto para la puesta en marcha del transporte informal. Ligado a lo anterior la CAF (2006) propone un ciclo en el cual la falta de resultados positivos de la implementación del BRT conlleva a un empeoramiento de las condiciones de movilidad en la ciudad, dando posibilidad al surgimiento de mayor uso de transportes particulares y transportes informales. Así, es evidente la asignación de una relación de causalidad sobre la existencia del transporte informal. Se le asigna el papel de causa a las deficiencias e insuficiencia de los transportes formales y de efecto al surgimiento del transporte informal.

Dentro de este eje también encontramos el trabajo de Hernando de Soto. Para este autor el transporte informal, la informalidad en general, surge de las trabas legales impuestas por la formalidad. Así, para De Soto (1987) la informalidad es la solución de las clases populares para poder emprender empresa y solucionar necesidades apremiantes. La formalidad constituye sobre costos no asumibles por los ciudadanos, por tanto, surge la informalidad como mecanismo de salvar estas barreras.

La mayoría de estos escritos tienen como objetivo final proponer posibles soluciones al problema del transporte. Por ejemplo, Villar (2016) propone la articulación de los operadores del transporte informal integrado de transporte en Santiago de Cali como una posible solución a algunos de los problemas. Con esto se lograría una regulación del transporte informal sin tener que perder su servicio. En este mismo camino Noguera (2021) y también De soto (1987) proponen la eliminación aquellas regulaciones que dificultan la formalización de los medios de transporte informales. Estas últimas apuestas conllevan a una postura legalista de la formalidad, dejando por fuera elementos económicos, espaciales y sociales.

Otros autores relacionados con la postulación de soluciones al transporte son Alatorre (2021), Golub et al (2009) y Cabrera (2018). A partir de estos autores es posible llevar a cabo una breve revisión del estado de la cuestión del transporte y las propuestas dirigidas en el camino de la movilidad urbana sostenible. Los efectos considerados como negativos en el transporte informal son de diversa índole. Por tanto, las razones para una regulación de este van desde los problemas causados en el tránsito hasta las afectaciones económicas causadas a las empresas de carácter formal.

A partir de esto, las soluciones a el denominado problema del transporte parten de reconocer diversas causas, como la ineficiencia del transporte formal, la falta de cobertura de las rutas

formales, el menor costo de los servicios informales, entre otros. Los autores han reconocido una amplia diversidad de medidas desarrolladas por distintos gobiernos. Así, por ejemplo, en la ciudad de Santiago de Chile, lo desarrollado por el gobierno local es un amalgamamiento entre las rutas informales y las formales, de modo que las primeras sirvan como vehículos alimentadores para los SITM (Sistemas Integrados de Transporte Masivo) de la ciudad. Esto se da a partir de la implementación de tiquetes, los cuales pueden ser usados en transporte informal y formal. Otras soluciones más tradicionales, pero de menor eficiencia, ha sido la persecución y criminalización de los operadores informales (Golub et al, 2009). Otros mecanismos han sido la inversión para el mejoramiento de las condiciones de prestación de servicio de los transportes públicos de carácter formal. Esta iniciativa tiene como fin que los pasajeros de transporte informal migren progresivamente hacia el transporte formal. Como es posible observar, son de diversa naturaleza las soluciones que se plantean en función de las propuestas o políticas de regulación, en miras a un ejercicio de gobernanza y desarrollo de una movilidad urbana sostenible con mayores estándares de calidad y eficiencia en la prestación del servicio.

Espacio y transporte informal

Por último, se presentan los escritos interesados en las implicaciones espaciales del transporte urbano informal en las ciudades. Bajo este interés investigativo podemos encontrar los trabajos de Carmona (2020), Cabrera y Bianca (2022), Mamani (2004) y también algunas menciones en los textos de Valdez (2014) y Camacho (2019). Los aportes desde este énfasis podríamos dividirlos en dos perspectivas teóricas. Por un lado, aquella en la cual se desarrolla toda una conceptualización acerca de la manera en que los agentes urbanos experimentan su cotidianidad a través de las distintas situaciones de desigualdad. Esta es una mirada caracterizada por tener dos categorías como ejes centrales, uno es la segregación espacial y el otro es la exclusión social.

Bajo estos dos postulados se desarrolla toda una construcción teórica sobre la cual se aborda el transporte informal como una posibilidad para hacer menos restrictiva la segregación espacial en la que viven los habitantes de las periferias (Oviedo y Titheridge 2015). Pero al mismo tiempo se reconoce al transporte informal como una muestra de la realidad segregada en la que viven miles de personas de las periferias.

Como segunda perspectiva de análisis, y en la cual se encuentran muy pocos trabajos dedicados a su desarrollo, encontramos los trabajos de Carmona (2020) Carmona (2021), Cabrera y Bianca, (2022) y Mamani (2004). Por un lado, si bien el texto de Carmona se desarrolla en el marco de una revisión documental de las distintas perspectivas y lugares de análisis del transporte informal, como bien lo aclara el título, no deja de realizar acotaciones y declaraciones en las cuales se evidencia una postura de análisis clara. En este sentido, quizá uno de los elementos de mayor relevancia es el señalamiento de la ausencia de un corpus teórico y analítico que se preocupe por develar las dinámicas en que el transporte informal se integra en los procesos de valorización de capital en las ciudades y así mismo, de su papel en los procesos de expansión urbana. Así, el autor propone un horizonte de investigación en el cual se busque correlacionar los aspectos espaciales de las ciudades a los procesos de desarrollo del transporte informal. En segundo lugar, encontramos el texto de Cabrera y Bianca (2022), denominado Para tránsito y expansión urbana: el transporte informal como dispositivo de urbanización. En este texto el oriente teórico de los autores está dirigido a defender la tesis de que el transporte en general ha sido un elemento transformador de las ciudades. En este sentido, sobre el transporte informal afirman que este ha se ha constituido como <<un dispositivo, en tanto conjunto de tecnología que permite acciones adaptadas y flexibles, con consecuencias materiales específicas, pero además como conjunto heterogéneo de elementos socioeconómicos con efectos de control

territorial, acumulación de ganancias y generación de desigualdad>> p.6 (Bianca y Cabrera, 2022). En términos más concretos, se propone el transporte informal como un elemento por medio del cual se ha logrado crear y consolidar nuevos asentamientos urbanos.

Para finalizar, como es posible observar en este primer acercamiento documental al estado de lo hecho entorno al transporte informal, las perspectivas de carácter descriptivo, técnicas y ligadas a la movilidad sostenibles, son de elevado número. Esta situación quizá responda a unas lógicas en las que se busca dar soluciones tecnócratas a problemas de carácter político y social.

2) Aunque parezca, esto no es pura carreta.

Marco teórico

El origen de la forma y estructura de las actuales ciudades latinoamericanas podemos encontrarlo en las lógicas de producción presentes en el modo de producción del cual hacen parte, es decir, del capitalismo. En ese sentido, se podría llegar a pensar que las ciudades de América latina, las de Europa, las de África o las de los Estados Unidos presentan unos mismo rasgos y características, pero esto no es así. En este sistema mundo (Wallerstein, 1979), dominado por las formas de producción capitalistas, las distintas sociedades que le conforman se encuentran inscritas en diversos roles los cuales corresponden a variadas funciones en el proceso de producción y acumulación capitalista, En otras palabras, la estructura del capitalismo conlleva una división internacional del trabajo en la que se reparten cargas, beneficios y posiciones jerárquicas (Osorio, 2015). Así, unas regiones del mundo se consolidan como las potencias centrales, en donde se llevan a cabo los procesos productivos de mayor valor agregado y en donde se concentran entidades de gran poder como el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional, la Bolsa de Valores de Nueva York o las oficinas centrales de los principales oligopolios del mundo, tal como Amazon,

General Electric, PepsiCo, Bayer o Toyota. Pero más allá de ser lugar de emplazamiento de estas entidades, las centralidades del capitalismo representan los espacios producidos a partir del expolio masivo y constante de las producciones espaciales periféricas; se erigen como los espacios históricamente beneficiados del intercambio desigual, de la miseria y la explotación presente en los países de la periferia. La estructura previamente descrita conlleva a que no solo se consoliden desigualdades en la configuración socioeconómica de los distintos países inmersos en el capitalismo, también se desarrollan desigualdades en las configuraciones socioespaciales. estas disparidades existen, paradójicamente, pese a estar inscritas en el mismo modo de producción, una verdad inaceptable para los apologetas más rancios del liberalismo económico.

De este modo, la producción del espacio urbano en el capitalismo se materializa no bajo un único forma de urbanización. Por el contrario, este varía según el momento y el lugar en el que se da. Cada una de las sociedades desarrolla patrones de acumulación y reproducción (agrominero-exportador, industrial, financiero) los cuales a su vez producen unas condiciones de producción urbana específicas. Ahora bien, es cierto que han existido momentos en los que un modelo urbanizador se ha extendido tanto en países del centro como de la periferia, tal como sucedió con el funcionalismo modernizante presidido por Le Corbusier, pero esto no significa que los resultados obtenidos y el desenvolvimiento de este tipo de producción urbana haya sido el mismo en cada lugar desarrollado, la estructura socio-económica y socio-espacial previa influye en el desarrollo de producciones y consecuencias espaciales radicalmente diferentes (Gutiérrez y Gutiérrez, 2012). Bajo estas premisas, es correcto deducir que las formas y mecanismos de producción del espacio urbano de las ciudades latinoamericanas no pueden analizarse bajo los mismos esquemas y conceptualizaciones utilizadas en las ciudades de la centralidad capitalista.

De tal manera, se han de buscar categorías, marcos conceptuales y esquemas que correspondan a la forma en que las sociedades latinoamericanas se encuentran inmersas en el capitalismo.

Dicho lo anterior, es menester aclarar que la diferenciación y condiciones desiguales presentes entre las distintas ciudades del mundo no se limitan a los desencuentros en estilos arquitectónicos o diseños paisajísticos. Si bien es cierto que las diferencias entre las ciudades de los mal llamados países desarrollados (de aquí en adelante denominados como economías centrales) y los también mal llamados países subdesarrollados (desde ahora denominados como economías periféricas o de capitalismo dependiente) presentan claras particularidades visuales, las cuales les hacen reconocibles a simple vista, estas son a penas la epidermis del entramado urbano. Quedarse únicamente con el análisis de estas características más exteriores, reduciendo los ejercicios investigativos al descubrimiento de cualidades para generar descripciones y constriñendo las discusiones a vetustas clasificaciones entre la dicotomía moderno-tradicional, conducirá inexorablemente a escenarios de tecnocracia en los que las propuestas de solución a los problemas se traducen en la imposición de visiones abstractas del espacio, las cuales terminan por ser funcionales al status quo (Ramos, 2021). En este sentido, si lo que se busca es comprender el funcionamiento más nuclear de las ciudades latinoamericanas, y las razones medulares de la desigualdad socioespacial en estas, es necesario posicionarse desde perspectivas de análisis dispuestas a renunciar a la tendencia de tomar las apariencias como móviles de explicación, con la sapiencia de que los síntomas casi nunca son la enfermedad en sí misma.

En función a lo anterior y con el objetivo de desarrollar este proyecto de investigación, se toma como piso teórico los postulados de la geografía radical. Bajo esta corriente teórica se han consolidado unas categorías y esquemas de análisis las cuales son el andamiaje teórico central en muchas de las perspectivas presentes en el estudio de la cuestión urbana. Fundada en la segunda

mitad del siglo XX y de corte marxista, la geografía radical se erige como una respuesta contestataria a los estudios académicos de carácter urbano los cuales acudían a las geografías de corte más tradicionales. Estas últimas tomaban forma a partir de estudios sociales funcionalistas y de análisis de sistema. Paralelamente, su objetivo último era la búsqueda de un orden y regulación sostenida en presupuestos de orden moral o geoestadísticos y que propendían por la reproducción de las lógicas de acumulación y reproducción del capitalismo (Soja, 2008). Así, <<en el propósito de llenar este hueco teórico y empírico, comenzaron a desarrollarse nuevos enfoques que trataban de comprender la dinámica del espacio urbano capitalista industrial... interpretar, tanto práctica como teóricamente, no sólo la crisis urbana, sino la verdadera naturaleza del proceso de urbanización y de la producción social del espacio urbano.>> (Soja,2008, p.152). Como fruto de esta nueva ola de activistas, académicos y pensadores involucrados en el nuevo esfuerzo por comprender las dinámicas, agentes, disputas y patrones presentes en la ciudad capitalistas, surgen algunos de los aportes teóricos de mayor alcance, lo cuales han fungido como macroestructura teórica para desarrollar el presente ejercicio de investigación. Para este caso particular se toman las siguientes propuestas como esquema teórico de gran amplitud: a) los desarrollos teóricos de Henri Lefebvre, especialmente aquellos que refieren a la producción social del espacio y cuyo libro condensador lleva el nombre de *La producción del espacio* y b) las propuestas analíticas acerca de las contradicciones estructurales del capitalismo, desarrolladas en primera instancia por Karl Marx y luego condensadas, sistematizadas y actualizadas por David Harvey en el libro *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*

Ahora bien, es importante mencionar que estas teorías, si bien representan la estructura, el esqueleto, o el escenario en el que este trabajo de grado toma sentido, no son las categorías centrales de análisis. Se toma a la producción del espacio y los análisis de las contradicciones del

capital como el esqueleto de este ejercicio investigativo, son las categorías más gruesas, de mayor vastedad, mientras tanto, las más finas son las que permiten dar cuenta del problema de investigación de una forma más especializada, cubren de carne el esqueleto; Estas últimas son: a) la periferia informal b) la informalidad urbana, c) La movilidad urbana y d) La vida cotidiana.

Estos dos abordajes teóricos, los de mayor amplitud, guardan una importante similitud o línea general la cual es de vital importancia, esta es la superación del abordaje del espacio como un mero elemento en el cual se desarrollan acontecimiento y por ende tiene la mera función de ser un contenedor de la realidad. Ahora bien, si se han de tomar estos dos aportes como la base de esta investigación, es debido dar un breve repaso a sus propuestas teóricas y así dar cuenta de su potencial analítico para con el espacio urbano y su producción.

Todo esto ha sido fruto del trabajo, producido por la gente: La producción del espacio

Esta es una propuesta teórica la cual en primera instancia se opone radicalmente a la concepción del espacio como un contenedor, un recipiente el cual es colmado de objetos a lo largo de la historia, sin más, un escenario en el cual suceden acontecimiento. También, cuestiona la ausencia de un consenso en las distintas ramas del saber para dar unas cualidades específicas al espacio, situación que resulta en una desbordada variedad de concepciones del espacio las cuales incluso no llegan a tener relación alguna entre si (Espacio aéreo, espacio musical, espacio mental, espacio geográfico, espacio geométrico, etc.). Este, según Lefebvre (2013), ha sido el común denominador cuando de conceptualizar el espacio se trata; La confusión y la fetichización. Contrario a esto, lo que nos dice el autor, es que el espacio no es un objeto o un elemento terminado y susceptible de ser presentado de manera definitiva. Lejos de esto, el espacio está más cerca de ser un proceso que un objeto, y esto es así por cuanto el espacio es social, es decir, responde a las lógicas de los procesos sociales. Ahora bien, para lograr captar de lleno la especificidad de este espacio social

primero debe dejar de ser confundido <<con el espacio mental (definido por los filósofos y los matemáticos), y de otro lado, con el espacio físico (definido por lo práctico-sensible y la percepción de la naturaleza)>> (Lefebvre, 2013, p.87).

De este modo, por cuanto es un espacio social se derivan unas implicaciones las cuales amplían la potencialidad analítica de la tesis desarrollada por el autor. La primera de las implicaciones es que el espacio social es fruto de la producción social; así, es un producto social, no estático sino en constante movimiento. La segunda implicación presentada es la desaparición del espacio naturaleza. Este espacio, el cual se yergue como el espacio primigenio, origen de todo, cuna del proceso social, ya no existe nunca más en su forma prístina, la acción social del ser humano le ha transformado de manera indeleble. La naturaleza ha sido vencida y como consecuencia solo ocupa la imagen de fondo del escenario en el que se desarrolla el proceso social, siendo fuente de los recursos usados por las diversas sociedades para la producción de su espacio (Lefebvre, 2013). Por su parte, la tercera implicación refiere a que cada sociedad, cada modo de producción, ha desarrollado un espacio propio, esto por cuanto ha partido de relaciones y mecanismo de producción particulares. La producción de cada uno de estos espacios diferenciados está conformado por un triada la cual corresponde a:

<<(a) La práctica espacial, que engloba producción y reproducción, lugares específicos y conjuntos espaciales propios de cada formación social; práctica que asegura la continuidad en el seno de una relativa cohesión. Por lo que concierne al espacio social y a la relación con el espacio de cada miembro de una sociedad determinada, esta cohesión implica a la vez un nivel de competencia y un grado específico de performance.³¹

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

(c) Los espacios de representación, que expresan (con o sin codificación) simbolismos complejos ligados al lado clandestino y subterráneo de la vida social, pero también al arte (que eventualmente podría definirse no como código del espacio, sino como código de los espacios de representación).>> (Lefebvre, 2013, p92)

Estas se configuran como unas de las implicaciones presentes en la concepción del espacio como un producto social. Ahora bien, es necesario tener en cuenta uno de los elementos de mayor importancia en la teoría de la producción del espacio, y es que este proceso de producción no se presenta como una situación causal en el que la producción del espacio se presente de una manera unidireccional sociedad-espacio, por el contrario, esta es un proceso de carácter dialecto en el cual tanto el espacio como la sociedad toman papel como productores y productos. En este sentido, por ejemplo, la sociedad capitalista ha producido un espacio a imagen y semejanza suya, el cual guarda en si las lógicas presentes para la reproducción de las relaciones sociales y de reproducción que le engendraron; en este sentido, el espacio produce los elementos necesarios para la reproducción del proceso social del que hace parte. De ahí que Lefebvre resalte la necesidad de que en un esfuerzo revolucionario por una sociedad socialista se propenda por la producción de espacios en oposición a los espacios del capitalismo (Lefebvre, 2013). En líneas generales y exageradamente resumidas, estos son algunos de los elementos centrales que conforman la teoría de la producción social del espacio.

Este tiesto se va desbaratando a medida que anda: contradicciones del capitalismo

El capitalismo es un modo de producción el cual surge predestinado a ser herido por su propio devenir. Su modo de funcionamiento es un mecanismo el cual termina socavando y destruyendo las fuentes y escenarios de su reproducción. Tal como un motor de combustión interna, la puesta en marcha de sus engranajes terminara por desgastar y dañar los elementos que le constituyen. Aunque se diseñen soluciones las cuales resuelvan algunos problemas, estas apenas serán pasajeras, encarnan arreglos provisorios de un destino insalvable. De las más profundas características del capitalismo surgen una serie de contradicciones las cuales de manera progresiva se agudizan y terminan por generar crisis cíclicas que ponen a tambalear estructuras políticas y económicas de gran importancia para el capitalismo. Las distintas crisis a nivel global, la de 1930, la de 1973, y la de 2008 son ejemplo de esta situación.

Para entrar en materia, Harvey nos presenta la contradicción como el enfrentamiento de <<dos fuerzas aparentemente opuestas simultáneamente presentes en una situación, una entidad, un proceso o un acontecimiento determinado>> (Harvey, 2014, p18). Así, no se toma la contradicción como la existencia de dos situaciones tan irreconciliables que solamente una puede ser verdadera, generando un escenario de exclusión (concepción que corresponde más a una perspectiva de pensamiento dualista). Por el contrario, las contradicciones presentes en el capitalismo refieren a dos fuerzas de un mismo sistema los cuales son esenciales para el funcionamiento del sistema mismo, pero que también representan el origen del desequilibrio debido al antagonismo existente entre estas dos fuerzas. En este sentido, el análisis puesto en marcha corresponde al dinamismo presente en una relación de tipo dialéctica, en la que los dos elementos en disputa están en continuo

movimiento y a fin de cuentas es este movimiento el que supone el movimiento mismo del mecanismo o sistema (en este caso el capitalismo).

Las contradicciones presentes en el capitalismo son varias, Harvey (2014) las divide en tres, dentro de las cuales el primer grupo de siete son las fundamentales; dentro de estas se encuentran la contradicción entre valor de uso-valor de cambio, propiedad privada-estado capitalista, valor social- dinero, apropiación privada-riqueza común, capital- trabajo y capital fijo-capital móvil. Cada uno de estos elementos están integrados en los distintos escenarios a partir de los que el capitalismo desarrolla su accionar. Así, encontramos contradicciones que refieren al ámbito de la producción, al de la circulación de mercancías o al de la reproducción. Desafortunadamente dar abedaje a cada una de estas contradicciones desborda los alcances de este proyecto de investigación. A lo que aquí respecta la atención será puesta esencialmente en el antagonismo presente entre el capital fijo y el capital móvil.

Una de las preguntas que surgen al hablar sobre el capital es aquella que se cuestiona por la naturaleza de este ¿Qué es el capital? ¿A que se hace referencia cuando se menciona esta palabra? ¿Es acaso una cosa o es un proceso? A propósito de David Harvey (2014), este autor dice que el capital se presenta tanto como un proceso, así como una cosa. Esta situación es así por cuanto el motor del capitalismo, es decir la acumulación, se desarrolla a partir del flujo del capital por diversos momentos. En este aspecto, se menciona que el capital necesita estar en constante movimiento, lo cual se traduce en su reinversión, para que los ciclos de acumulación continúen produciendo y en ese sentido se reproduzca el capital. Así, en tanto proceso, <<el capital es un flujo continuo de valor que atraviesa diversos momentos y transiciones de una forma material a otra>> (Harvey, 2014, p84). Lo cual conlleva a que << En determinado momento, el capital asume la forma dinero, en otro es un conjunto de medios de producción (incluida la tierra y ciertos

recursos) o una masa de trabajadores que entra en la fábrica>> (Harvey, 2014, p84). Esta situación lleva a deducir que es una necesidad infranqueable que, para el proceso de acumulación de capital, de valores, que este se materialice en los distintos elementos que posibilitan el funcionamiento del sistema en general.

En este sentido, el mejor ejemplo de esta contradicción la podemos encontrar en las ciudades. Estas se configuran como el espacio del capitalismo por excelencia. Los circuitos de producción, circulación y reproducción se efectúan principalmente en este espacio, pero para conseguir esto se han tenido que invertir cantidades ingentes de capital móvil en capital fijo; construcción de fábricas, embarcaderos, aeropuertos, autopistas, grandes conjuntos habitacionales, servicios de todo tipo, son necesario para que los circuitos mencionados anteriormente se logran llevar a cabo y así conseguir la tan ansiada acumulación de capital. Ahora bien, el problema para el capital (como proceso) con relación al capital fijo es que este ha significado un altísimo costo el cual será amortizado en larguísimos plazos, o incluso nunca lo será, generándose un escenario de pérdida de capital y así una amenaza para la valorización del capital. Ante esta situación, el capital (como proceso) ha encontrado salidas las cuales les permiten paliar o más bien, desplazar los efectos negativos de este antagonismo entre capital móvil y capital fijo. Una de estas soluciones nos la presenta Topalov (2006), básicamente refiere a que en el contexto del desarrollo de la infraestructura urbana de gran costo y bajo nivel de rentabilidad o amortización, es el estado el encargado de asumir estas cargas. Así, la construcción de bienes de consumo colectivo por los cuales es difícil cobrar por su consumo, tal como el desarrollo de redes ferroviarias o vías de automóviles, son cubiertas por el estado, salvándose el capital de tomar forma de capital fijo en estos desarrollos, pero si sacando beneficios de las posibilidades que estos despliegan.

Para cerrar este pequeño apartado relacionado a esta contradicción, en esta investigación nos resulta de gran interés observar como este antagonismo se resuelve en el caso en el que ni el capital, ni el estado asumen los costos del capital fijo, sino es la comunidad la que debe llevar a costas esta carga. Este, es uno de los elementos central para analizar los servicios y bienes que han sido producidos por las masas populares en función de su reproducción y que han dado forma a las ciudades latinoamericanas y que como no, han servido como herramientas a partir de las que el capital se ha valorizado. Más adelante se ha de profundizar con mayor detalle en esta situación.

Dos lugares una sola realidad: Periféria urbana informal.

El uso de estas tres voces no es mero producto del azar o la sencilla yuxtaposición de elementos, por el contrario, la intención es la de lograr expresar este proceso de la manera más acertada. Cada uno de estos tres términos expresa o representa en la realidad un fenómeno o situación con una alta cantidad de variables las cuales lo complejizan. De modo que, este ejercicio se desarrolla en la función de no caer en el error de aplicar categorías pensadas en un contexto histórico y espacial determinado, a realidades que se alejan de esos marcos sobre los que la categoría fue pensada en un primer momento; Esto por cuanto las realidades sociales son cambiantes, no estáticas. En este sentido, el replanteamiento de los conceptos es una tarea insoslayable si no se quiere fetichizar los fenómenos y convertirlos en campos ciegos, con una forma en el desarrollo teórico y con otra en la realidad. La debida correspondencia de la realidad con los conceptos solo puede ser fruto de la renuncia al dogmatismo. En términos concretos, esta conjunción de términos surge debido al florecimiento de producciones urbanas desarrolladas por la industria de la construcción, bajo la lógica de la especulación y en el marco de las actuales dinámicas de valoración del capital inmobiliario (Lindon y Hiernaux, 2004); a partir de las cuales, se están produciendo centralidades

periféricas en los perímetros urbanos de algunas ciudades de América Latina y que responden a los ciclos de igualación-diferenciación propios del desarrollo geográfico desigual (Smith, 2006).

Por otro lado, el uso de más de una palabra para hacer referencia esta realidad socio-espacial no se hace con miras a lograr definirla en sus más mínimos detalles y contornos. Lo que se persigue, no es un ejercicio de taxología a partir del cual rotular con una etiqueta un conjunto de variables aparentemente inmutables y reconocibles en una locación específica. Por el contrario, lo que se intenta es escapar de aquellas miradas prestas a relegar a las periferias urbanas informales (de ahora en adelante solo nombradas periferias) el estatus de cosa-objeto. Por ende, los sentido y contenidos en esta investigación corresponden a un análisis en el que las periferias son consideradas como una realidad en constante cambio; por ende, es nocivo para su comprensión cristalizar su contenido, hacerlo sería como definir la esencia de una persona únicamente con fundamento en una fotografía suya, perdiendo sin mayor recelo toda la riqueza que guarda como ser humano que vive en constante movimiento y transformación, es decir, en el marco del proceso vital. De este modo, es en tanto proceso que las periferias toman sentido para esta investigación.

En consideración a lo anterior, lo que se busca es lograr identificar aquellos elementos centrales en la configuración de las periferias como procesos en el marco del capitalismo. Para este fin, un primer momento corresponde a diferenciar estas formaciones socioespaciales de aquellas que se produjeron en otros modos de producción. Con este propósito, dos ejemplos a los que aludir son a) los burgos feudales a las afueras de las ciudades amuralladas y b) los poblados indígenas ubicados a los alrededores de los centros políticos y religiosos (principalmente habitados por europeos y criollos) durante la colonia. En primer lugar, como es posible deducir, el modo de producción a partir del cual tuvieron desarrollo cada una de estas formaciones socioespaciales fue distinta; lo cual, incita a señalar el papel diferenciado que estos asentamientos urbanos o

semiurbanos cumplían para con los lugares centrales y viceversa. Primero, para con el burgo feudal, podemos decir que sus procesos de formación y desarrollo corresponde con los procesos de desintegración de la estructura feudal en la que las relaciones sociales de propiedad y producción se desmoronaban (Dobb, 1974). Esta situación desencadenó y se vio empeorada por la migración de miles de campesinos hacia los centros urbanos, lugares de centralidades políticas y religiosas; Estas, se configuraron como locaciones producidas como un espacio consolidador de la ruptura del lazo entre la servidumbre y la nobleza (Dobb, 1974). Así, las poblaciones perimetrales a los muros de las ciudades se configuraron como parte del proceso de surgimiento de la clase burguesa, dando dinamismo a estas poblaciones a partir del desarrollo de complejos mercados locales. El segundo ejemplo remite al periodo colonial en la nueva granada. Según Fals Borda (1975), el modo de producción no estaba dominado por las relaciones sociales propias del feudalismo, pero tampoco las del capitalismo, este autor señala la existencia de unas relaciones de producción y propiedad particulares y que son denominadas como señoriales. En estas, también eran observables asentamientos ubicados en las proximidades de los centros políticos y religiosos habitados por españoles. según Reina (2004) la existencia de estos poblados en los contornos se correspondía a intereses de orden social, económico, político y religioso. Por un lado, reunir a las poblaciones indígenas en grupos compactos y ubicarlos en lugares próximos a las instituciones permitía un mayor control sobre estas poblaciones; Así, se hacía más fácil: la adoctrinación religiosa, la asimilación de valores europeos, el cobro de impuestos y el uso de los indígenas en labores domésticas. Además, la autora también identifica dos mecanismos en el movimiento de los indígenas a los contornos de los asentamientos españoles; el primero era propiciado por las autoridades españolas, principalmente la iglesia, se trasladaban comunidades enteras, primero reduciéndolas a grupos compactos y luego asignándoles nuevos lugares donde vivir; el segundo,

remitía a movimientos poblacionales individuales o de grupos familiares, estos eran fruto de la desintegración de conjuntos poblaciones más amplios y la consecuente búsqueda de una nueva comunidad (Reina, 2004).

A partir de lo anterior, es posible dar cuenta que las razones al proceso de asentamiento en los márgenes de los burgos consolidados y de los procesos de poblamiento en los entornos de los poblados españoles coloniales corresponden con lógicas propias del momento histórico-espacial, lo cual les diferencia completamente entre sí y respecto a las periferias urbanas de los países del capitalismo dependiente. Esta comparación, tiene como sentido mostrar la inutilidad de usar únicamente el carácter locacional como elemento sobresaliente en el abordaje de las periferias, hacerlo llevaría a desarrollar análisis vacuos de cualquier perspectiva que integre las periferias con los circuitos de reproducción y acumulación de capital.

Así, algunos de los principales elementos para la construcción de este edificio teórico, dispuesto para comprender las periferias, los podemos hallar en el texto *Dialéctica de la dependencia*, escrito por Rui Mauro Marini. Primero, es importante dar cuenta que la configuración de las periferias responde a un capitalismo el cual no es aquel presente en las sociedades industrializadas. De este modo, no es posible analizarlo a partir de las herramientas conceptuales elaboradas para el análisis de las sociedades capitalistas "clásicas" (Marini, 2008). Las sociedades latinoamericanas experimentan un capitalismo de distinta índole, o más bien, una cara distinta del capitalismo, pero no por eso desarticulado del proceso global de acumulación y producción capitalista; es más, solo toma sentido si es contemplado en un marco global. así, es posible afirmar que las economías latinoamericanas se integraron a la economía global en dos grandes momentos: el primero durante la colonia, a partir de la explotación y exportación de metales preciosos como el oro y la plata; El segundo momento, una vez conquistadas las independencias, en el marco del auge industrial Inglés

y de la subsecuente división internacional del trabajo en el que las sociedades latinoamericanas se centraron en la explotación de recursos agro-mineros (Marini, 2008) . En estos dos momentos, la balanza comercial siempre estuvo jugando en su contra, el poco valor agregado presente en las mercancías producidas en los países de América latina y las ventajas de producción de las economías centrales generaba un intercambio desigual el cual enquistaba cada vez más la subordinación de esta región con relación a las potencias económicas.

De esta manera, se configura un capitalismo dependiente en América Latina el cual, como se menciona con anterioridad, se caracteriza por estar subordinado a las necesidades comerciales de las potencias centrales; su papel es el de la periferia. Ahora bien, esta dependencia no es de carácter lineal o unidireccional, el esquema centro-periferia es uno de carácter dialecto en el cual, aunque exista situación de subordinación, la dependencia es bidireccional. Así, La relación centro-periferia se configura como una relación de dependencia la cual se desarrolla y tiene sentido únicamente en el marco de unas relaciones de producción en las que unos agentes se encuentran subordinados a otros y a su vez esta subordinación asegura la reproducción y producción del capitalismo a escala local, regional y global. De modo que, la supresión de esta dependencia o esta situación centro-periferia significa la supresión de las relaciones de producción que enmarcan la dependencia y al mismo tiempo de las formaciones socioespaciales producidas durante este proceso (Marini, 2008).

En relación con lo anterior, parte fundamental de esta relación de subordinación de la periferia en el marco de la dependencia es la valorización de las económicas centrales a partir de la transferencia de valor realizada por medio de la super explotación de los trabajadores de los países del capitalismo dependiente. Esta superexplotación << se trata de aumentar simplemente el tiempo de trabajo excedente, que es aquel en el que el obrero sigue produciendo después de haber creado

un valor equivalente al de los medios de subsistencia para su propio consumo>> (Marini, 2008, p124), además también consiste en reducir el salario al mínimo posible, haciendo insostenible la posibilidad de que el trabajador sustente su vida y la de su familia por medio del pago que recibe por la venta de su fuerza de trabajo (Marx, Cap. XXIV, 2009). Es necesario mencionar que esta superexplotación no se realiza únicamente en el escenario de la economía formal, algunos de los mayores niveles de superexplotación son desarrollados en economías informales (Birbeck, 1978), sobre esto se volverá más adelante.

De este modo, la superexplotación termina por configurar un escenario social en el cual los valores transferidos a las economías centrales son extraídos del conjunto de valores destinados a la reproducción de la fuerza de trabajo. Con esto, el salario (materialización del pago de la mercancía fuerza laboral) se vuelve insuficiente para hacer frente a necesidades de primer orden como lo es la vivienda (Carmona, 2021). Fruto de esta situación, se configuran mecanismos a través de los cuales las poblaciones super-explotadas logran acceder a los bienes de primera necesidad por medio de acciones que se escapan lógicas mercantiles, y que como menciona Abramo (2012), se sustentan sobre la lógica de la necesidad o en último caso en lógicas de carácter mixto en el que el mercado es principalmente de carácter informal; Ejemplos de estos mecanismos son la toma colectiva de tierras, el loteo pirata y la autoconstrucción de la vivienda, situaciones que representan una de las caras de la producción del espacio urbano del capitalismo dependiente. De este modo, <<Las periferias urbanas (...) se yerguen en el horizonte de la ciudad del capitalismo dependiente como producto y productor de las condiciones oprobiosas de valorización del capital y de las relaciones sociales que de allí emergen>> (Carmona, 2021, p171). Con esto, es posible observar que la super explotación no solo se realiza en el escenario de la producción sino también de la reproducción; Esto por cuanto la super explotación se termina de realizar en los escenarios

de reproducción. Esto por cuanto el trabajador debe disponer su tiempo fuera del trabajo para cumplir con los requerimientos más básicos para su reproducción; en consecuencia, se consolida la posibilidad de renovación de los ciclos de acumulación a partir de la extracción a ultranza de plusvalor absoluto. De lo anterior, es posible identificar el proceso dialéctico del que hacen parte las periferias, siendo expresión-producto de las contradicciones presentes en las economías del capitalismo dependientes y así mismo, produciendo las circunstancias y elementos necesarios para la reproducción de las lógicas que les producen.

Nadie sabe para quien trabaja: Informalidad urbana

Los debates sobre a lo que hoy llamamos informalidad preceden al uso de este término. Antes del uso extendido del vocablo “*informalidad*” ya existían escritos académicos enfocados en describir actividades económicas o sociales no inscritas dentro de lo que hoy en día llamaríamos formalidad. Autores como J.H Boeke (1953) o W. Arthur Lewis (1954) describieron escenarios económicos en los que identificaban dos mundos: Uno caracterizado por la presencia de trabajos-actividades económicas artesanales, esporádicas y sin regulación laboral, identificables por no estar inscritas en el mundo de la industria moderna; y un segundo mundo anclado a los circuitos de producción industriales e integrados a los mercados globales. Con esto, los autores referenciaban lo que posteriormente sería denominado formalidad e informalidad. En estas primeras investigaciones es posible evidenciar la influencia del desarrollismo y el preámbulo para la dualidad dicotómica de lo informal-formal. En estos escritos es de resaltar la posición enfrentada dada a estos dos mundos, uno representando el mundo tradicional-atrasado y el otro la modernidad.

La informalidad como concepto aparece dos décadas después de la publicación de los trabajos mencionados en el párrafo anterior. Su llegada a la escena académica estuvo a cargo del investigador británico Keith Hart. El uso de este concepto estuvo inscrito en un artículo escrito

para describir las oportunidades y situaciones de empleo posibles para los migrantes internos ghaneses durante la década del setenta, quienes al ser mano de obra no calificada carecían de oportunidades reales de integración en las industrias o el sector público (Hart, 1973). Este texto fue presentado en 1971 a la comunidad académica en una conferencia sobre desempleo en África, desarrollada en la universidad de Sussex, posteriormente fue publicado como artículo en 1973 en el número 11 del *The Journal of Modern African Studies*. El artículo de Hart aportaría elementos clave para el estudio futuro de la informalidad, tal como la identificación de la diferencia entre formalidad e informalidad a partir de la situación laboral (asalariado o autoempleado) y el desarrollo de las tipologías Legítimo-ilegítimo para clasificar las actividades económicas (Hart, 1973). Para Hart el principal legado de este trabajo es brindar herramientas teóricas destinadas a los encargados de las políticas de desarrollo en los países del tercer mundo y a partir de estas lograr integrar las actividades informales en la senda del desarrollo. De este modo, en este autor también es posible evidenciar la presencia de una postura desarrollista en los textos fundacionales de la informalidad.

El carácter desarrollista de las discusiones sobre la informalidad se consolidaría con los aportes de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Esta organización se formaría al final de la segunda guerra mundial como un proyecto paralelo al Plan Marshal, pero destinado a los países de la periferia capitalista (Rabossi, 2019). Los intereses por la informalidad en esta institución surgen cuando los informes sobre trabajo y empleabilidad muestran el insostenible desfase entre mano de obra disponible y puestos de trabajo en el sector moderno de la economía (Kanbur, 2021). Debido a esto y gracias a la publicación de Hart, se empieza a tomar en cuenta el papel del empleo informal en escenario global de la economía de los países no industrializados. Es así como en 1972 la OIT, por medio de Hans Singer y Richard Jolly, publica un estudio sobre el

empleo en Kenia en el cual resaltan la importancia de las actividades informales en la generación de ingresos económicos (Rabossi, 2019). Los estudios latinoamericanos en esta materia no se harían esperar mucho tiempo.

Las conceptualizaciones entorno a la informalidad urbana en América latina han tenido un amplio desarrollo teórico. Los primeros acercamientos a este fenómeno fueron hechos por instituciones de orden internacional tal como la OIT (organización internacional del trabajo) por medio de su dependencia para América Latina y el caribe, es decir el Programa Regional Del Empleo para América Latina y el Caribe (PRELAC) (PREALC, 1978; Vergara, Durán, y Trivelli, 1990). Estos estudios presentan la informalidad bajo un esquema de corte dualista y descriptivo en el que la informalidad y la formalidad representan el sector tradicional y el moderno, respectivamente. Sumada a la perspectiva de la PRELAC, encontramos los estudios de De Soto (1986) los cuales presentan la informalidad como una situación causada por la ineficiencia del estado al no facilitar el libre desarrollo del mercado. Así mismo, este autor exalta el desarrollo de la economía informal al considerarla como la realización de un capitalismo de corte popular (Sáinz, 1991). Una tercera perspectiva, la cual se opone teórica y metodológicamente a las dos anteriores, es la denominada como neo-marxista. Desde esta perspectiva, autores como Portes, Castells, y Benton, (1989), Bennholdt-Thomsen (1981), Birkbeck (1978), Lomnitz (1978) entre otros, proponen a la informalidad como un elemento estructurante en las economías capitalistas latino americanas. En este sentido, consideran limitante las perspectivas que ubican a la informalidad como un fenómeno con estructura dualista, ya que cierran la posibilidad de entender la manera en que las economías informales se integran en el entramado de la economía capitalista (Portes, 1989). Es sobre esta última perspectiva en la que toma sentido el análisis del transporte público informal como un elemento de gran importancia en el desarrollo y consolidación de las periferias urbanas

autoproducidas. Ahora bien, para identificar los elementos principales de esta posición teórica es necesario volver a las discusiones entorno a la marginalidad, discusiones que precedieron y le dieron forma a las de la informalidad.

Las teorías en relación con la marginalidad en América latina se pueden ubicar en dos grandes grupos. Por un lado, la corriente de corte desarrollista y modernizador, propuesta por los teóricos de la DESAL (Centro para el Desarrollo Económico y Social de América Latina) (DESAL, 1965). Por otro lado, encontramos la teoría de la dependencia. Esta última, de corte marxista, se desarrolla como una crítica y contraposición a las posturas presentadas por la vertiente desarrollista (Bennholdt-Thomsen, 1981). Para la primera corriente de análisis, las masas marginales eran aquellas que no estaban integradas al proyecto modernizador, lo marginal se remitía a poblaciones y actividades que se encontraban por fuera del proyecto nación moderno-capitalista. A estos grupos sociales no integrados, relacionados con lo tradicional y precapitalista, no se les colocaba en ningún lugar dentro de la estructura de las sociedades modernas latinoamericanas. Lo tradicional era lo atrasado y aquello que se debía superar. En este sentido los desarrollos teóricos de la DESAL caracterizaron la informalidad bajo una estructura de corte dualista y desarrollista que no concebía las funciones que las mal llamadas masas marginales tenían para la sociedad en su conjunto (Delfino, 2012).

Para finales de la década de los 60 e inicios de los 70 surge un esfuerzo teórico el cual se puede considerar como punto de inflexión. Se empieza a plantear la imposibilidad de flanquear las distancias que los países latinoamericanos tienen con relación a los países industrializados. Se empieza a considerar que el problema de pobreza y desigualdad no es debido a una falta de desarrollo sino a situaciones estructurales tanto internas como externas, situaciones que de manera casi que natural (dentro del capitalismo) condenaba a las naciones latinoamericanas al

subdesarrollo (Bennholdt-Thomsen, 1981). Así, se vislumbra el surgimiento de una disputa entre la teoría de la modernización y de la teoría de la dependencia.

De esta manera, la marginalidad empieza a dejar de ser pensada en términos dualistas. Si bien, en autores como Quijano, Nun o Gunder Frank, se continuaba haciendo uso del concepto de marginalidad, su significado llevaba unas connotaciones distintas. Para estos pensadores Marxistas, ligados a la teoría de la dependencia, la marginalidad ya no es un estado o una situación, sino un proceso. Un proceso que es fruto de la estructura global de acumulación capitalista y la cual se explica en los países latinoamericanos en la incapacidad de la industria de absorber la mano de obra (Delfino, 2012). Ahora bien, para estos autores esta situación se desarrolla de esta manera por cuanto los países latinoamericanos se encuentran inscritos en una sociedad global la cual es interdependiente y en la que unos países disfrutan de las bondades del capitalismo y otros de las miserias, por lo cual se da la subordinación de unas economías ante otras.

La teoría de la dependencia, en esencia, devela las relaciones de explotación y acumulación existentes entre sociedades y grupos sociales con altos niveles de vida-bienestar y sociedades-grupos sociales con estándares de vida precarios. En otras palabras, entre explotados y explotadores en el marco del capitalismo. Desde autores como José Nun (Nun, Murmis, y Marín, 1968), Quijano (1967) o Marini (2008) se empieza a situar como eje las discusiones sobre las tramas políticas y estructurales, ubicando al imperialismo y a la lucha de clases como un factor determinante para la formación de las estructuras sociales en América Latina. Sumado a esto, desde esta perspectiva también se inicia a dar un carácter espacial a las discusiones, es así como se propone el uso de los conceptos de centro y periferia en tanto elementos centrales en las discusiones de la dependencia. En concordancia, Marini (2008) dice que la relación centro periferia se configura como una relación de dependencia la cual se desarrolla y tiene sentido únicamente en

el marco de unas relaciones de producción en las cuales unos agentes se encuentran subordinados a otros y en la que esta subordinación asegura la producción y reproducción del capitalismo, ya sea a escala local, regional o global.

En términos generales estas fueron las dos perspectivas que dominaron el campo de los estudios en torno a la marginalidad. Este fue un paradigma teórico el cual tuvo predominancia en el ámbito de los estudios urbanos durante más de una década. Aunque de manera general sus postulados fueron superados por paradigmas posteriores, su desarrollo significó un importante e influyente momento en el estudio de aquellos sectores sociales que comúnmente se ligan a la pobreza, la segregación y la falta de integración a los proyectos de nación. El relevo o superación de este paradigma fue llevado a cabo por los estudios enfocados a la informalidad. Desde esta perspectiva se comienza a cuestionar si el concepto de "Marginalidad" era el más indicado para describir el estado en el que gran parte de las poblaciones latinoamericanas, tanto urbanas como rurales, se encontraban. La superación de la marginalidad como paradigma explicativo se dio desde fines la década del 70 e inicios de los 80 (Tokman, 1978; Oliveira, 2003), esto desde distintas posturas teóricas y a partir de estudios que tenían como objeto de investigación la informalidad o también refutar los postulados de la marginalidad.

En este sentido, a partir de distintos autores y publicaciones la informalidad se presenta como una situación-decisión en la cual un conjunto de agentes sociales se configura para desarrollar sus actividades al margen del marco normativo imperante de manera institucional. Su naturaleza de situación-decisión es así por tanto los actores inmersos en actividades de carácter informal toman en un primer momento la decisión (decisión compelida por la estructura social en la que se encuentran) de empezar a desarrollar actividades por fuera de los límites de la formalidad, pero, una vez dentro de las actividades informales, transformar estas actividades en formales no es un

asunto que únicamente dependa de sus voluntades (Bennholdt-Thomsen, 1981). Por el contrario, muchas de las actividades denominadas informales (informalidad política, económica, habitacional, etc.) se desarrollan de esta manera porque simplemente el conjunto de actores formales (autoridades, marcos legales, agentes privados, mercado, etc.), configuran un escenario en el cual actuar de manera legal no es una posibilidad fáctica o al menos razonable bajo las necesidades de los actores de la informalidad (Davis, 2012).

El surgimiento de sectores de actividad informal se desarrolla bajo unos parámetros sociales en los cuales algunas necesidades presentes en una comunidad dada no son satisfechas por el sector formal o son satisfechos de manera parcial; De esta manera, la informalidad surge de la necesidad de satisfacer unos requerimientos presentes en un grupo social (Portes, Castells, y Benton, 1989). Estos requerimientos pueden ser de distinta índole, desde los más básicos-necesarios para lograr el sostenimiento de la vida, hasta requerimientos ligados al ocio y a la diversión. Así, se presentan situaciones de informalidad en campos de la vida diaria como el transporte, el comercio, la educación, entre otros (Davis, 2012). Las actividades de tipo informal se encuentran principalmente en el campo de los servicios, aunque no está restringido a este.

Como ya se planteó con anterioridad, el desarrollo de actividades de manera informal significa, desde la postura legalista, actuar por fuera de los marcos normativos, es decir no acatar muchas de las reglas impuestas por entidades públicas. Ahora bien, esta situación también significa, renunciar en cierta medida a las conquistas sociales de carácter laboral, médico, pensional, entre otras, que las normas legales se suponen deben ayudar a cumplir. Esta característica de la informalidad posibilita escenarios en los que la se transgreden de manera arbitraria muchos derechos formalmente establecidos en las regulaciones (Bromley, 1978).

Desde el abordaje marxista, la informalidad, principalmente la informalidad económica, es posible abordarla como un fenómeno en el cual se hace más posible la extracción de plusvalor absoluto y por ende una mayor valorización del capital (Portes, 1989). En los distintos campos de lo informal, lo formal (el capital privado o el estado) saca provecho (económico o político) (Davis, 2012). Ejemplos de esto puede hallarse en el beneficio que los vendedores ambulantes generan para la realización del proceso de circulación de mercancías (Bromley, 1978), el alivio de presión habitación que los barrios de autoconstrucción generan para el estado (Torres , 2009), o también, como pretendo presentar en este trabajo de grado, la eficaz solución que el transporte informal significa en la integración de las periferias urbanas con los centros urbanos, y en este mismo sentido la consolidación de estas periferias.

De esta manera, puede evidenciarse una lógica dialéctica presente en la relación que la informalidad se integra en los circuitos de acumulación y reproducción del capital. De este modo, aludiendo a Marini (2008), la informalidad no se considera como un elemento propio de sociedades atrasadas en el camino del desarrollo capitalismo, sino que es parte importante en la valorización de este último. Ahora bien, como es natural en el capitalismo, esta situación no está libre de contradicciones las cuales significan que la informalidad también afecta en cierta medida a los escenarios de acumulación desarrollados en el marco de lo formal, (Davis, 2012).

¡Ole, con cuidado que no lleva bultos, lleva personas!: Movilidad Cotidiana

Las ciudades han sufrido una transformación radical y constante desde que la revolución industrial comenzó a gestarse (Lefebvre, 2003). Los procesos que han influenciado en la consolidación de nuevas formas, estructuras y funciones del espacio urbano han sido de distinta índole. De manera amplia, podríamos definir la urbanización de la sociedad como el proceso de mayor amplitud (Lefebvre, 2003). Este desarrollo de la sociedad urbana lleva en si muchos otros procesos los cuales han dado forma a las ciudades actuales: La industrialización, las migraciones masivas del campo a la ciudad, la concentración de elites políticas y económicas en las ciudades, entre otros. Estas situaciones han significado el aumento de la población en las ciudades y en consecuencia una mayor demanda de suelo urbano. De esta manera, las fronteras de las ciudades se han ido extendiendo cada vez más allá de sus límites previos, ocupando un espacio el cual previamente hacia parte de las configuraciones rurales. Esto, ha corrido a la par de la concentración de los espacios de uso común, tal como aquellos en los que se concentran servicios, mercados y empleo.

Ante esta situación, una de las necesidades de mayor importancia dentro de las grandes urbes es la que refiere a la movilidad. La existencia de grandes distancias a recorrer dentro de una ciudad hace que la movilidad se convierta en un factor esencial dentro de la vida cotidiana de cada una de las personas que habita una urbe (Bríñez, 2020). Aunque es posible cubrir algunas de las necesidades de movilidad por medio de la caminata, la forma compacta-difusa de las ciudades latino americanas actuales (Abramo, 2012) requiere la existencia de medios de transporte los que reduzcan el tiempo para moverse de un lugar a otro. Así, la búsqueda de soluciones que posibiliten una movilidad más eficiente y eficaz para el amplio de la población se convierte en una de las tareas más importantes para los planificadores y gobernadores urbanos (Centeno, 2003).

Aunado a su expansión, la trama urbana de la ciudad, es decir los distintos elementos de infraestructura, agentes sociales y servicios que son indispensables para su funcionamiento, se multiplican no solo en número sino también en forma, función y estructura. Se construye nueva infraestructura como universidades, hospitales, centros carcelarios, centros de comercio, fabricas, vías de tránsito, unidades habitacionales, entre otras. Estas y otras obras prestan servicios los cuales resuelven muchas de las necesidades que los nuevos agentes tienen para poder habitar la ciudad. En este sentido, la complejidad de la ciudad se aumenta, pero siempre bajo el influjo de la interdependencia de cada uno de los elementos que le conforman. Pensar en las fábricas sin la presencia de grandes contingentes de mano de obra no tiene sentido. Así mismo, para la presencia de estas poblaciones de trabajadores es necesario la existencia de un gran número de viviendas, la existencia de lugares en donde las personas que habitan la ciudad logren adquirir los distintos productos para reproducir la vida y en general la existencia de una compleja red a partir de los cual se logre satisfacer necesidades propias de las poblaciones (Centeno, 2003). Es así como se configura un sistema de interdependencia de los diferentes agentes y elementos de la estructura urbana.

Ante esto, la movilidad se convierte en elemento importante para el correcto funcionamiento de estas interdependencias. Siguiendo a centeno (2003) el habitat de los habitantes de las ciudades se extiende más allá de su lugar de residencia. Los distintos elementos que permiten el cumplimiento de necesidades de productivas, reproductivas y sociales se ubican dispersos a lo largo y ancho de las ciudades. La movilidad se estructura como elemento que liga lo local con lo global. En este sentido, la función de la movilidad es la de crear posibilidades de conexión entre los distintos elementos presentes en la trama urbana; Llegar al trabajo, al centro de estudio, al centro médico, a los lugares de comercio solo es posibles, de manera cotidiana, mediante

mecanismos que satisfagan las necesidades de movilidad. Posibilidad que en esencia significan la integración de los distintos espacios de la ciudad dentro de dinámicas de producción del capital, acumulación de capital y reproducción de la vida. En otras palabras, la movilidad se constituye como una necesidad insoslayable en el funcionamiento de las ciudades de las formaciones socioeconómicas capitalistas (Avellaneda y Lazo, 2011). en función de esto, algunos autores sostienen que La correcta satisfacción de esta necesidad debería ser cubierta por aquellos que mayor provecho le sacan a la existencia de las ciudades contemporáneas

Ahora bien, vale decir que la segregación representa una de las principales características de las ciudades de América Latina (Abramo, 2012). Tal como es posible observarlo en el conjunto de las ciudades latinoamericanas, la ciudad se encuentra dividida en secciones formadas principalmente bajo el criterio de capacidad de consumo. Pero esta división no solo se caracteriza por la existencia reducida de lugares cohabitados por personas de diferentes niveles de ingreso. Una de las principales representaciones de esta división es la centralización de los servicios en aquellos lugares en que los pobladores de menores recursos no tienen la posibilidad de habitar. En otras palabras, las personas con niveles de ingreso medios o altos suelen habitar zonas con una alta presencia de equipamientos urbanos, mientras que las personas de menores ingresos se encuentran relegadas a las zonas de mayor carencia y necesidad (Bríñez, 2020). En este sentido, se puede afirmar que la segregación espacial en las ciudades latinoamericanas tiene un carácter esencialmente económico (Cebollada, 2006).

Ante esto, se descubre una de las dimensiones presentes en la movilidad urbana: La exclusión y desigualdad. En las ciudades latino la carencia por transporte público en las zonas más empobrecidas es una realidad apremiante (Zúñiga, 2019; Avellaneda y Lazo, 2011). Las periferias urbanas informales, a pesar de mayores necesidades en movilidad, son la que menor desarrollo de

infraestructura vial y de transporte cuenta. En una amplia mayoría, estas ausencias son cubiertas por medio de desarrollos informales. Para las comunidades la desigualdad en las posibilidades de movilidad es prácticamente una situación que les disminuye sus posibilidades para mejorar sus condiciones de vida (Cebollada, 2006). La imposibilidad de satisfacer las necesidades de movilidad significa prácticamente la imposibilidad para habitar un espacio.

Ahora bien, es de tener en cuenta, como se ha mencionado con anterioridad, no son los pobladores urbanos de las periferias empobrecidas quienes sacan mayor provecho de su permanencia en las ciudades o en las áreas circundantes, son las elites económicas que acumulan riqueza a partir de la industria y el comercio presente en las ciudades: Los capitalistas, la burguesía. Con relación a estas afirmaciones, Topalov(2006) menciona lo siguiente

<<La ciudad constituye una forma de la socialización capitalista de las fuerzas productivas. Ella misma es el resultado de la división social del trabajo y es una forma desarrollada de la cooperación entre unidades de producción. En otros términos, para el capital el valor de uso de la ciudad reside en el hecho de que es una fuerza productiva, porque concentra las condiciones generales de la producción capitalista. Estas condiciones generales a su vez son condiciones de la producción y de la circulación del capital, y de la producción de la fuerza de trabajo>> (p.9).

En este sentido, existe una amplia gama de elementos urbanos que posibilitan la producción y acumulación capitalista en las ciudades, elementos que no son provistos por los capitalistas sino por el estado y los trabajadores. así, la movilidad se erige como un elemento central en la trama urbana. Este, si bien es elemental para la movilidad social de las personas, para alcanzar mejores estándares de vida es también un elemento fundamental para que las dinámicas de producción, reproducción y acumulación de capital sean exitosas. A pesar de esto, poco aportan los capitalistas

en la solución de las necesidades de movilidad y gran parte de estos costos los tienen que afrontar las comunidades o en el mejor de los casos el estado. En palabras de Carmona (2021) << de tal suerte que quienes cargan sobre sí los sacrificios, se ven empujados, no sin oposición, a los espacios urbanos relegados en donde una espiral creciente de privaciones se convierte en un orden cotidiano que permite, por dicha vía, reproducir las condiciones de explotación que los constituyen>> (p.182) Por lo tanto, es necesario desarrollar discusiones entorno a la movilidad las cuales integren análisis desde la economía política y no únicamente a partir de discusiones tecnicistas o subjetivistas las cuales no se preocupan por indagar en la esencia material e ideológica de los problemas.

3)Yendo por otro camino – La movilidad como enfoque.

En las ciencias sociales la movilidad ha sido un objeto de estudio desarrollado por distintas disciplinas las cuales, de manera resumida, se enfocaron hasta hace unos años en dos tipos de movilidades: movilidad social y movilidad locacional. Desde disciplinas como la sociología encontramos que la movilidad social se presenta como un conjunto de construcciones teóricas las cuales tienen como objeto de estudio los distintos procesos, momentos y elementos en los que un individuo de un grupo social determinado se mueve en la escala social, ya sea hacia posiciones dominantes o de subordinación (Ochoa, 2019). Como es posible dar cuenta, en estos estudios la movilidad no refiere especialmente a un traslado físico de locación (aunque no lo descarta) sino más bien a un movimiento de posiciones dentro de la escala jerárquica social de una sociedad de clases (o de castas). En segundo lugar, otro desarrollo tradicional de la movilidad es aquel que tiene como objetivo el estudio los movimientos locacionales, de traslado físico, de grupos poblacionales o sujetos individuales. Dentro de estos estudios han tenido extenso desarrollo aquellos que aluden a las migraciones poblacionales y a las necesidades de transporte urbano. En estos dos últimos casos ha sido de suma relevancia el desarrollo de herramientas de mapeo y medición de las distintas dinámicas de movimiento poblacional a partir de las cuales generar modelos explicativos cuantitativos con los que, según las intenciones de los investigadores, se busca presentar de manera “objetiva” los fenómenos de estudio, esto para el desarrollo de soluciones de carácter técnico.

De las investigaciones enfocadas en el movimiento de personas se ha producido un número extenso y prolijo que da cuenta especialmente de la movilidad urbana. En estos, una herramienta de investigación de especial preferencia han sido las encuestas origen-destino; a partir de estas se busca definir las tendencias de puntos de partida y llegada más sobresalientes en los viajes de las

personas que se tienen que mover por la ciudad diariamente. Además, buscan precisar variables de tipo cuantitativo como distancia y tiempo de los viajes, número de pasajeros por ruta, cantidad de rutas, frecuencia de las rutas de transporte, entre otras. En este sentido, lo que se busca es proporcionar un marco de carácter numérico con el cual se termina por proponer ajustes o reformulaciones de carácter técnico en los sistemas de transporte público de las ciudades. Así, es claro que este tipo de investigaciones conciben la movilidad como un elemento de la trama urbana el cual se puede representar de manera esquemática y estática. Aunque las cifras y porcentajes pueden presentar cambios, aquello de lo que dan cuenta se consolida como una realidad “fría”, carente de lo “humano”, esto último remplazado por números, en la que el amplio y complejo panorama de la movilidad se traduce en simples tendencias. Así mismo, estos estudios se encuentran en la base de la justificación teórica de la implementación de planes de desarrollo urbano en los que modelos de transporte como el BRT (Rapid Tránsito Bus- Bus de tránsito rápido) se yerguen como soluciones de movilidad para ciudades latinoamericanas como Bogotá, Santiago, Ciudad de México, Río de Janeiro, entre otras ciudades latinoamericanas.

Desafortunadamente para los habitantes de las urbes objeto de estudio de estas perspectivas los modelos y soluciones propuestas no han resuelto las dificultades de movilidad presentes en las ciudades. Por el contrario, han terminado por agudizar situaciones problemáticas, afectando de manera más directa a aquellas poblaciones más vulnerables, de menores recursos y ubicadas en expansiones urbanas menos consolidadas. De este modo, al pasar por alto categorías como el género, raza, etnia, grupos etarios, entre otros, se ha producido sistemas de transporte complementemente ineficientes para satisfacer las necesidades de los pasajeros (Jirón y Segura, 2023). Las cantidades ingentes de acero, concreto y tecnología invertida para “solucionar” la movilidad, solo ha servido para ampliar el movimiento de la racionalidad capitalista, llevando el imperio del valor de cambio

a su más exacerbada consecuencia, socavando las posibilidades de prácticas que tengan como fin la creación de valores de uso.

Es en este panorama en el que surge un nuevo paradigma de investigación a partir del cual abordar la movilidad. Denominado como giro de la movilidad, en 2006 los autores Shelley y Urry publican un artículo en la entrega N°38 de la revista *Economy and space* a partir del cual, ponen sobre las mesa las fallas de los paradigmas previos en los temas de movilidad, y en este sentido proponen el desarrollo de una nueva metodología de investigación a partir de la cual desarrollar la movilidad como objeto de investigación toma nuevos horizontes pero además, se propone el estudio de los distintos fenómenos sociales y socio espaciales a partir de la movilidad como enfoque (Sheller y Urry, 2006).

De esta manera, autores como Sheller y Urry (2006) sugieren que la movilidad se configura como un procesos social el cual no se limita únicamente al traslado físico de personas y su consecuente mapeo y obtención de datos. Por el contrario, la movilidad se caracteriza de manera compleja por la amplia cantidad de elementos que le configuran como una práctica social que se desarrolla en el medio o plurideterminada por muchas condiciones sociales, colectivas e individuales. En pro de estos, los autores definen seis puntos de gran importancia para el desarrollo de este nuevo paradigma investigativo, las cuales se aplican a este ejercicio investigativo de una manera contextual.

1. Se hace necesario dar cuenta del rol que toma el movimiento dentro del funcionamiento de las practicas sociales y las instituciones, y sus interconexiones: En esta investigación las prácticas de movilidad revelan sentidos sobre las practicas sociales, así como la manera en que las periferias se relacionan con las instituciones dotadoras de servicios públicos como el transporte.

2. Dentro del paradigma se estudian distintos tipos de movilidades, no solo el de personas, se estudia desplazamiento físico de objetos, así como el movimiento de ideas, políticas públicas, viajes virtuales. En definitiva, todo fenómeno social que implique movimiento, así no sea físico, es susceptible de investigación desde este paradigma: El transporte informal en esta investigación se asume como un objeto de investigación en movimiento el cual revela en esta construcción de dinámicas en las relaciones centro-periferia.
3. Es necesario desarrollar nuevas herramientas de investigación, entre estas surgen el sombrero, la videografía móvil, entre otros: Los métodos tradicionales, tal como las encuestas no permiten evidenciar elementos presentes en la cotidianidad del movimiento. A partir de los nuevos métodos es posible acceder a información de distinto tipo y valor.
4. Las distintas formas de movilidad presuponen conexiones e interrelaciones, con esto se consolidan estructuras inmóviles, que hace parte de este sistema de movilidad: La movilidad de las personas no implica únicamente el cambio de locaciones físicas y el movimiento corpóreo. La movilidad implica el desarrollo de experiencias, la proyección de miedos, angustias o esperanzas. Todo esto transversalizado por distintas condiciones sociales, de tipo social, económico, étnicas, de género, etc.
5. Las prácticas de movilidad no son necesariamente planeadas o desarrolladas deliberadamente, su praxis puede corresponder a situaciones espontáneas, de transformación inconsciente, o simplemente compelidas por situaciones externas.
6. Este nuevo paradigma se fundamenta en una concepción del espacio como producción social, o al menos, no como mero contenedor de la movilidad, sino como una dimensión que se produce en el desarrollo del proceso de movilidad: Para esta investigación el

transporte informal solo un elemento más de la trama urbana, es un factor de gran importancia en la configuración de los espacios que conforma.

En otro aspecto, este nuevo desarrollo teórico y metodológico también está construido sobre reivindicaciones de orden social y ambiental las cuales disputan con algunas de las miradas más tradicionales, tal como las de la movilidad sostenible o el de la transición al uso de energías limpias en el transporte (Jirón y Imilán, 2018). De este modo, se convierte en un rasgo elemental de estas perspectivas poner en tela de juicio las implicaciones que conllevan la acción de movilizarse, poniendo especial énfasis en las expresiones móviles de distintos escenarios de desigualdad socioeconómica.

Bajo este panorama, en América latina se ha ido consolidando un eje de investigación en relación con la movilidad que ha enriquecido las discusiones. Desde distintos proyectos editoriales se han producido una amplia variedad de trabajos en los cuales se ha desarrollado un espectro diversificado de investigaciones las cuales van desde aquellas en relación con el género, hasta las que indagan por la informalidad en el transporte o los trabajos móviles (Zunino, Jirón, y Giucci, 2023; Avellaneda y Lazo, 2011; Jirón, 2017; Jouff y Campos, 2009). Así, fruto de los nuevos campos de investigación abiertos, no solo han surgido nuevos objetos y miradas sino también conceptos y categorías a partir de las que teorizar y lograr abstraer aquellos elementos presentes en la realidad que habían sido completamente olvidados. Con esto, se logra llevar a cabo el tercer punto propuesto por Sheller y Urry, el de crear nuevas herramientas, tanto metodológicas como conceptuales para dar un hilado más fino a los proyectos investigativos propuestos desde esta nueva movilidad.

A fin de cuentas, lo que se logra con este giro en la movilidad es descubrir, en el sentido de quitar un manto, aquellas dinámicas que habían sido cubiertas por el velo de objetividad, totalidad y

descripción exhaustiva que las investigaciones de carácter cuantitativo habían puesto sobre la movilidad la cual fue básicamente reducida a el transporte. Es un proceso a partir del cual se busca reconocer aquello que parece conocerse, es dar cuenta de los elementos que constituyen una práctica, proceso o situación móvil. De este modo, algunos autores, proponen que lo hecho por el giro de la movilidad se puede ver a partir a través de la teoría de los paradigmas científicos propuesta por Kuhn (2004). Cuando una un conjunto sistemático de metodologías e investigaciones empiezan a ser cuestionadas suele surgir un nuevo paradigma que le remplaza y se instaure como la norma. Si bien, esto puede suceder con el giro de la movilidad, también es importante dar cuenta que esta situación, hablando de la movilidad, puede conllevar a que las perspectivas teóricas emergentes se institucionalicen y en cierta medida atraviesen un proceso de "Ajuste" en el cual se cercenen aquellos postulados más críticos al estatus quo y por ende pierdan en este sentido su contenido de mayor potencialidad. De este modo, Es apropiado, en relación con la potencialidad transformadora de este nuevo enfoque, no desear que este se consolide como el paradigma reinante y aceptado de manera amplia por la academia y la sociedad científica (que históricamente ha estado permeada por los grandes capitales), sino que más bien continúe en su camino de descubrimiento de aquellos campos ciegos que nublan, confunden y terminan por ser elementos reaccionarios, dando legitimidad y siendo funcionales al status quo. El establecimiento de una nueva propuesta como paradigma conlleva inevitablemente a su cristalización, rigidez y ausencia de movimiento.

Por otro lado, los estudios latinoamericanos de movilidad han cubierto un amplio espectro de las luchas sociales más actuales, tal como las referidas a cuestiones de género, etnia o clase. Los nuevos trabajos investigativos de esta perspectiva se han dedicado de manera amplia a presentar aquellas dimensiones más "humanas", dando gran valor a las construcciones simbólicas y de

significados que se entretajan en los distintos momentos y escenarios de movimiento. Como se menciona con anterioridad, estos aportes innovadores en la escena de los estudios urbanos latinoamericanos han permitido dar cuenta de variables, categorías, fenómenos, determinaciones que con anterioridad ni siquiera hubiesen sido considerados (Pérez y Hernández, 2023; Riquelme, 2016). Aquí podemos encontrar las implicaciones del género en las decisiones de movilidad debido a las cargas de los trabajos del cuidado, también las distintas situaciones de movilidad a la que una persona se ve expuesta cuando esta se encuentra expuesta a condiciones laborales flexibles y de poca estabilidad. Claramente estos han sido elementos que complejizaron, enriquecieron el panorama. Ampliar esto en al menos una página

Desafortunadamente, quizá en un símil, a lo sucedido en los estudios culturales, los estudios de movilidad se desarrollan en la actualidad en una tendencia la cual ha perdido de vista o ha reducido la importancia de elementos estructurales, presentando a todas luces unos discursos contestatarios, pero no subversivos. A lo mejor en un avance de los estudios de lo móvil se ha descuidado el estudio de la movilidad en sus visos más estructurales dentro de una sociedad capitalista marcada por el consumismo y el individualismo. En últimas, aquello que es común en estos estudios son perspectivas descafeinadas que aportan mucho en el objetivo de ampliar la comprensión sobre algunos objetos de estudio pero que carecen la habilidad de integrarlos en una matriz amplia a partir de la cual dar cuenta de la totalidad que les integra.

En relación con lo anterior, es posible dar cuenta que se dibujan dos vías de análisis las cuales se presentan en aparente contradicción o al menos confrontación. Por un lado, se configura aquella desarrollada en los últimos años por los estudios de movilidad, la cual da cuenta de muchos nuevos elementos y que pone especial interés en develar aquello en lo que la experiencia tiene importancia, esto es en la construcción de significados, símbolos etc. Es una vía de análisis la cual coloca al

individuo como centro de las reflexiones; Así, la construcción de subjetividades y experiencias individuales significantes se consolida como una de las aristas de más importante atención. Por otro lado, sería posible una vía de análisis de los fenómenos en un sentido de totalidad, o estructural. Esta, atravesada por las discusiones de la economía política de tradición marxista ubica a la sociedad en su conjunto (la sociedad capitalista específicamente) como centro de las preocupaciones, no solamente en función de comprender su funcionamiento sino de propender por su transformación. En esta es especialmente necesario el desarrollo de análisis holísticos los cuales no fragmente la vida social en especialidades de complicada conjunción, por el contrario, lo que se pretende es dar cuenta de la totalidad de una manera orgánica y en completa unión, esto sin desconocer las tensiones y contradicciones presentes en el movimiento de esta totalidad. En este sentido, esta segunda vía de análisis no es una que excluya la primera, sino que por el contrario se realiza mediante la integración de esta segunda vía en los análisis de la totalidad.

Así, la contradicciones o incompatibilidad de estas dos vías de análisis son solamente aparente. Más bien, podríamos decir que representan dos maneras de llevar a cabo los estudios de movilidad, una parcial (la primera) y otra total (la segunda). Por otro lado, esto no quiere decir que las preocupaciones de la primera vía se consideren como poco importantes o triviales, más bien como carentes de un análisis que le integre a la totalidad social. Pretender dar cuenta de lo colectivo sin el individuo o del individuo sin el colectivo es un error que conduciría a conclusiones incompletas o tergiversaciones de la realidad.

Para esta tarea, de proponer un marco de análisis a partir del cual se logra dar cuenta de la totalidad social, desde los elementos más frecuentes o rutinarios hasta aquellos que aparecen como fruto de la grandeza o la maestría, es necesario encontrar un elemento, proceso o fenómeno que les articule. No puede ser un elemento fruto de lo esporádico, pero tampoco uno que surja desde la más

planeada determinación, debe ser uno que les integre. Uno que lleve en si el peso de lo establecido y lo impuesto, pero también la promesa de lo nuevo y trasformador; Debe ser la vida cotidiana.

Para entender esto toca es ponerle cuidado al día a día: La vida cotidiana.

El estudio de la vida cotidiana ha quedado en varias ocasiones relegado y su objeto de estudio se ha calificado como algo irrelevante, trivial, o vulgar. Incluso, desde la filosofía se ha considerado a la vida cotidiana como algo a superar si lo que se busca es la realización del ser humano en su carácter ontológico. Antes del auge de los estudios culturales la vida cotidiana se presentaba como un conjunto de prácticas vacías de significado, rutinarias y que por ende no merecían ser el foco de los análisis de la ciencia o la filosofía (Marquez,2021). Con el auge y decadencia de los estudios culturales en muchas ocasiones aquellos estudios que refieren a la vida cotidiana se han centrado en hacer descripción hasta el cansancio de los elementos tal como los lugares de consumo, productos de consumo, practicas, etc., privilegiando la descripción extenuante más que su análisis relacional (D'Atri, 2019).

Por otro lado, desde la perspectiva lefebvrea es un completo error asimilar la vida cotidiana a la forma descrita previamente, relegarla al rincón de aquello sin importancia, aquello vacuo de cualquier sentido, simbolismo o significado. Por el contrario, la vida cotidiana se constituye como uno de los elementos más importantes para el análisis de la sociedad por cuanto en ella el ser humano lleva a cabo la praxis que le constituye, aquella que en la mayoría de las ocasiones no tiene que ser pensada cada vez que se realiza, esta tan fundida en el ser humano que parece natural a él, pero no lo es, solo es la muestra de aquello que en un largo y continuo proceso de sedimentación se ha convertido en algo sólido, en roca (Lefebvre, 1972). Ahora, sabiendo que no se trata de un elemento natural o sin importancia, sino del resultado de un complejo proceso el cual implica amplitud de variables y elementos, es necesario dar cuenta de la lógica que le han

constituido, que le mantienen y que ella misma (la vida cotidiana) mantiene. En adición, más allá de ser un elemento fruto del proceso móvil de la sociedad, es también aquello que se configura como el suelo fértil sobre el que surgen los distintos elementos de mayor presencia que caracterizan el paisaje social.

En este sentido, la vida cotidiana no se encuentra únicamente en aquellos elementos de la vida privada, aquellos que parecen ser propios del nivel más simple de la realidad, la vida cotidiana está presente en los enlaces, relaciones y configuraciones de las expresiones más complejas de la vida social, cuestiones como la racionalidad del capitalismo, la legitimidad del Estado o el dominio de una elite se sustenta sobre la vida cotidiana (Lefebvre, 1972). Así, la vida cotidiana no solamente es rica en significado sino también es campo de acción sobre el que se desarrolla la reproducción y la producción del capitalismo (Lindón, 2008). Ahora bien, tampoco se busca ver en la vida cotidiana aquella representación pura de la alienación, por supuesto que no, por el contrario, lo que se pretende es encontrar en la vida cotidiana aquello que se mencionó con anterioridad, dimensión de la realidad social que articule los distintos escenarios de esta y que además este compuesta por lo nuevo y lo establecido, lo transformador y lo impuesto, la alienación y la realización del ser humano genérico, todo esto no en situaciones dicotómicas y dualistas sino en procesos de carácter dialecto (Lindón, 2008).

Por otro lado, volviendo a Lefebvre y su entramado teórico, encontramos que la vida cotidiana no era un objeto de interés particular, al cual se dedicara en un momento específico y que en algún momento diera como terminado y pasara al estudio de otro, por el contrario, este fue transversal a toda su obra (Goonewardena, 2011). En este sentido, sus preocupaciones por el espacio se encuentran también atravesadas por la importancia que Lefebvre daba a la vida cotidiana. De este modo, es posible pensar que el espacio, concebido como producto y productor de la sociedad, de

las condiciones históricas, no se restringe a los momentos y lugares de la esfera de la producción (producción mercancías mediante el trabajo asalariado) sino también en las esferas de la reproducción (biológica e ideológica) y de la circulación.

A partir de lo previo, es posible pensar que aquellos procesos a partir de los que se moviliza la racionalidad capitalista de acumulación y que conforman el escenario global y local del desarrollo geográfico desigual no se desprenden únicamente de los procesos de producción en que la mano de obra es super-explotada, o mejor dicho, que esta super explotación no se lleva a cabo únicamente en los procesos productivos. Así, La periferia urbana informal, expresión de este desarrollo desigual en las ciudades latinoamericanas, encuentra las lógicas que le reproducen también en aquellos elementos de la vida privada y rutinaria de sus habitantes y de sus procesos, es decir en la vida cotidiana de las periferias. Una vida cotidiana, que debido a la situación locacional y funcional de las periferias, tiene como un eje primordial el movimiento, no solo de personas, sino de objetos, discursos, capitales, promesas políticas, esperanzas de mejora y en general un constante y acelerado movimiento del "barrio" mismo. El barrio se mueve cuando se expande, cuando se consolida, cuando se integra a centralidades periferias, cuando los capitales llegan en asedio.

Así mismo, en sus contornos más concretos, el barrio periférico tiene formas muy propias de movimiento de personas. En pocas ocasiones el capital se interesará por dotar de servicios (me refiero al transporte) este espacio, en parte porque sabe que la completa miseria de sus habitantes, que el histórico y sistemático despojo de los medios de producción al cual han sido expuestos, les llevara a buscar la manera de vender su fuerza de trabajo o de arrancar cualquier centavo de la economía "moderna" de la ciudad. De alguna forma logran insertarse en las dinámicas de acumulación y reproducción de capital y así tener la posibilidad de sostener la vida, aunque sea de

la forma desgraciada. Esta forma ha sido el transporte informal. Forma de movimiento a partir de la cual se mueven las personas, pero también la racionalidad que reproduce los espacios periféricos urbanos.

4) La historia de este barrio ha sido trazada por el transporte.

La investigación como herramienta para reactivar la organización popular.

La realización de este trabajo investigativo ha permitido la apertura de nuevos escenarios barriales y la revitalización de algunos otros. A partir de los momentos de conversación con los vecinos del barrio se hicieron evidente dos situaciones al menos preocupantes. La primera es la lenta pero continua decadencia y falta de intensidad de las luchas barriales y espacios de organización; es como si junto a la consolidación del barrio y la adquisición de mejores condiciones de vida la gente perdiera el espíritu de lucha colectiva y se encerrara en las individualidades. El segundo es la angustiosa ausencia de las nuevas generaciones en los asuntos de organización política del sector. Para los líderes y lideresas sociales del barrio esto es un problema que deja a la deriva y vulnerable el destino del barrio.

Ahora bien, la identificación de estas situaciones me permitió conferirle a este trabajo de grado un nuevo sentido, el de ser un esfuerzo por revitalizar los escenarios de participación política en mi barrio, Mochuelo Bajo. Magliano y Perissinotti (2023) proponen los escenarios de trabajo comunitario en la autoproducción del hábitad como las bases para la organización política, me atrevo a proponer este trabajo como uno de autoproducción de la historia barrial y así como un esfuerzo por reanimar el activismo político barrial. La recolección de la historia del barrio y la importancia del transporte informal en el desarrollo de este ha fungido como puente para empezar a abordar cuestiones barriales del hoy. En función a lo anterior una frase de don Elías, líder barrial de Mochuelo, es perfecta para resumir lo dicho << Es en la garladera diaria en la que se conforma el convite.>>

Debo decir que el trabajo de campo en esta investigación tomo diferentes rumbos y no necesariamente los más formales. Entrevistas y sombros son las herramientas formales de recolección de información. Pero momentos menos formales, menos planeados y más imprevistos y casuales fueron también fundamentales para lo expuesto en este trabajo de grado. La charla cotidiana con el vecino o con los co-pasajeros en el camino a casa sirvieron como fuentes de primera mano a la hora de descifrar el papel del transporte informal en el desarrollo del barrio. Por su carácter fortuito e inesperado la mayoría de estos episodios no fueron grabados, pero fueron consignados en diarios de campo al llegar a casa. Al final, han sido algunos de los momentos habituales del día a día los facilitadores de gran parte de lo aquí consignado. Diría yo que este ha sido un primer momento de la revitalización de las relaciones entre vecinos sobre asuntos de la comunidad. el trabajo de campo me ha permitido volver al barrio. Ha posibilitado volver a habitar espacios ya olvidados y el reencuentro entre vecinos.

Mochuelo Bajo, la lucha por pervivir materializada en un barrio periférico.

La urbanización en América Latina cuenta con varias particularidades, una de estas es la ausencia de una oferta habitacional suficiente y accesible para los millones de personas que migran del campo a la ciudad sin la certeza de encontrar un lugar en el cual resguardarse (Torres, 2009). Esta situación sobreviene debido a un desajuste entre el desarrollo económico en las urbes y la acelerada disminución de la rentabilidad de la economía campesina (Ávila, 2018). Es decir, la decadencia de las condiciones de vida en las zonas rurales no fue acompañada por la prometida revolución industrial en las ciudades. Ante esto, una importante cantidad migrantes no logran ubicarse en puestos laborales de sueldos estables. Con lo cual, el acceso a una vivienda formal se hace en extremo difícil. En adición, los planes de gobierno para este problema son ineficaces, insuficientes o directamente inexistentes (Torres, 2009).

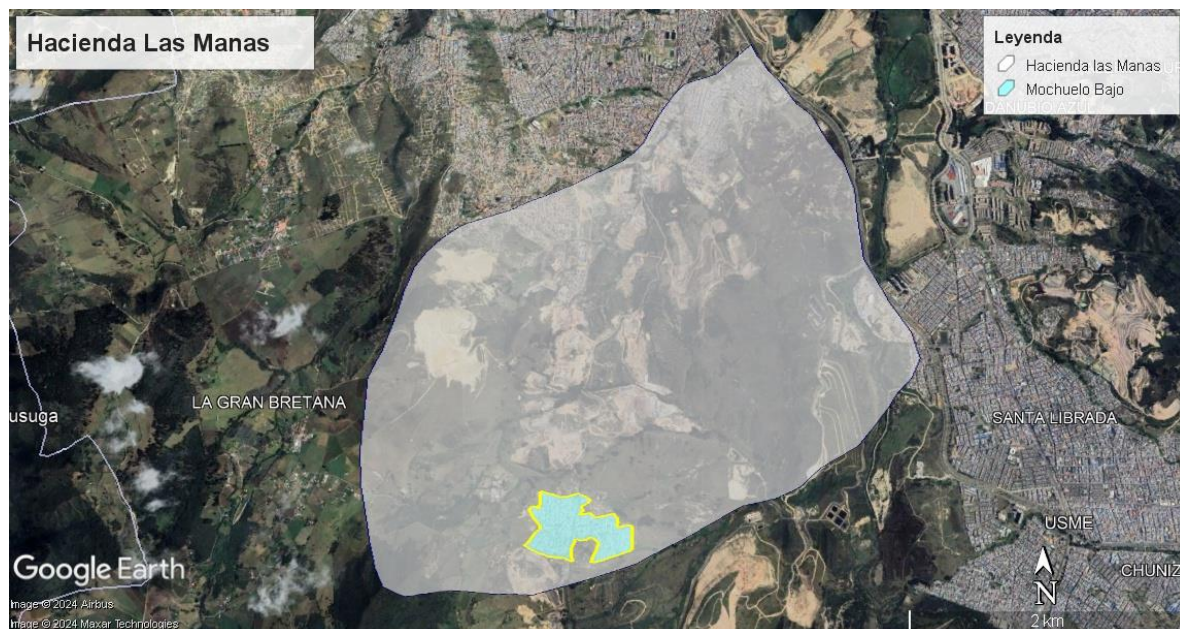
Varias han sido las respuestas o mecanismos desarrollados por los nuevos habitantes urbanos para resolver esta situación; El arriendo de habitaciones en barrios consolidados, la ocupación de espacios baldíos o la compra de terrenos en urbanizaciones informales (Torres,2009). El Barrio Mochuelo Bajo corresponde al tercero de estos procesos. La migración campo ciudad y la consecuente urbanización informal de la ciudad se encuentra ubicada en el marco amplio de la expansión urbana iniciada en la segunda mitad del siglo XX (Torres , 2009). Varios son los factores impulsores de este fenómeno, en Colombia la violencia socio política se reconoce como un factor particular, no presente en otros países. En general, la baja rentabilidad de las labores productivas tradicionales, la ausencia de oportunidades económicas y el crecimiento económico de las ciudades estimulo el flujo continuo de migrantes rurales a las ciudades principales, Bogotá en este caso (Avila,2018). Mochuelo Bajo, sector urbano central en esta investigación, es fruto de este proceso.

Mochuelo Bajo veredal: historia de una población de aparceros y arrendatarios.

A partir de las entrevistas y la revisión de algunos documentos se logró ubicar algunos de los usos de suelo y tipos de propiedad preexistentes en la zona ocupada por los actuales barrios de Mochuelo Bajo. Los cuatro barrios existentes en el sector fueron precedidos por cuatro fincas y estas por una hacienda. La evolución espacial de este lugar está profundamente ligada a los ciclos económico-existentes en la histórica económica colombiana. La hacienda, las fincas y el barrio corresponden a momentos sociohistóricos determinados, son una formación socioespacial específicas.

Previo al desarrollo de los barrios hoy existentes existieron al menos tres formas de propiedad en los terrenos hoy ocupados. Durante la colonia existieron dos haciendas que abarcaron estas tierras. En 1750 el Virrey Solís funda la primera hacienda, esta llevaría el nombre de *El Mana*. Durante

casi una década este sería lugar de descanso del susodicho virrey (CAR). La hacienda sería abandonada en 1764 con la partida del virrey a España. Tiempo después de esto se conformaría la hacienda la Fiscala. Esta sería una amplia extensión de tierra, aglomerando gran parte de lo que hoy son las localidades de Usme y Ciudad Bolívar. A inicios del siglo XX La hacienda cambiaría de dueño y se dividiría. Una de las haciendas fruto de esta división sería la hacienda de *las Manas*, propiedad de la familia Gutiérrez (Palacio et al, 2018).



(Fuente: Elaboración propia a partir de datos Google Earth)

Esta Propiedad rural aprovecho en gran medida el excelente suelo y la numerosa mano de obra existente en la región. Sus límites correspondían, al oriente al trazo de la actual Av. Boyacá, al occidente la cresta del cerro del Mohán y del Gavilán, Al sur los límites eran los de los actuales barrios San Joaquín, Divino niño y las minas de arena. En total la hacienda estaba conformada por algo más de mil hectáreas, de las cuales su gran mayoría eran cuevas de suave inclinación. Durante sus años más prósperos la hacienda desarrollo una intensa explotación del suelo fértil. Desde principios del siglo XX se desarrolló una amplia variedad de cultivos, tal como la papa, el

maíz, el trigo, las arvejas, la zanahoria, la cebada, entre otros. La altitud promedio de esta propiedad rondaba los 3000 msnm, durante los primeros años de la hacienda se desarrolló una intensiva tala de bosque para la adecuación al cultivo. Era principalmente vegetación nativa de baja altura, sin llegar a ser vegetación de paramo (Cobos, 2024). También se logró la conformación de amplios hatos de ganado ovino (palacio et al, 2018). Con la cría de ovejas se aprovechaba el pasto que crecía en las parcelas que se dejaban en barbecho (Riaño,2024). La mano de obra de estos terrenos correspondía principalmente a campesinos viviendo en la calidad de arrendatarios y aparceros. Se contabiliza que para mitades del siglo XX había al menos unas 50 familias de arrendatarios viviendo en esta hacienda (Palacio et al, 2018). Según las personas entrevistadas, las obligaciones contraídas con los dueños de las fincas referían al cuidado de los rebaños de ovejas o a la realización de actividades relacionadas al cuidado de los cultivos (Riaño, 2024). Mensualmente cada una de las familias debía encargarse del cuidado de por lo menos 100 ovejas. El trabajo era el de un pastor, llevarlas a pastar y cuidar el rebaño de depredadores y ladrones. Esta labor, era principalmente cubierta por los más jóvenes, las personas adultas cubrían otras tareas de mayor demanda física. Los distintos productos obtenidos de la explotación económica de la hacienda solían ser llevados para su comercialización a dos puntos. El primero y más central era el mercado ubicado en la calle 11 con carrera 11 en Bogotá. El segunda era a la plaza de mercado del barrio Tunjuelito. En estos dos lugares las personas vendían lo producido y también compraban los artículos necesarios para la vida.

En la década del 50 la hacienda empieza a tener más pérdidas que ganancias en las empresas económicas emprendidas (Riaño, 2024). Por esta razón se empieza a gestar todo un proceso de parcelación de los terrenos. Los propietarios venderían parcelas de 5,10 o más hectáreas a quien estuviesen dispuesto a comprarlas. De esta manera quienes en su momento fueron los trabajadores

pasaron a ser propietarios de parcelas de distintos tamaños. Los pagos se realizaron a plazos. Esta sería la manera como los arrendatarios preexistentes lograron acceder a la propiedad de la tierra. De esta forma familias como los Cobos, Vanegas, Ramírez, Bello, Muñoz, Riaño, entre otros se convirtieron en los nuevos propietarios de estas tierras altas al occidente del río Tunjuelito.

El cambio en el tipo de explotación y tenencia de la tierra dinamizó el desarrollo de centros poblados a borde de carretera. Así, se conformaron los poblados de Mochuelo Bajo y Mochuelo Alto. Siendo el primero el de mayor crecimiento poblacional y económico. Esto quizá por ser punto nodal de las carreteras dirigidas hacia Quiba y una antigua Vía hacia Usme. La explotación de estas nuevas fincas, derivadas de la antigua hacienda, continuó en líneas generales dominada por los productos previamente existente. Pero, ahora al ser unidades productivas independientes estas tenían mayor posibilidad de maniobra con las ganancias dejadas por los cultivos y la cría de animales (Cobos, 2024). Es de tener en cuenta que un importante porcentaje de las necesidades eran cubiertas con lo producido en cada parcela. Durante este periodo, de más de 30 años, el centro de mayor importancia para la venta y compra de productos fue afianzándose cada vez más en Tunjuelito. Posteriormente se consolidaría como una de las primeras centralidades locales del Barrio.

Del total de las fincas creadas después de la división de la hacienda, solamente cuatro se lotearían para la formación del barrio. Corresponden a la del señor Arquímedes Vanegas, el señor Isidoro Muñoz y José Martínez (Ruíz, 2024). La primera corresponde al barrio Patícos y una pequeña parte del barrio Lagunitas; La segunda y tercera finca se ubicaban en lo que hoy es la totalidad del barrio Lagunitas, Barranquitos y La Esmeralda. Estas fincas empezaron a ser loteadas a finales de los años 70 e inicio de los 80. Se puede aducir este proceso a la cada vez más exigua rentabilidad económica de la actividad agrícola la cual se desplomaría a inicio de los 90s.

La brieda por el transporte es cuento viejo

A pesar de la pretérita relación comercial existente entre la vereda mochuelo bajo y algunos centros de mercado en la zona urbana, para los pobladores campesinos preexistentes al barrio el transporte siempre fue una necesidad insatisfecha. Como se menciona previamente, los centros de compra y venta de productos más cercano se ubicaban a algo más de 10 km de las fincas. El sector de Tunjuelito, ubicado en la margen derecha del río del mismo nombre, fue durante más de 60 años el punto central para los pobladores del Mochuelo. En este lugar se vendía lo producido y se compraba lo necesario. Pero también era escenario de las prácticas religiosas, a la iglesia de este barrio se asistía sagradamente cada domingo a cumplir las obligaciones litúrgicas (Cobos, 2024). Igualmente, después del rito católico se sucedía en algunas tiendas de este barrio la socialización entre vecinos mediada por una o un par de bebidas a base de cebada. En definitiva, aunque la vida productiva diaria se desarrollaba principalmente en las parcelas, la vida *social* estaba ligada estrechamente a este barrio.

Ahora bien, esta vida social se encontraba condicionada por los ritmos bien definidos del transporte. Previo al barrio en estas tierras jamás existió un transporte público formal. Durante el periodo rural las maneras de movilizarse variaban según la capacidad, necesidad y habilidad. Camiones transportadores de productos, automóviles familiares o animales de carga eran algunos de los medios comunes de transporte. Pero aquel a partir del cual la mayoría ajustaba sus agendas y marcaba los ritmos de los campesinos eran un par de buses intermunicipales, fuera de línea (obsoletos), que prestaban el servicio de transporte (Riaño, 2024). Estos vehículos, remendados en mil ocasiones y señalados como inservibles en otros lugares, cumplían la tarea de movilizar a los habitantes de la ruralidad. Su horario de operación era bastante reducido, por no decir exiguo, uno de estos salía a las 5 de la mañana desde la vereda Pasquilla y llegaba hasta la plaza de Lurdes, el

otro salía a las 8 de la mañana, pero solo iba hasta Santa Lucia. Lo antiguo de su modelo era el determinante para definir la ruta. El primero hacia la ruta de vuelta hasta las 6 de la tarde y el segundo a las 8 de la noche. Así, no alcanzar a tomar alguno de los servicios significaba llegar tarde o directamente no llegar al destino prefijado. Este primer transporte, de carácter informal, continuó existiendo en los primeros años del proceso de urbanización y se configuro como un factor de gran influencia para este.

¡Se fundo el barrio! Las dificultades en el transporte son cosa normal en estos barrios.

Desde el primer momento del proceso de urbanización, es decir desde la venta de los lotes, el transporte informal estuvo presente. Durante este momento la oficina de los loteadores estuvo ubicada en el barrio Santa Lucia. En este lugar llegaban las personas interesadas en la compra de los lotes y también ahí se realizaba el papeleo para efectuar la venta. Esta primera etapa de la urbanización se desarrolló en los primeros años de la década del 80. Ya durante estos años se desarrollaban en las laderas de ciudad bolívar barrios de carácter informal los cuales eran conectados con las zonas centrales a partir de medios informales de transporte con distintos paraderos, uno de estos estaba ubicado en Santa Lucia (Moreno,2024). Estos mismos vehículos sirvieron en su momento para transportar a los posibles compradores hacia los lotes en venta. Los urbanizadores realizaron un tipo de contrata con los vehículos para el uso de sus servicios.

La presencia de la informalidad desde el punto más incipiente del proceso de urbanización podría identificarse desde una mirada funcionalista como el resultado de la ausencia de un servicio formal para satisfacer las necesidades cubiertas por lo informal. Pero esto conllevaría a ver el panorama desde un análisis superficial y sin mucho que decir. Es evidente y claro que existía una ausencia de medios formales, pero ¿Por qué esto era así? ¿Acaso era simple desidia estatal o falta de visión de los grandes capitales? Quizá la respuesta sea posible encontrarla en la manera en que el capital

se aprovecha de los desarrollos urbanos producidos por las personas. A lo mejor es necesario pensar las distintas circunstancias en las cuales el capital arranca a los trabajadores el fruto de su trabajo, situaciones más allá de la producción en donde se realiza la extracción de plusvalor. Para autores como Portes (1989) la informalidad no es solo una solución a necesidades insatisfechas, es ante todo una manera por medio de la cual el capitalismo actúa en las economías latinoamericanas. El desarrollo de transportes informales en las laderas de Ciudad Bolívar corresponde esencialmente a una formación socioespacial. Es decir, surge a partir de las condiciones materiales existentes, relaciones de producción y elementos históricos de la que integra, pero también es condición para el desarrollo de esta sociedad (Carmona, 2021). Además, desde la perspectiva de Topalov (2006) es un mecanismo a partir del cual el capital logra extraer mayor plusvalor de los procesos productivos, esto por cuanto evade la responsabilidad de desarrollar la totalidad de escenarios necesarios para la producción de mercancías. Con esto, se deja de ver la informalidad como un elemento marginal a la economía de las ciudades, por el contrario es un elemento medular en estas y en los procesos de producción de mercancías, reproducción de la mano de obra y valorización de capital. Sobre esto se volverá con posterioridad.

La ausencia de medios de transporte formales deja a la vista de necios y sabios que el lugar de la venta de los lotes no se encontraba ubicado en los barrios consolidados de la ciudad. Para aquellos con la posibilidad de disfrutar de un pedazo de suelo urbano en los barrios ya establecidos era una locura comprar un pedazo de tierra en una montaña a más de 5 km de la ciudad y con ausencia de todo lo necesario para una vida digna. Pero ahí está el detalle, los compradores de los lotes eran migrantes campesinos o habitantes urbanos sin un lugar estable en la urbe. Muchas de estas personas atravesaron por extensos periodos de sufrimiento habitacional antes de llegar al barrio. Personas como don Gustavo Garay, que habitaron la ciudad durante toda su vida, pero sin la

posibilidad de una estabilidad habitacional, transitaban por casa familiares, inquilinatos, tugurios o pequeñas habitaciones antes de comprar el pedazo de tierra en el Mochuelo Bajo. Otros como la señora Mireya Moreno o el señor Valentín García eran migrantes campesinos que al llegar a la ciudad se encontraron con un panorama abrumador. Las oportunidades de trabajo eran escasas y la vida un constante suplicio sin tregua.

Para Cravino (2023) los habitantes de las periferias urbanas consideran todo un logro el obtener un pedazo de tierra en cualquier resquicio de alguna zona metropolitana. Este suceso significa la posibilidad de acceder a una economía con un mayor número de oportunidades. A pesar de los suplicios y sobrecostos de vivir en las periferias esto significa acceder a la promesa de progreso y bienestar que desde las zonas rurales se proyecta sobre las ciudades. En Colombia el accionar de los grupos armados, legales e ilegales, ha dotado de un dinamismo particular el proceso de urbanización. Así, las personas migrantes no solo buscan nuevas oportunidades económicas en las ciudades sino también un lugar en el cual escapar de la violencia rapaz e impune presente en los campos (Torres, 2009). En este sentido, para personas como el señor Valentín García (2024), la Señora Carmen (2024) o el señor Salvador (2024) la compra del lote significó tener la seguridad de un lugar en el cual poder echar raíces sin que estas tuviesen que ser arrancadas de manera intempestiva. En palabras del señor García

<<es que no es el tener por el tener, la realización que me produjo ser dueño de un terreno no estaba en la vanidad del propietario, como quien tiene un caballo bonito. No, la felicidad producida era por tener la seguridad de un lugar en donde los hijos se criarán y la mujer se sintiera a gusto. Es la tranquilidad de no estar en lo ajeno, de no estar rodando de un lado para el otro como cuando vivíamos en el Olaya. Es la felicidad que produce la estabilidad, una estabilidad con muchas carencias, pero estabilidad a fin de cuentas>> (2024)

A pesar de lo poco, esta gente se echó al lomo la tarea de urbanizar.

Para (Abramo, 2012) el acceso al suelo urbano se desarrolla a partir de tres lógicas. La del estado, la del mercado y la de la necesidad. La primera es prácticamente inexistente en los desarrollos periféricos referidos en esta investigación. En su lugar, la segunda y tercera lógica se ubican como las de mayor presencia. El barrio mochuelo bajo correspondió en un primer momento a la lógica del mercado. Esto por cuanto los actores prístinos para su formación fueron agentes inmobiliarios. Las personas encargadas de la compra, loteo y venta de los terrenos fueron dos señores de nombre Omar Molano y Luis Felipe Arias (Ruíz, 2024). Es posible considerar a estas personas como empresarios del desarrollo urbano periférico. Estos personajes, a pesar de ser informales, actuaban bajo las lógicas del mercado, imponiendo valores de cambio sobre bienes con valores de uso. Su intención no estaba dictada especialmente por dotar de vivienda a unas poblaciones carentes de esta, su intención era centralmente la obtención de réditos económicos.



(Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Google Earth)

Debido a lo anterior, la rentabilidad del negocio se veía afecta en gran medida por la cantidad de mejoras desarrolladas en los predios. Ante eso, las mejoras fueron prácticamente nulas, a penas el

trazo de las calles y el suministro 3 pulgadas de agua dos veces a la semana. Según la señora Carmen (2024) el acceso a agua prometido resulto insuficiente para satisfacer las necesidades de la población. En su momento los loteadores realizaron una negociación con los habitantes rurales de las fincas preexistentes, en esta negociación se garantizaba el acceso al agua del nuevo barrio a partir de unas mangueras de 3 pulgadas. Esta agua provenía de un nacedero de agua cercano. Este suministro de agua se hizo completamente limitado cuando el barrio empezó su proceso de poblamiento. Los pobladores tuvieron sobre sus hombros la tarea de solucionar esta y muchas otras necesidades, de producir el espacio a habitar, de producir su habitad espacial.

En relación con lo anterior, en *La producción del espacio*, Lefebvre (2013) no limita este proceso a la construcción física de elementos, a la construcción de una casa, a la instalación de redes de acueducto- alcantarillado o a la apertura de vías. Estas acciones son de gran importancia, pero solo son el aspecto más evidente de este proceso social. La producción espacial no concibe al espacio como un factor netamente físico, el espacio es más que la suma de los elementos, es más que un campo lleno de objetos (Lefebvre , 2013). Los vecinos fundadores de Mochuelo Bajo no construyeron frías infraestructuras carentes de sentido. La producción del barrio no significo únicamente el desarrollo de construcciones y componentes físicos. Para Lefebvre esto solo representa el espacio vivido, pero se le debe sumar el espacio percibido y el espacio concebido (2013). Es decir, la experiencia individual y colectiva del espacio y la manera en cómo se propone el desarrollo del espacio. En otras palabras, los vecinos del barrio construyeron un habitad social, dotado de sentidos, esperanzas, formas de estar y proyecciones de vida. Vale hacer una aclaración, el espacio no es de manera exclusiva una cosa o un proceso. Es las dos cosas al mismo tiempo y en constante cambio, el desarrollo del proceso de producción espacial se consolida en la existencia material de elementos, pero estos mismos están en constante transformación, siendo procesos en

realización. Con esto, se figura el espacio como parte de la realización de un desarrollo más amplio y es el de la formación socioespacial que integra y al mismo tiempo también produce.

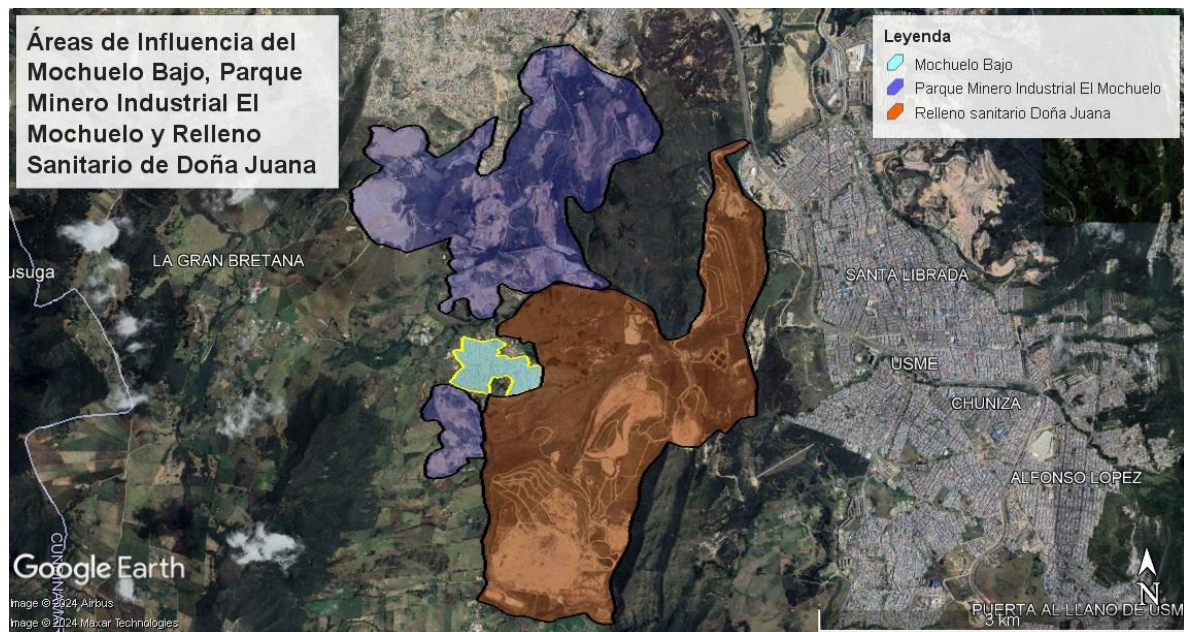
La lucha por la producción del espacio, para la creación de un habitat, tuvo en su haber todos aquellos servicios necesarios para la producción y reproducción de la vida. A pesar de los apuros cotidianos para cada una de las familias, el esfuerzo colectivo fue el motor central para la obtención de cada uno de los servicios y mejoras presentes en el barrio. Estas disputas, unas veces lideradas por mujeres otras veces por hombres, fueron fundamentales para la creación de una identidad barrial. Los distintos marcos de pugna configuraron redes de apoyo que perdurarían más allá de la solución a las carencias. Servirían como semillas para proyectos de mayor aliento como lo es el acueducto comunitario que sirve de agua potable a todo Mochuelo Bajo actualmente.

Las condiciones socioeconómicas de los pobladores fueron un factor influyente para su llegada a estas tierras altas. Pero como se menciona con anterioridad su llegada estuvo acompañada de un esfuerzo constante por la mejora de la situación. A pesar de existir limitaciones económicas y todo un entramado social dispuesto para el beneficio de los grandes capitales a costa de las poblaciones populares, las luchas por conformar un espacio en el cual reproducir fue motor incesante de la lucha cotidiana.

Ahora bien, no solo las condiciones económicas fijan unas situaciones violentas para con los habitantes de las periferias y en este caso para con los habitantes del barrio Mochuelo Bajo. Las decisiones gubernamentales de carácter distrital, regional y nacional son otro factor condicionante en el desarrollo de las periferias urbanas. Para Mochuelo Bajo esta situación ha sido determinante en el desarrollo, consolidación y posible expansión urbana. Ya se había dicho con anterioridad que el barrio inicia su proceso de formación con la compra de los terrenos rurales por parte de los loteadores, en ese momento la localidad de Ciudad Bolívar aun no existía y la mayoría de los

barrios informales de sus pendientes no habían sido reconocidos legalmente. Las veredas correspondientes a Mochuelo Bajo, Mochuelo alto y Quiba correspondían a la zona sexta de Tunjuelito. No fue sino hasta 1983 cuando se formaliza la creación de una nueva localidad ubicada al sur occidente de la parte alta y media del río Tunjuelito.

La conformación de la nueva localidad vino aparejada para el barrio Mochuelo Bajo por otra determinación gubernamental de amplio alcance. El proyecto de instalación y puesta en marcha del relleno sanitario en el margen sur oriental del barrio ha sido un elemento constante en la configuración del barrio. La puesta en marcha de las operaciones de recepción de basuras del relleno se inició en 1988, pero las tareas y acciones para su realización le preceden por un lustro. Los primeros compradores en el barrio no tenían conocimiento del proyecto de relleno sanitario próximo a desarrollarse, por lo cual no entraba en las consideraciones para efectuar la compra. La presencia del relleno sanitario ha configurado unas experiencias de vida y sentidos sobre el espacio que han hecho de este un barrio periférico bien particular. La exploración e identificación de estos sentidos y significados exceden el objetivo investigativo de este trabajo. Pero si me concierne mencionar que el Relleno Sanitario de doña Juana ha sido un actor determinante en la evolución del barrio. Quizá uno de los efectos más notorios es la limitación para el crecimiento que este actor y el parque minero industrial ejercen sobre Mochuelo Bajo.



(Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Google Earth)

Esta expansión periférica se vio limitada en su crecimiento muy temprano en su historia. La puesta en marcha del relleno y el desarrollo de una industria minera alrededor del barrio hizo que este último estuviese prácticamente encerrado por estos dos actores. La extracción de arcilla de las montañas de esta zona es previa a la formación del barrio. Antes de la llegada de los primeros pobladores ya existían chircales, unidades no industriales de producción de ladrillo, propiedad de los dueños de grandes fincas (Ávila, 2018). Posterior al desarrollo del barrio estos chircales evolucionaron a pequeñas fábricas, en estas se empleaba una porción considerable de la nueva mano de obra llegada con el barrio. La importancia de esta actividad minera e industrial en el marco de una ciudad en pleno crecimiento y con grandes y diversos ejes de expansión conllevaría a la estructuración de un parque minero industrial establecido por el decreto 619 del año 2000. La industria minera y el relleno sanitario Doña Juana han sido agentes contaminantes, violentos, pero también generadores de empleo y dinamismo económico en la zona.

El sufrimiento en la movilidad en la producción desigual del espacio.

Las distintos elementos, significados y sentidos producidos por las personas en la producción espacial del habitat no solo remite a factores relativamente estacionales. Como bien se dijo con anterioridad, lo espacial no son únicamente objetos, son procesos en contante realización, física y simbólica. Algunos de estos elementos suelen perderse de vista por cuanto no son los típicos desarrollos espaciales ubicados en lugares plenamente identificables. El transporte informal de las periferias es uno de estos factores posiblemente pasados por alto a la hora de identificar los desarrollos urbanos de un barrio periférico. Este también es un servicio diseñado para la solución de una necesidad apremiante en un espacio distante de prácticamente todo.

Cuentan algunos habitantes fundadores que para ellos el transporte era quizá tan apremiante como otros servicios. Al llegar al barrio solo contaban con el tipo de transporte utilizado por los campesinos. Este bus, denominado como *La Macarena* por llevar el nombre esta empresa en sus costados, era la única manera de desplazarse a las zonas de trabajo de los nuevos pobladores urbanos. Para los habitantes rurales de toda la vida este medio de transporte significaba la posibilidad de desplazarse hacia los centros de mercado para comprar y vender artículos, pero en esencia lo fundamental era obtenido de las mismas fincas. Para los nuevos pobladores esto no era así, el nuevo barrio en formación no significaba para ellos un lugar en donde ganarse la vida. La obtención de los medios necesarios para la reproducción de la vida se encontraba especialmente en los lugares consolidados de la ciudad. Ya sea como meseros, guardas de seguridad, maestros y ayudantes de construcción, vendedores informales, empleadas domésticas, etc., estos trabajos no se encontraban en el barrio, para acceder a estos empleos era completamente necesario movilizarse fuera de este. En este sentido la movilidad diaria y el transporte era una situación y necesidad tan

apremiantes como cualquier otra. Esta significa (la movilidad diaria) la inserción en la economía, la posibilidad de vender la fuerza de trabajo y la reproducción misma de la vida.

Los horarios de servicio de *La Macarena* no eran especialmente útiles para las personas que debían llegar a sus trabajos antes de las siete de la mañana. Cuenta la señora Mireya (2024) que debido a la dificultada para llegar temprano conseguir trabajo le era especialmente difícil. En varias ocasiones se vio en la obligación de declinar ofertas de trabajo debido a esta situación. La no existencia de un medio de movilizarse de manera regular estaba haciendo altamente complicada la tarea de la reproducción social. Cuenta la señora Isabel (2024) que antes del desarrollo de un transporte informal en el barrio el proceso de urbanización se daba a un ritmo demasiado pausado. Las personas llegaban, vivían un par de meses, pero las adversidades y peripecias para movilizarse las llevaba a vender o simplemente abandonar sus predios.

A partir de lo anterior es posible identificar un tipo de sufrimiento existente en esta periferia, especialmente agudo durante sus primeros años de formación. El sufrimiento de movilidad es posible equipararlo a otros tipos de sufrimientos experimentados, tal como el sufrimiento habitacional, o el sufrimiento hídrico (Castillo y Hernández, 2022) o el ambiental (Auyero y Swintun, 2008). Para Auyero este tipo de sufrimientos no se abordan como experiencias individuales sino como situaciones colectivas derivadas de la manera en cómo se organiza. Es en esencia un sufrimiento social (Auyero y Swintun, 2008). Este sufrimiento en la movilidad no es uno que atente directamente contra la salud de las personas, no implica un daño físico evidente, pero si es una situación angustiosa y problemática en el día a día. Conlleva a realizar sobre esfuerzos, a el desarrollo de estrategias para afrontar este problema. El sufrimiento en la movilidad impone sobre cargas materializadas en mayores costos económicos, aumento del tiempo usado en la movilidad, una experiencia apremiante y angustiosa y también múltiples situaciones enojosas.

Como se mencionó, la ausencia de un transporte regular y de calidad durante los primeros años del barrio propicio momentos de sufrimiento en la movilidad. Pero la dificultad de estos momentos y los distintos mecanismos para sobreponerse a estas situaciones también fue escenario para la creación de esfuerzos comunitarios en función de las luchas por mejores condiciones de vida. La señora Carmen (2024) cuenta que las marchas diarias para dirigirse hacia los lugares de trabajo y también en los recorridos de vuelta a casa se realizaban en grupo. Las personas se iban encontrando por el camino y así en grupo hacían los más de 10 km desde el barrio hasta los paraderos de transporte público urbano. Estos espacios de socialización entre vecinos sirvieron como el contexto en el cual se empezó a discutir sobre los problemas del barrio. Las distintas carencias experimentadas en el nuevo barrio no eran de carácter individual. Los distintos sufrimientos eran fruto de una condición social colectiva y de la misma manera se experimentaban de manera colectiva, con los matices de las subjetividades, pero en esencia eran una situación compartida por el conjunto social.

Esto da muestra que las poblaciones populares habitantes en las periferias urbanas de las ciudades del capitalismo no son agentes pasivos, que cual corderos esperan y aceptan de manera impávida su destino. Para Pérez (2024) <<los pobladores de las periferias luchan por no perecer y, en esta contienda por la vida misma, recrean, junto a otros, nuevas posibilidades de estar, incluso, de transformar sus condiciones de vida, es aquí donde emerge la noción de urbanización popular.>>(p.210). De esta manera, activamente reclaman su derecho de habitar la ciudad, su derecho a la ciudad misma. Esto como podría llegarse a pensar, no sucede en circunstancias de tipo extraordinarias o anecdóticas. Las luchas populares por el derecho a la ciudad se desarrollan en el día a día de las personas, durante las distintas fases de la vida cotidiana. La no aceptación y

resignación de las condiciones existentes son la semilla para la posterior acción colectiva, desarrollada a partir de innumerables mecanismo, agentes y conflictos.

Periferia y transporte informal: dos desarrollos espaciales en función de la expansión urbana capitalista.

Pensar las periferias urbanas sin su estrecha relación de codependencia con los centros económicos de las ciudades no tendría sentido. Así mismo, un barrio periférico desconectado de los lugares de producción y de los escenarios de circulación tiene muy poca posibilidad de su realización. Esto por cuanto en el marco de la relación dialéctica centro-periferia esta última se constituye como tal solo cuando logra integrarse en una relación de codependencia con la primera. Su realización como formación socioespacial está completamente determinada por la ejecución de relaciones de explotación y extracción de plusvalor (González, 2023). Para el barrio Mochuelo Bajo el auge de su desarrollo urbano tuvo como elemento dinamizador el surgimiento de un transporte informal de operación constante.

Ante la angustiosa y poco resuelta necesidades de movilidad existentes en el barrio varias eran las estrategias para movilizarse. Desde las caminatas diarias de por lo menos 10km o esperar el paso de vehículos de carga. Tanto lo primero como lo segundo implicaba una situación de angustia y sobre esfuerzo. Las dificultades para movilizarse hallaron mediana solución con el surgimiento de los primeros prestadores regulares del servicio de transporte. Aunque previamente los habitantes del sector hacían uso de los servicios informales estacionados en Santa Lucia, estos de manera constante eran reacios llevar a cabo la ruta hasta Mochuelo Bajo por el estado de las vías y la extensa distancia del recorrido (Moreno,2024). Durante algún tiempo estuvo en funcionamiento un vehículo el cual le llamaban *La chiva*, por su similitud con una chiva tradicional (García, 2024).

Este vehículo duro poco tiempo en servicios por el mal estado de las vías. De manera similar, de vez en cuando algunas personas con vehículo prestaban el servicio de transporte. En general, durante los diez primeros años de la urbanización no existió otro transporte regular más allá del par de flotas denominadas como *Las Macarenas*.

A inicio de la década del 90 el servicio prestado por *La Macarena* era cada vez más exiguo debido a un aumento de la presión de la fuerza pública para evitar el tránsito de estos vehículos. Recordemos que *La Macarena* era un vehículo obsoleto el cual ya había salido de su operación formal. Primero le impidieron llegar más allá de Santa Lucia, luego más allá de Tunjuelito, al final simplemente hacían demasiado complicada su circulación (Cobos,2024). Esto propicio la necesidad de un nuevo transporte para los habitantes campesino y especialmente para los habitantes del barrio en formación. Este transporte fue una flota de no más de 5 vehículos de tipo microbús. En estos se podía transportar de 15 a 20 personas y tenían el mismo costo de un bus de tránsito formal. La operación de estos vehículos significo una mayor regularidad en los viajes diarios. Estos vehículos iniciaban una vez tuvieran al menos la mitad del cupo (Riaño, 2024). Esto significaba una espera considerable, pero aumentaba la frecuencia del transporte en comparación a los servicios previos.

Movilidad en movimiento: El impacto del transporte informal en las centralidades periféricas.

La transformación de los medios de transporte informal también conlleva a una transformación en los agentes y dinámicas presentes en este fenómeno social. Así, cada una de las configuraciones existentes entre el barrio y las distintas centralidades ha tenido matices y consideraciones específicas. Previamente se ha mencionado la cercana relación entre la población rural natal y los primeros pobladores del barrio con la localidad de Tunjuelito, especialmente el barrio San Benito.

Quizá la relación administrativa previa sea la razón de esto, recordemos que el área correspondiente a Mochuelo Bajo fue parte de la zona sexta de Tunjuelito hasta 1983. Pero lo cierto es el papel del transporte informal en la configuración de esta centralidad local. Las distintas rutas y paraderos existentes a lo largo del tiempo dieron paso a distintos puntos nodales de conexión con las dinámicas de producción y circulación desarrolladas en la ciudad. Primero, durante el periodo como vereda rural, fue la Plaza de Los Mártires, Luego el barrio Tunjuelito y los alrededores San Carlos y San Benito.

La ampliación de la Av. Boyacá hacia el sur, primero desde el cruce con la Av. Villavicencio hasta la entrada del relleno sanitario, luego desde este punto hasta la intersección con la Av. Caracas dinamizó el desarrollo de los barrios bajos de Ciudad Bolívar, barrios como El Lucero Bajo o Las Quintas del sur. La conexión con estos barrios fue tomando mayor fuerza a medida que la oferta de servicios comerciales disminuía en el barrio Tunjuelito. El papel de estos barrios periféricos en la zona baja de Ciudad Bolívar fue de gran alcance.

A inicios de los años 2000 las posibilidades de tránsito para la flota de colectivos informales del barrio se hacían cada vez más complicadas. Así mismo, la consolidación de barrios como Las quintas del Sur y El lucero bajo le restaban importancia a la zona comercial de Tunjuelito y era cada vez menos necesario ir hasta este para tomar rutas urbanas de transporte. Esta situación conllevó a la reducción de los réditos económicos para los operadores de los micro-buses con ruta Mochuelo-Tunjuelo (Riaño, 2024). Ante esto, de manera paulatina, se presenta un desplazamiento de la centralidad local. Si bien la consolidación de una oferta de servicios en las expansiones urbanas más cercanas modificó algunas de las prácticas para acceder a bienes de primera necesidad, el desarrollo de una nueva forma de transporte informal terminó por mover el lugar central de conexión del barrio Mochuelo Bajo con el resto de la ciudad. El transporte por cuanto

agente posibilitador de las periferias urbanas también es una de las condiciones para marcar el ritmo de la urbanización. Así mismo, es factor influyente en las configuraciones de centralidades periféricas desarrolladas en los márgenes urbanos. Es este un agente activo en la reproducción desigual del espacio. Bajo el aparente velo de elemento funcional a las necesidades de los pobladores de las periferias, lo que se logra es la reproducción de un espacio desigual (Carmona, 2021) . Además, el transporte en sí mismo se configura como una faceta del desarrollo desigual de las urbes en el capitalismo latino americano. Es uno de los tantos sufrimientos a lo que se ven expuestos los pobladores populares de las periferias urbanas en América Latina.

El barrio Mochuelo Bajo es una de las tantas periferias latinoamericanas, el desarrollo de este ha estado condicionado una variada gama de factores los cuales se ubican desde los escenarios globales del desarrollo capitalista, pasando por las dinámicas de migración urbana en el país hasta los mercados del suelo en las periferias de Ciudad Bolívar. Cada uno de estos elementos son de vital importancia para la configuración de los rasgos identitarios de esta formación socio espacial. Pero como tal, la periferia y los elementos que le constituyen también produce formaciones socioespaciales propias de las lógicas que le conforman y la manera en cómo funciona. Una de estas es el transporte, que a pesar de ser un elemento móvil y de elevada fluctuación, comprende unos rasgos que le hacen ser factor esencial para la realización de la periferia en sí misma. Es un actor fundamental en el marco de la urbanización capitalista por cuanto facilita la integración de los márgenes urbanos a los circuitos de producción y circulación del capitalismo sin que le cueste al capital una inversión de capital, todo el costo corre a cargo de los nuevos pobladores urbanos. Los distintos momentos en la consolidación del barrio han sido también distintos momentos en el desarrollo del transporte informal. Hoy en día, cuando el barrio ya está medianamente consolidado y representa una fuente de mano de obra considerable, ya cuenta con un transporte gestionado por

actores capitalistas actuando bajo los estándares normativos. A pesar de esto, el transporte informal se mantiene como un factor de importancia para el desarrollo de muchos de los escenarios de la vida cotidiana, especialmente aquellos que no están directamente ligados o direccionados a los procesos de reproducción y valorización del capital.

5) Andando todos los días en estos carros la gente se acostumbra al trajín.

En el capítulo previo se presentó el desarrollo urbano del barrio Mochuelo Bajo teniendo como eje de análisis el papel del transporte informal. Se logró evidenciar la importancia de este durante la incorporación del barrio en la relación centro-periferia presente en las ciudades del capitalismo latinoamericano. Lo relatado en el acápite anterior abarca temporalmente desde los años previos a la fundación del barrio hasta el inicio de la segunda década del siglo XXI. Hasta ese momento, específicamente hasta el año 2013 el transporte informal fue el único medio regular para movilizarse fuera del barrio. A partir de 2013 se dio inicio a una segunda fase en el desarrollo del barrio, la implementación de un transporte regulado bajo normativas y proyecciones distritales.

Para este último capítulo el centro de estudio apuntará a dos elementos, el primero tiene como función servir de puente con el capítulo anterior. En pro de esto se revisará la producción de los medios de consumo colectivo, el proceso de autoproducción del hábitat y su aceptación en la vida cotidiana como un orden legítimo y “Natural”. El segundo es revisar desde el presente el papel del transporte informal en las dinámicas de producción, acumulación y valorización de capital teniendo como eje la crítica a la vida cotidiana. Para estos dos propósitos se recurre a los diarios de campo contruidos durante los distintos escenarios de sombreado realizados en el transporte informal y a las charlas espontáneas sostenidas con algunos de los usuarios de este transporte. Se

propone un dialogo entre las perspectivas teóricas y las experiencias de vida y movilidad. Con esto se propone revisar el papel del transporte informal en la reproducción de sentidos, lógicas y practicas propias de la colonización de la vida cotidiana por el capital

Forma y estructura del transporte informal

Previo al desarrollo de la revisión relación del transporte informal, la vida cotidiana y la producción desigual del espacio se propone realizar una revisión de los aspectos más visibles de este tipo de transporte. Para esto se hará uso de una herramienta metodológica propuesta de manera implícita por Lefebvre en las primeras páginas de *La revolución urbana* (2003). Forma, Función y estructura se configuran como tres categorías de análisis de gran potencialidad para dar cuenta de las particularidades y la manera en cómo una formación socioespacial se integra en el conjunto social. Primero se procederá a abordar la forma y estructura del transporte informal para al final discutir la función.

En el año 2013 se inicia la operación regular y constante del SITP en el barrio Mochuelo Bajo. Su llegada no estuvo desligada de situaciones problemáticas o desazones por parte de los operadores informales. Previa a la llegada de estos buses los informales realizaron algunas gestiones para evitar la llegada de estas nuevas rutas. Sabían lo mal que les iría con la llegada de un transporte de mayor alcance operacional. La población de barrio no secundo los esfuerzos de los informales por evitar la llegada del SITP, El arribo de este se asumió como un avance para el desarrollo del barrio. El inicio de operaciones de este transporte fue un punto de inflexión, con la llegada de estos nuevos buses la flota de informales experimento cambios radicales, presentes principalmente en el número de vehículos, la rentabilidad del negocio y la organización de este.

Forma del transporte informal

La forma remite a la apariencia física que toman las producciones espaciales en su realización. Así, estas se constituyen como el elemento más a la vista y evidente. Mas no por esto es una categoría desprovista de sentidos y connotaciones. Por ejemplo, la forma de la traza urbana en un barrio de autoconstrucción corresponde mayormente a calles estrechas y dos filas de viviendas, una al respaldo de otra. Sin grandes patios traseros ni delanteros y como un reducido espacio para el tránsito peatonal. Esta descripción aparte de crear una imagen de la manera en cómo se ven estos barrios también brinda los primeros indicios para empezar a realizar conjeturas sobre las causas sociales, económicas o culturales de la forma física de un espacio.

En el transporte informal operante en mochuelo bajo encontramos tres elementos referentes a la forma de este: Las Rutas, los paraderos y los vehículos. Actualmente este transporte solamente cuenta con una ruta de transporte. La ruta en cuestión conecta el barrio Mochuelo Bajo con el barrio Quintas del Sur, cuenta con un recorrido de 5.4 km. En su curso atraviesa el Parque Minero industrial El Mochuelo y pasa por los barrios residenciales San Joaquín, Divino Niño, Bueno Aires y Casa de Teja. Solamente cuenta con dos paradas fijas, en Mochuelo Bajo y en las Quintas del Sur, pero suele parar a dejar y recoger en donde se lo indiquen los pasajeros.

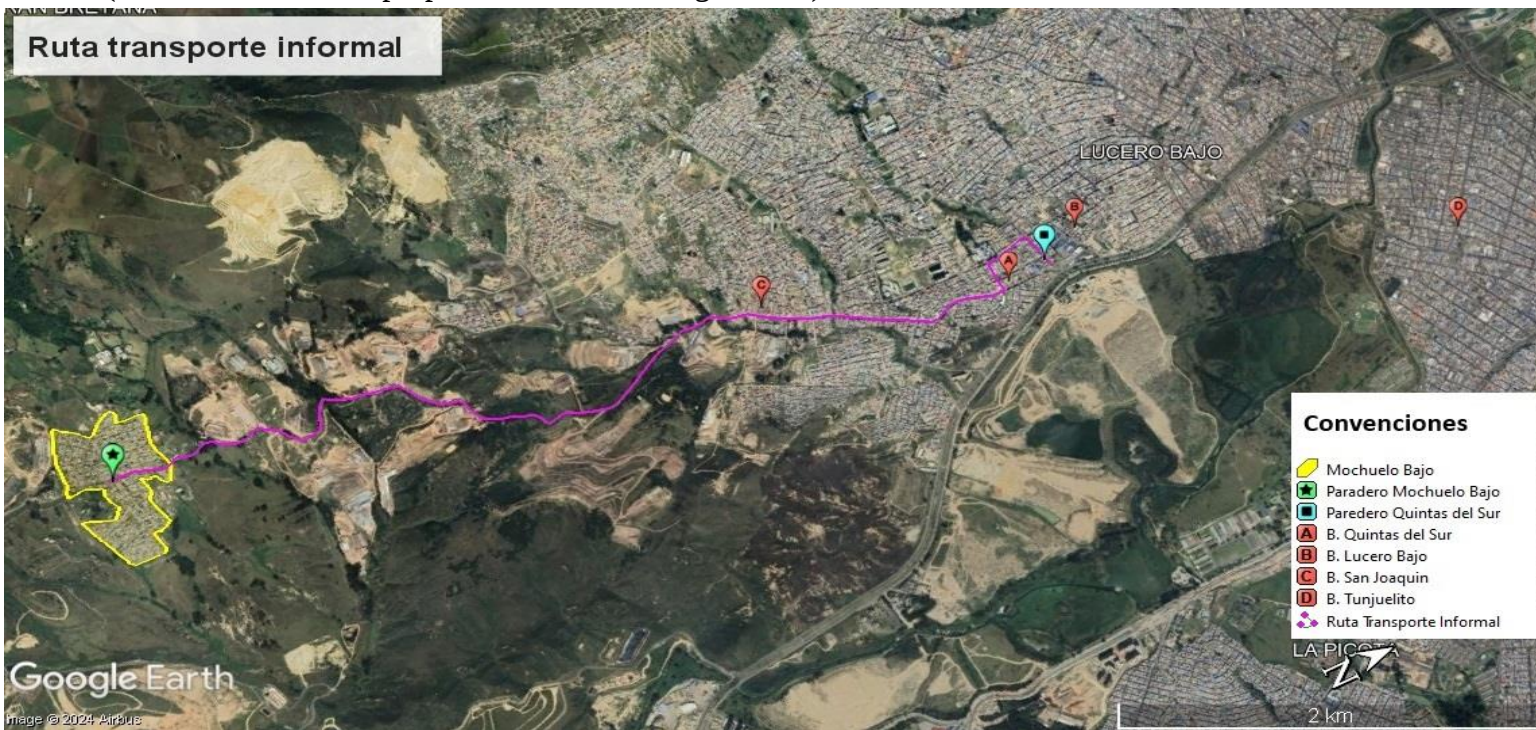
Varios elementos se pueden deducir de los anterior, por un lado, la existencia de un acuerdo subyacente entre operadores informales y autoridades para la existencia de esta operación. La ruta transcurrida es una en donde los barrios se encuentran consolidados o en consolidación, las autoridades policiales de tránsito y las de vigilancia tiene constante presencia en estas. Según Luis Lobatón(2024), conductor en esta ruta, actualmente no hay ningún acuerdo económico con las autoridades para permitir la existencia de esta ruta de informales, es un acuerdo tácito en el cual las autoridades no impiden el funcionamiento siempre y cuando los operadores no busquen ocupar

otras rutas o expandirse. Esta situación da cuenta del nivel de consolidación de este transporte en esta zona.

La ruta transcurre por una vía altamente congestionada por el tráfico pesado proveniente de la zona minera. Como consecuencia de esto la malla vial se encuentra significativamente deteriorada, presentados números y grandes baches. Además, el ancho de la carretera es apenas de dos carriles de menos de 4 metros cada uno. Debido a esto el tráfico es lento a la altura de los barrios Buenos Aires y San Joaquín. Los horarios de operación son desde las 4:00 Am hasta las 11 Pm, 12:00 pm viernes y sábados.

Los paraderos de esta ruta se encuentran en los dos puntos previamente mencionados. En el de Mochuelo Bajo se ubica en un terreno sin construir al borde de la carretera, cuando está lleno este lugar se suelen parquear sobre el borde de la carretera. El segundo se encuentra sobre la calle 70c sur del barrio Las quintas. Aunque solo existan estos dos paraderos fijos los vehículos dejan y recogen pasajeros en cualquier punto de la ruta. En ninguno de los paraderos existe algún tipo de infraestructura destinada espacialmente para estos, tampoco hay tipo alguno de señalización que

(Fuente: Elaboración propia con datos de Google Earth)



avise de sus existencias. Cada uno de estos paraderos se encuentra a menos de 100 metros de un paradero de SITP y de vías principales como la Av Boyacá. Así mismo, están en zonas con alto flujo de personas debido a la presencia de establecimiento de distinto tipo, abarrotes, comidas, droguerías, ferreterías, panaderías etc. El abordaje y des abordaje de pasajeros en distintos puntos hace de este un paisaje móvil cotidiano a lo largo de la ruta, no solo en los paraderos.

Los paraderos responden a la manera como este transporte se estructura alrededor de fuentes de servicios, sirviendo como enlace entre las periferias y los márgenes consolidados de la ciudad. Así mismo, la inexistencia de elementos físicos que identifiquen a los vehículos da muestra de los mecanismos en esta acción informal para pasar desapercibidos por las autoridades. Para los pasajeros no es necesaria la existencia de avisos, ellos son usuarios habituales que conocen las dinámicas. Al igual, para quienes no conocen el funcionamiento de este transporte, casi siempre hay un voceador que informa sobre la existencia de puestos disponibles.

En la actualidad esta ruta de transporte informal se compone de al menos 80 vehículos. Ninguno de estos es vehículo destinado para el transporte público de pasajero, todos son vehículos utilitarios, principalmente con placas de circulación de servicio particular. En estos automóviles no se han desarrollado modificaciones para el transporte de pasajeros, funcionan tal y como son de fábrica. Son carros de modelo correspondientes a los años 1990 – 2010. No existe mayor número de requisitos técnicos para la puesta en operación de un vehículo en esta ruta, solo debe ser capaz de realizar la ruta con el cupo lleno sin mayores complicaciones. La mayoría de estos vehículos son de 5 pasajeros por lo cual en cada trayecto se obtiene el cobro de 4 pasajes. Cada uno de estos tiene un costo a la fecha de \$2500 COP, \$3000 COP a partir de las 9 de la noche.

Vehículos esperando turno para cargar pasajeros



Bahía-Paradero Mochuelo Bajo



Estructura del transporte informal

La estructura del transporte refiere a las distintas relaciones que le conforman. Relaciones de propiedad y laborales; relaciones con otros medios de transporte; relaciones con autoridades y agentes urbanos involucrados en su funcionamiento. Esta categoría permitirá evidenciar la manera en cómo el transporte informal se estructura y conocer las bases de su funcionamiento.

La creación de esta ruta de transporte informal se remite al desarrollo del barrio las quintas como centralidad local. Este corresponde al traslado de las dinámicas comerciales y de transporte. La conformación de esta flota de vehículos remite al esfuerzo realizado por un grupo de no más de 15 conductores, todos ellos pobladores del barrio, quienes encontraron una posibilidad económica y la solución a una necesidad al poner sus vehículos familiares en el servicio público de pasajeros. A pesar de haber sido formado por un grupo bien definido de personas, la consolidación de una organización o cooperativa con la función de tramitar cuestiones generales del transporte informal

se logró hace relativamente poco. Actualmente existe una organización de transportadores de este transporte. Esta organización se encuentra representada por un presidente el cual es elegido por los dueños de cupo (Lobaton,2024). Cada uno de los propietarios cuenta con voz y voto en las decisiones a tomar. Las decisiones por tomar refieren a precios de operación, cambios en la ruta, apertura de nuevos cupos o creación de comitivas en caso de tener que llegar a acuerdo con autoridades u otros actores sociales, como comerciantes cercanos a los paraderos.

Para poder operar en esta ruta los propietarios de los vehículos deben ser aprobados por el resto de los conductores. Esta aprobación se consigue realizando la compra de un cupo de circulación, este tiene un costo para el 2024 de 3 millones de pesos(lobaton,2024). Debido al elevado número de vehículos existentes no se emiten nuevos cupos, solo existe la posibilidad de negociar los ya existentes. El trabajo de estos carros se organiza en turnos. 40 carros trabajan un día y 40 el otro, la guía es el mismo sistema utilizado en la medida de pico y placa en la ciudad de Bogotá. Los propietarios suelen tomar los días no laborados como días de descanso o destinarlos para realizar otras actividades productivas, de diversa índole.

9 de cada 10 de los conductores son al mismo tiempo propietarios de los vehículos. A penas en contadas ocasiones se presentan situaciones de alquiler de vehículos o contratación de conductores. Estas son más bien situaciones anecdóticas. Por lo demás, el tipo y cantidad de labores desarrolladas en esta operación son limitadas. La principal y más numerosa es la de conductor. También está la del campanero u organizador, se encarga de avisar a la gente sobre la salida de los vehículos y estar pendiente de los turnos. Su pago se obtiene por una cuota dada por cada conductor al finalizar el turno. En esencia las labores económicas son únicamente estas dos.

Transporte y vida cotidiana

Salvador: yo he visto como la gente se parte el lomo para construir su ranchito.

Salvador fue de las primeras personas que colocó un ladrillo sobre otro en la tierra arcillosa de Mochuelo Bajo. Era un trotamundos, fue una cuestión de azar su llegada a Mochuelo. Proveniente del Norte de Santander, aceptaba cualquier trabajo honrado que le asegurara unos pesos en el bolsillo, esa fue la manera en cómo llegó al barrio. Conoció este sector antes de su desarrollo urbano, trabajó por más de dos años en los cultivos de papa, arveja y zanahoria de la actual zona rural de Ciudad Bolívar. En 1984 se enteró de la venta de lotes en un nuevo barrio muy cerca a los campos de cultivo donde trabajaba. Sin pensarlo dos veces reúne y cuenta sus ahorros, descubriendo que le alcanzaba para comprarse un lote, el precio no lo recuerda muy bien.

Como tantos otros hombres provenientes del campo, durante algún tiempo trabajó como ayudante de construcción y luego directamente como maestro de obra en distintos puntos de la ciudad. Durante este periodo de su vida la única forma de movilizarse hacia la ciudad era el transporte informal o a pie cuando no había más. El desarrollo de sus actividades de construcción se vería atraídas y realizadas en el barrio cuando este comenzó a crecer. Salvador ha sido testigo vivo de la manera en cómo los habitantes del barrio Mochuelo Bajo han cargado con el peso de la producción de su habitad, de la auto solución de sus necesidades. En su haber está la construcción de más de cincuenta casas de este sector. Si bien era él quien las construía, el sueldo con el que era pagado lo conseguían los habitantes del barrio a partir de sobre esfuerzos para la adquisición de este dinero. El salario obtenido en sus trabajos, formales o informales, no proveía lo suficiente para cubrir la necesidad habitacional.

La autoconstrucción y autoproducción del habitad no refiere únicamente a la acción mediante la cual los trabajadores llevan con sus propias manos el proceso de construcción de su vivienda. A

partir del análisis de Marx (1984) sobre la venta de la fuerza del trabajo del obrero, se considera lo siguiente. En el capitalismo el trabajador vende su fuerza de trabajo para lograr subsistir, es esta la única mercancía que tiene para lograr mantenerse con vida. La fuerza de trabajo se convierte en una mercancía la cual es pagada con aquello denominado salario. Como toda mercancía tiene un costo producirla, el costo de la reproducción de la fuerza del trabajo del trabajador es el costo de sus necesidades más elementales. Comida, Vestido y un lugar donde vivir. Estos son tres de los más elementales factores. Estos tres factores deberían estar cubiertos por el salario. Pero de estos tres costos necesarios para la producción de la mano de obra el capitalista apenas paga con él salario los dos primeros. Es como si alguien comprase un queso y solo pagase por la sal, el quajo y la bolsa en donde viene empacado, dejando en el productor la tarea de cubrir el costo de la leche necesaria, claramente sería un robo directo al productor. En este mismo sentido el capitalista roba al trabajador, pero no solo con el no pago de las necesidades de vivienda, en términos de habitación el capitalista cubre absolutamente nada. Así, la autoconstrucción también refiere a la obligación de las personas de buscar fuentes alternas de dinero para afrontar los costos de la construcción de su vivienda.

Como se ha expuesto con anterioridad el modelo de ciudad latinoamericana es del tipo centro-periferia con elevados niveles de centralización y segregación (Abramo, 2012). En estas ciudades se necesita más que vivienda, vestido y comida para que la fuerza laboral se integre. Una amplia variedad de infraestructura y servicios como el transporte deben ser desarrollados para que el capital aproveche los beneficios de aglomeración provistos por la ciudad. Ante la no inversión del capitalista en estos elementos es el estado quien debe cubrirlos (Topalov, 2006). Pero para la mayoría de los casos en América Latina ni el estado se encarga de esto. Como se ha visto con anterioridad, son los pobladores los responsables de estos desarrollos.

Así, los pobladores de Mochuelo Bajo debían cubrir el costo del desarrollo urbano de su barrio con esfuerzo o dinero no aportado por los salarios obtenidos. Pero no sucede únicamente con la vivienda, el suministro de transporte, al no estar garantizado ni por el capital ni por el estado debe ser asumido por las poblaciones. De esta manera se producen desarrollos urbanos de transporte informal con la tarea de movilizar a las personas. Mas esto significa no solo un mayor costo económico sino también el tener que enfrentar a diario una experiencia desigual en relación con el transporte. Mientras los centros consolidados de las ciudades cuentan con una amplia diversidad de sistemas de transporte que conectan los distintos puntos de una manera más o menos exitosa, las periferias sufren la ausencia de medios de transporte capaces de conectarles con las ciudades. Esto se convierte en otra traba en su posibilidad de habitar la ciudad. En ultimas, el transporte informal se convierte en un agente completamente integrado a los circuitos de producción porque es a partir de este que mucha de la fuerza laboral logra acceder a los centros de trabajo. Se convierte en un agente urbanizador producido por la situación de super explotación experimentada por los pobladores de las expansiones informales de las urbes latinoamericanas. Ahora bien, esta super explotación no es reconocida a partir de la visualización del transporte informal como el resultado de desigualdades socio espaciales. El gran triunfo del capital ha sido sedimentar en la vida cotidiana la aceptación de estos transportes como agentes positivos para los barrios, sin siquiera dar espacio para su revisión crítica.

En este sentido, así como salvador ha sido testigo de la manera en cómo sus vecinos deben cargar con el costo de la construcción de su habitad. Los transportistas informales han sido testigos de la manera en cómo los pobladores de las periferias deben pagar el costo de la articulación de sus barrios con los centros de producción. Esto a partir de mayores costos, jornadas extenuantes y mayores inversiones de tiempo. Ha sido el transporte otro de los desarrollos urbanos de los cuales

el capital debería encargarse de desarrollar, pero al final ha dejado esta tarea sobre hombres de las masas populares, encontrando otra manera de ampliar la frontera de extracción de plusvalor más allá de la fábrica. El papel de la vida cotidiana en el desarrollo de estos mecanismos de explotación ha sido el de naturalizarlos. Se han terminado por determinar cómo justo y legítimo que sean los pobladores quienes lleven sobre si todo el peso del desarrollo urbano. Como si su situación de migrantes o de carencia habitacional fuese una elección racional, no una condición impuesta por la estructura socioeconómica.

La vida cotidiana como escenario de violencia estructural

La perspectiva de la vida cotidiana abordada en este trabajo de grado no apunta a relatar, identificar o encontrar significados contruidos. No es el abordaje de la cotidianidad como un conjunto de factores yuxtapuestos en el existir habitual de las personas. El sentido de la vida cotidiana en este escrito es la crítica a la vida cotidiana. Es una crítica la cual identifica en la cotidianidad de la vida la colonización desarrollada por las lógicas propias del capitalismo (Carmona,2021). No es una propuesta por resaltar las virtudes de la cotidianidad sino por intentar ver de manera descarnada los mecanismos de acción para la producción desigual del espacio, materializado en formaciones socioespaciales, tal como las periferias y el transporte informal.

Clara es una mujer de 50 años, vive en el barrio Mochuelo Bajo desde hace más de 15, todos los días se desplaza hacia los centros de trabajo de la ciudad a buscarse el sustento diario. Su labor es la de empleada doméstica, su salario diario es de 70 mil pesos colombianos. Este ha sido el campo laboral desarrollado por ella en más de tres cuartas partes de su vida laboral, uno que otro trabajo en empresa, pero principalmente en casas familiares. Antes de salir de la casa debe realizar uno que otra labor del hogar, dejar la ropa en la lavadora, lavar los platos o dejar preparada la comida para la noche, en general siempre debe realizar tareas del hogar antes de salir. No tiene hijos

menores de edad, vive sola con su esposo. El señor realiza algunas labores domésticas pero en si estas responsabilidades son injustamente asignadas a la señora. Clara sale a tomar el transporte a las 7 de la mañana, el carácter informal de su trabajo le permite tener un poco de flexibilidad del horario, pero al igual debe apurarse, llegar muy tarde es arriesgar la continuidad del trabajo. Debido a esto, la mayoría de las veces prefiere hacer uso del transporte informal del barrio en lugar de los buses del sistema integrado de transporte público (SITP). El Vehículo informal lo toma porque es más rápido, le permite acercarse a puntos nodales de transporte de manera más diligente. Las condiciones que atraviesan la cotidianidad de Clara, especialmente aquellas de clase y género, le impelen a tomar decisiones a partir de las cuales se reproducen estas mismas condiciones. El uso del transporte informal se configura como una situación en el marco de la violencia estructural desplegada por la producción desigual del espacio (González, 2023). La violencia se expresa no es solo en mayores gastos en dinero, sino también en tiempo y esfuerzo. Además, vive a diario una experiencia de movilidad agobiante, son 2 o hasta 3 horas en el transporte público, muchas veces de pie y muy pocas sentada. La movilidad de Clara en su camino al trabajo es una enmarcada por la priorización los procesos de producción a costa de la posibilidad de desarrollo de las capacidades plenas del ser humano.

Para Clara, así como para los millones de habitantes de los márgenes urbanos, vivir en las formaciones socio espaciales periféricas significa la obligación de asumir los costos del desarrollo de la ciudad y la integración de su mano de obra en los circuitos de producción y acumulación de capital. Como se mencionaba en apartados previos, el desarrollo de la ciudad está enmarcado en la realización misma de la sociedad urbana, del capitalismo. En este escenario la vida cotidiana se convierte centro de desarrollo de las lógicas y procesos necesarios para la pervivencia de las formas de explotación actuales (Lefebvre, 1972). Porque, aunque se disfrace de autorrealización, a pesar

de todos los discursos premiando y promoviendo el sobre esfuerzo por salir adelante, por no dejarse vencer ante situaciones económicas adversas, la autoproducción del habitad en el marco de las relaciones de explotación centro-periferias es super explotación de la mano de obra. La legitimidad de esta situación de enajenación solo es posible desarrollarse en la vida cotidiana (Lefebvre,1972).

Abigail sale de su casa a las 8 de la mañana, vive en una vivienda de autoconstrucción de dos pisos, actualmente solo reside con uno de sus hijos, el resto ya hicieron sus vidas aparte. Ella llegó a Mochuelo Bajo a la edad de 25 años, hace ya 40 años. Fue una de las primeras habitantes del sector, sus ojos han visto pasar las mil y una vicisitudes experimentadas en la producción de esta esquina de la red urbana bogotana. Sus pies llevan el cansancio de miles de jornadas de movilización hacia el trabajo y luego a la casa, las primeras veces caminando, luego de pie en buses "cebolleros" y ahora de vez en cuando sentada en los buses del SITP. Proveniente de una familia de parvos recursos económicos, siempre califico como "un regalo de Dios" el tener en este barrio un lugar al cual llegar después de cada jornada laboral, un lugar en el cual reproducir la vida.

En Abigail (2024), Valentín García (2024) o en la señora Rosa (2024) encontramos un patrón regular encontrado en este barrio, acceder a los derechos de propiedad sobre un pedazo de suelo urbano significa una de las mayores metas en la vida. Para ellos una de las primordiales necesidades a resolver solo está completamente sajada por medio de la propiedad privada. Este acceso a la tierra es entendible en los escenarios de mercado informal del suelo, es a penas lógico que en un contexto en el cual se mercantilizan bienes de uso también se promueva la forma privada de propiedad sobre el suelo. Ahora bien, es un elemento para resaltar por cuanto el dominio de esta forma de propiedad ha borrado del horizonte de los pobladores el acceso a la ciudad a partir de formas de propiedad desligadas de la mercantilización del suelo y la acumulación de capital. En

cierta medida, se ha naturalizado de tal manera las relaciones de propiedad del capitalismo que se vuelven norma para el conjunto de la sociedad; fungiendo en este sentido como otra de las formas de alienación.

Cuando Abigaíl llegó no había nada, ni agua, ni luz, ni tiendas, prácticamente ni vecinos. Esto era un "peladero", como dice ella. Aun así, cada vez que puede se refiere a este sector como un paraíso. Yo diría que es un pequeño resquicio en el cual los explotados han encontrado un lugar en donde el fruto de su trabajo no les será alienado de manera inmediata. Ahora bien, esto ha significado colocar gran parte de sus esfuerzos productivos en función de una de las necesidades más básicas, la de un techo. La autoproducción del habitad les ha robado la posibilidad de la realización de su humanidad más allá de sus necesidades. Marx (1978) en *los Manuscritos económicos filosóficos de 1944* hace mención del papel del trabajo enajenado en la limitación para la realización del ser genérico. Este último parte de la distinción entre el ser animal y el ser humano. El humano es integrado por estas dos condiciones, pero lo distingue su capacidad productiva.

<<por supuesto, también los animales producen. Construyen nidos, habitaciones. (...) Pero solo producen lo que es estrictamente necesario para ellos mismo y sus retoños. (...) producen únicamente bajo el imperativo de la necesidad física directa, mientras que el hombre produce cuando está libre de la necesidad física y solo produce verdaderamente cuando está libre de esa necesidad.>> p.111 (Marx, 1978)

En palabras de Abigaíl, para ella <<llegar a este barrio fue una bendición>>. Ella junto a otros cientos de personas lograron consolidar un territorio propicio para la satisfacción de algunas de los más elementales requisitos para reproducir la vida biológica. Pero este gran esfuerzo, uno digno de admiración y venia, ha significado para ella y para sus vecinos la renuncia al desarrollo de sus potencialidades "espirituales", de sus capacidades más humanas. Esta renuncia claramente no ha

sido voluntaria, poco ha tenido ella que ver con su posición en la estructura social. Es una situación impuesta por las condiciones de desigualdad socioeconómicas del capitalismo. Para Abigail esta renuncia ha sido parte de la violencia estructural a la que diario es expuesta. Su condición como pobladora y auto-productora de su habidad ha conllevado a estar ausente en la crianza de sus hijos, pues cuando estos eran pequeños, y las condiciones de transporte más precarias, debía salir a la madrugada y volvía tarde en la noche. Para Abigail su vida en la periferia ha recluso su vida al trabajo. Le ha limitado las posibilidades de realizar su ser genérico, uno en el cual a partir de la liberación del peso de la necesidad es capaz de crear.

Abigail claro que reconoce las situaciones injustas, para ella también es duro aguantarse viajes diarios de hasta dos horas. Su carne y sus huesos también sienten el cansancio de una vida marcada por la falta de alivios duraderos, por la presencia de la zozobra constante de no alcanzar a llegar a fin de mes. Pero para ella, aunque le gustaría vivir mejor, su situación es como es porque no hay de otra, es la cruz que le toco cargar. Mas bien, sermonea a quienes se quejan de lo lejos que queda el barrio, o de las pocas ofertas culturales, educativas o comerciales presentes en el mismo. Les invita a estar agradecidos de tener un espacio en el cual vivir, sin importar las carencias. Y esto es entendible, su posición previa a llegar al barrio era la de una migrante campesina rodando de punta a punta de la ciudad, unas veces en los barrios altos de los cerros orientales, otras veces en las tierras inundables del noroccidente, también en las laderas de los barrios en Ciudad Bolívar. Lamentablemente, para Abigail el reconocimiento de la importancia de su barrio como escenario a partir del cual logro acceder a la ciudad no está acompañado de un sentimiento de injusticia social, esta más bien acompañado por una sensación de religiosa aceptación. El capitalismo ha hecho bien su trabajo en colonizar la vida de esta mujer. El transporte informal, así como otros factores presentes en su día a día, ha tenido mucho que ver en esto. La existencia de este transporte

a coadyuvado a desarrollar la idea que los pobres salen a delante sin importar las circunstancias, que siempre se las arregla así esto signifique mayores sacrificios. El transporte se ve como una bendición bajo una razón para la cual se debe agradecer la posibilidad de ser explotados, de ser segregados en espacios apartados de la riqueza generada con el trabajo propio. Para ella el transporte informal no representa la materialización de una situación desigual en la producción del espacio, para ella la existencia del transporte informal debe ser agradecida, es una ventaja.

Para Lefebvre la alienación de la conciencia de clase en las masas obreras es uno de los elementos de mayor relevancia (Carmona, 2021). En el transcurrir habitual de la señora Abigail por los distintos momentos móviles de su vida no solo encontramos unas condiciones de movilidad completamente desajustadas a sus necesidades y ampliamente segregadoras. También encontramos la aceptación de estas condiciones como algo prácticamente natural o al menos inamovible, El transporte informal se convierte en movilizador de racionalidades y sentidos propiciadores de la razón capitalistas, razón que privilegia la acumulación de capital. Reflexionar o evidenciar el desarrollo de estas lógicas es de vital importancia por cuanto estas se convierten parte de la construcción ideológicas de las masas populares en el marco del sistema capitalista. Así pues, como parte de la cultura se adhieren profundamente al sistema de valores, dándole el carácter de natural a praxis netamente de configuración societal (Lefebvre, 1972). De esta manera, se logra legitimar, sin cuestionar, una forma de producción en la cual la gran mayoría se haya explotada por la reducida minoría, en donde la apropiación del fruto del trabajo se encuentra injusta y desigualmente distribuida. En otras palabras, este transporte es escenario en el cual se facilita la aceptación de los términos sociales necesarios para la reproducción del capitalismo como sistema social reinante. La ruptura de la aceptación de estos términos en la cotidianidad significara el inicio de una revolución. Es la vida cotidiana el campo sobre el cual se ejecuta de manera más

exitosa y amplia la alienación de la conciencia de clase, pero también el lugar de disputa donde todo está por ganar o por perder para la clase trabajadora (Lefebvre, 1972).

Conclusiones

Se ha encontrado, a partir de la reconstrucción del proceso de formación del barrio Mochuelo Bajo, el papel del transporte de tipo informal como eje dinamizador en la vida cotidiana de esta formación periférica. Su importancia radica en las posibilidades de conectar con las distintas centralidades locales. Además, marca los ritmos de movimiento de personas desde estas periferias hacia los centros de trabajo y servicios. También, se evidencia (a partir de los anexos gráficos) que el barrio tuvo un crecimiento exponencial en el momento en que el transporte de los carritos se establece como regular. Así, la regularidad de este transporte incentiva la llegada de nuevos pobladores (revisar anexos gráficos). Con esto, se logra aportar pruebas a la hipótesis propuesta en un principio, y es el papel del transporte informal como agente urbanizador de las periferias.

Por otro lado, se logró avanzar en el análisis del transporte informal como elemento reproductor de lógicas y racionalidades funcionales a la reproducción del capitalismo. La presencia del transporte informal actúa como un mecanismo a partir del cual se promueve el desarrollo de mecanismos para la super explotación de la mano de obra, naturalizando la autoproducción del habitat popular. Su existencia significa que los pobladores están dando soluciones a problemas que deberían ser resueltos por el capital o el Estado en su defecto. Así, se logra evidenciar la manera como a partir de este transporte se naturaliza y materializa la producción desigual del espacio y el acceso desigual a la ciudad.

Por otro lado, este ejercicio de investigación sobre el transporte informal no pretende ser uno en el cual dar completa cobertura a las distintas aristas a el tema en cuestión. Por el contrario, es apenas una puerta de entrada a sus visos más amplios, dejando espacio para el desarrollo de elementos más finos. Las discusiones dadas sobre la super explotación desarrollada sobre los

pobladores populares en su autoproducción del habitat y la manera en cómo la vida cotidiana colonizada por la razón del capital actúa como agente sedimentador de estas prácticas, son apenas algunos de los elementos más generales sobre esta cuestión.

Revelar la importancia de la informalidad como agente activo en los desarrollos urbanos periféricos constituye solo una de las primeras tareas para empezar a zanjar discusiones sobre los procesos de desarrollo socioespacial del barrio, de las periferias. Así mismo, descubrir en los habitantes esa suerte de aceptación sobre las condiciones violentas a las que han sido expuestos permite dar cuenta del éxito de la razón y lógicas capitalistas para extenderse sobre las conciencias de quien oprime. Esto permite evidenciar otro de los escenarios de alienación sobre los que se sostienen los procesos de producción y reproducción. Además, también ubica a la alienación como una de las herramientas más útiles en el apaciguamiento de los ruidos generados por las soluciones a alguna de las contradicciones insalvables del sistema de producción capitalista.

El desarrollo de este ejercicio investigativo fue uno el cual tomo forma y espíritu a medida que se generaban los espacios de charla y relacionamiento con los vecinos del barrio. En este sentido, se fueron descubriendo elementos no contemplados en un principio. Así, a partir de los distintos escenarios de intervención, llamase entrevistas, sombras o charlas sueltas, fueron apareciendo aristas que merecen ser ampliadas en posteriores esfuerzos investigativos. Uno de estos, el cual se menciona de manera tímida en el capítulo anterior, es el papel del transporte informal en la reproducción de los roles de género. Es decir, la manera en cómo la existencia de este transporte coadyuba en la reproducción de la distribución desigual de los trabajos del cuidado y domésticos. En la reconstrucción de la movilidad cotidiana de Clara, Abigail y otras mujeres, se identifica un uso continuo del transporte informal el cual está ligado a sus responsabilidades en las labores del

cuidado. Por otro lado, se escapa de este trabajo de grado la discusión sobre el suministro de medios de transporte eficientes los cuales no tengan como fin el transporte de obreros desde sus casas a los centros de trabajo y viceversa. Ya que este tipo de movilidades han quedado relegadas al transporte informal, o directamente no hay un suministro de servicio para estas necesidades de movilidad.

De manera similar, también queda abierto para nuevos ejercicios investigativos el desarrollo de la situación de sufrimiento móvil o sufrimiento en la movilidad. En este trabajo de grado se postula su uso como una categoría a partir de la cual es posible dar cuenta de la violencia estructural aplicada sobre los momentos móviles de las personas residentes en los desarrollos urbanos periféricos. Contar con una herramienta teórica de este tipo para abordar estos fenómenos socio espaciales sería de gran ayuda para lograr definir procesos, dinámicas y agentes presentes en este tipo de violencia estructural. Con lo realizado en este escrito se logra adelantar algunos de los aspectos y situaciones propias de este tipo de sufrimiento. Así como algunas de sus repercusiones en las vidas de las personas, entre estas la limitación para desarrollar actividades no necesariamente ligadas al cumplimiento de las necesidades elementales.

Otro aspecto importante el cual queda abierto a la discusión es si la disputa a dar en las periferias urbanas entorno al transporte debe estar dirigido hacía la exigencia de modos de transporte más eficiente y de mayor alcance. ¿Es este el camino que debe tomar el debate? Acaso no estaría presto a ser abordado por las tradicionales soluciones desde la gobernanza, aquellas con un alto contenido técnico pero pasando por alto los aspectos políticos y sociales de la movilidad. Desde este trabajo de grado se enuncia la necesidad de cualificar los debates entorno al transporte y más importante aún, definir cuáles deben ser la línea de acción política sobre las que las poblaciones populares deben dar la disputa.

En relación con lo anterior, también cabe preguntarse por el papel y eficiencia de las herramientas de análisis institucionales en la búsqueda de soluciones a las situaciones problemática de movilidad en la ciudad de Bogotá. Para esta ciudad la herramienta predilecta para el diseño de políticas pública ha sido la encuesta de movilidad o encuestas "origen-destino". La más reciente de estas, aplicada en el año 2023 y publicada en el 2024 se auto postula como innovadora al integrar en sus estudios variables de género, raza y grupos etarios. Además, por diseñar un apartado específico para aquellos trayectos urbanos enmarcados en la realización de labores del cuidado. Ciertamente, estas adiciones a la nueva encuesta permiten empezar a pintar sobre el panorama institucional de la movilidad ciertas discusiones no consideradas con anterioridad. Sin embargo, la naturaleza de los datos obtenidos sigue siendo la misma de las ediciones pasadas. Igualmente, fenómenos sociales como el transporte informal y su papel en la movilidad urbana son a penas mencionados. De este modo, más allá de presentar cifras y cuadros, algunos muy poco dicientes, este tipo de encuestas no logra dar visibilidad o representatividad a las verdaderas necesidades y situaciones vividas por aquellos pobladores urbanos que más sufren la movilidad.

Como se ha presentado con anterioridad, la movilidad es más que un desplazamiento de un lugar X a un lugar Y. Es una experiencia la cual esta atravesada por más variables que las de tiempo y distancia. La movilidad es una situación condicionada por la clase, el género y la raza. Es además un proceso plenamente inscrito dentro de las dinámicas de acumulación y producción de capital. Las encuestas de origen destino son importantes por la cantidad de datos cuantitativos presentado y el carácter de globalidad presentado, pero son insuficientes para los objetivos que se proponen. De esta manera, es preocupante que estas sean la base técnica sobre la que se toman las decisiones de movilidad en la ciudad. Es una necesidad apremiante la acción popular en

función de tener injerencia en el desarrollo de instrumentos sobre los cuales la ciudad y la movilidad, en específico, es planeada.

Por último, y retomando lo dicho el capítulo cuarto, el desarrollo de este ejercicio investigativo fue uno el cual tomo forma y espíritu a medida que se generaban los espacios de charla y relacionamiento con los vecinos del barrio. El verdadero sentido de este trabajo de grado se encuentra en el propósito de tomarlo como herramienta para reactivar la participación política en las cuestiones barriales. En el mismo sentido de la Tesis 11 sobre Feuerbach, ningún propósito tendría realizar esto sino no es con la intención de llevarlo al campo de la acción por la transformación. De ahora en adelante, el reto será buscar la manera en cómo llevarlo a este campo.

Así mismo, se hace necesario empezar a idear maneras con las que llevar este tipo de investigaciones hacia los distintos escenarios barriales. De nada sirven estos esfuerzos si se quedan guardados en los repositorios y bibliotecas universitarias. A pesar de todo el esfuerzo puesto en estos, si no se crean maneras para su socialización amplia lo único que se conseguirá es la acumulación de polvo sobre estos trabajos. Pensar distintas formas para que logren ser una herramienta en la acción política de los barrios es el verdadero reto y objetivo con estas investigaciones. Por qué tal como diría Marx en la tesis 11 sobre Feuerbach << Los filósofos no han hecho más que interpretar el mundo, pero de lo que se trata es de transformarlo>> (Marx, 1955, p.428)

Anexo 1 (Todos los anexos son de elaboración propia a partir de datos de Google Earth)



Anexo 2



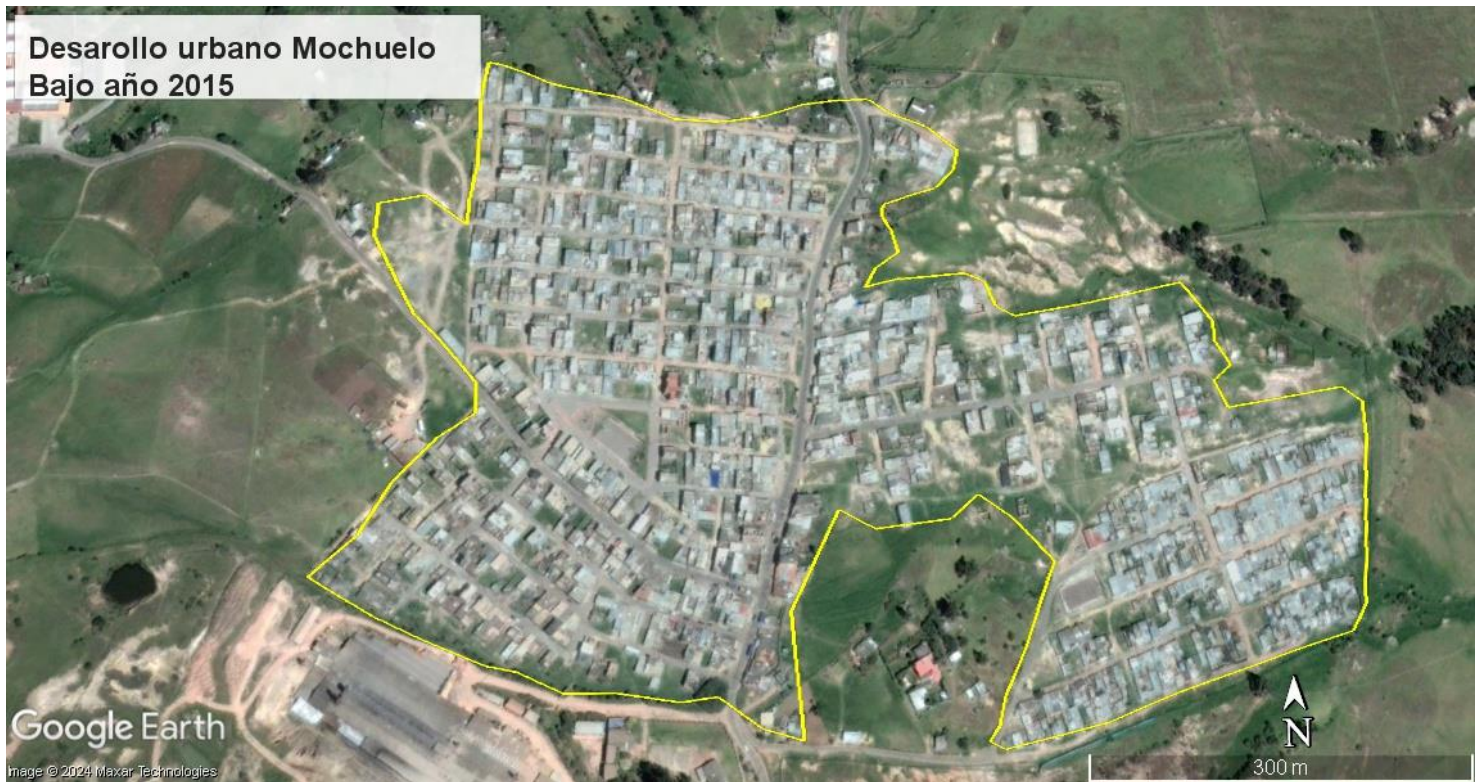
Anexo 3



Anexo 4



Anexo 5



Anexo 6



Anexo 7



Anexo 8



Referencias Bibliográficas

Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *EURE*, 35-69.

Alatorre, C. (2021). Implementando reformas en el transporte informal y semiformal en América Latina. Obtenido de Hablemos de sostenibilidad y cambio climático: <https://blogs.iadb.org/sostenibilidad/es/implementando-reformas-en-el-transporte-informal-y-semiformal-en-america-latina/>

Álvarez, A., y Gutiérrez, A. (2015). Análisis de la operación de origen - destino del transporte automotor informal: Caso de estudio corredor Soacha-Bogotá. Bogotá D.C: Universidad La Gran Colombia.

Arévalo, L., Martínez, J., y Rodríguez, W. (2018). Estudio y análisis del transporte informal en la ciudad de Bucaramanga. Escuela de Ingeniería Civil - Universidad Industrial de Santander.

Auyero, J., y Swistun, D. (2008). Inflamable: Estudio sobre el sufrimiento ambiental. Buenos Aires: Paidós.

Avellaneda, P., y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, 47-58.

Ávila, C. (2018). Ciudad Bolívar: colonización de periferias, luchas, resistencias y rebelión popular. Bogotá D.C: Universidad Pedagógica Nacional.

Bennholdt-Thomsen, V. (1981). Marginalidad en América Latina: una crítica de la teoría. *Revista Mexicana de Sociología*, 1505-1546.

Birbeck, C. (1978). Self-Employed Proletarians in an Informal Factory: The Case of Cali's Garbage Dump. *World Development*, 1173-1185.

Boeke, J.H. (1953). *Economics and Economic Policy of Dual Societies as Exemplified by Indonesia*. Haarlem: H.D. Tjeenk Willink y Zoon.

Borda, O. F. (1975). Historia de la cuestión agraria en Colombia. Bogotá: Fundación Rosca de Investigación y Acción Social.

Bríñez, M. R. (2020). Movilidad y Segregación: Análisis de las Posiciones Ocupacionales en la Localidad de Ciudad Bolívar en Bogotá. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*.

Bromley, R. (1978). Organization, Regulation and Exploitation in the so-called 'Urban Informal Sector': the Street Traders of Cali, Colombia. *World Development*, Vol. 6 W 9/10, pp1161-1171.

Cabrera, J., y Bianca, D. (2022). Paratránsito y expansión urbana: el transporte informal como dispositivo de. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*.

CAF. (2005). El transporte urbano en América Latina y la situación actual en Colombia. Rionegro.

Camacho, L. J. (2019). Identificación y análisis de variables que influyen en el uso de modos informales de transporte. Caso de estudio Santiago de Cali. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia- Facultad de Ingeniería, Departamento de Ingeniería Civil y Agrícola.

CAR. (s.f.). Reseña histórica Mochuelo Bajo. Obtenido de Observatorio de agendas interinstitucionales y conflictos ambientales:
<https://oaica.car.gov.co/archivos/1392840144lecturarealidadesciut4ruralidad.pdf>

Carmona, M. Y. (2020). Problemas y enfoques de la investigación sobre el transporte informal en América Latina. *Revista Transporte y Territorio*, 159-181.

Carmona, M. Y. (2021). Transporte público y periferias urbanas como circulación de la racionalidad capitalista: una lectura desde la categoría de formación socioespacial. México D.F: UNAM.

Castillo, O., y Hernández, J. (2022). Ecología política del sufrimiento hídrico. El caso del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y el Frente de Pueblos Originarios por la Defensa del Agua. *Argumentos*, 241-259.

Cebollada, À. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Análisis Geográfico*, 105-121.

Centeno, P. V. (2003). Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo. *Debates en sociología*, 19-52.

CEPAL. (1985). Los vehículos por puesto en el transporte. Santiago de Chile: CEPAL.

Cervero, R. (2000). *Informal Transport in the Developing World*. Nairobi: United Nations Centre for Human Settlements.

Cevallos, E., y Gamble, J. (5 de Octubre de 2022). Crónica del transporte informal: el caso de taxirutas en Quito. Obtenido de GK.CITY: <https://gk.city/2022/10/05/cronica-transporte-informal-caso-taxirutas-quito/>

Cravino, M. C. (2023). Periferias disputadas en la región metropolitana de Buenos Aires. En M. C. Luis Salinas, *Preiferias urbanas en América Latina* (págs. 175-198). Ciudad de Mexico: Monosílabo.

D'Atri, A. (2019). Sobre la literaturización de las ciencias sociales o cómo las teorías se convierten en débiles. Una crítica a los estudios culturales. *ANUARIO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS*, Universidad Nacional de La pampa, 48-60.

Davis, D. E. (2012). Fundamentos analíticos para el estudio de la informalidad: una breve introducción. En F. d. Alba, y F. Lesemann (Eds.), *Informalidad urbana e incertidumbre: ¿Cómo estudiar la informalización en las metrópolis?* (pp. 11-37). México DF: UNAM-PUEC.

De la Puente, P., y Torres, E. (1992). Características de la informalidad en el transporte de pasajeros en Santiago. *Revista de Sociología*, 89-106.

De Soto, H. (1986). *El otro sendero*. Lima: El Barranco.

De Soto, H. (1987). *El otro sendero*. Bogotá: Oveja Negra.

Delfino, A. (2012). La noción de marginalidad en la teoría social latinoamericana: surgimiento y actualidad. Universidad Nacional de Rosario.

DESAL. (1965). *Poblaciones marginales y desarrollo urbano: el caso chileno*. Santiago: DESAL.

DESAL. (1969). *Marginalidad en América Latina*. Barcelona: DESAL.

Dobb, M. (1974). La declinación del feudalismo y el crecimiento de las ciudades. En M. Dobb (Ed.), *Estudios sobre el desarrollo del capitalismo* (pp. 49-107). Buenos Aires: Siglo XXI.

Durán, R. F. (2011). Un planeta de metrópolis (en crisis). Explosión urbana y del transporte motorizado, gracias al petróleo. *Hábitat y Sociedad*, 201-239.

García, S. M. (2013). Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social. *Bitácora*, 24, 35-42.

Golub, A., Balassiano, R., Araújo, A., y Ferreira, E. (2009). Regulation of the informal transport sector in Rio de Janeiro, Brazil: Welfare impacts and policy analysis. *Transportation*, 601-616.

González, F. (2023). Periferias y desarrollo desigual, apuntes para abordar la espacialización de la violencia estructural. En M. Carmona, A. Castillo, y L. Salinas (Eds.), *Periferias urbanas en América Latina* (pp. 149-174). Ciudad de México: Monosílabo.

Goonewardena, K. (2011). Henri Lefebvre y la revolución de la vida cotidiana, la ciudad y el Estado. *Urban*, 25-39.

Gutiérrez, R., y Gutiérrez, R. (2012). Una mirada crítica a la arquitectura latinoamericana del siglo XX. De las realidades a los desafíos.

Hart, K. (1973). Informal income opportunities and urban employment in Ghana. *The Journal of Modern African Studies*, 61-89.

Harvey, D. (1977). Valor de uso, valor de cambio y teoría de la utilización del suelo urbano. En D. Harvey (Ed.), *Urbanismo y desigualdad social* (pp. 159-204). Madrid: Siglo XXI.

Harvey, D. (2014). *Diecisiete contradicciones del capital y el fin del capitalismo*. Quito: Traficantes de Sueños.

Hernández, D. (2017). Transporte público, bienestar y desigualdad: Cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo. *Revista CEPAL*, 165-185.

Jiménez, D. (2012). La informalidad laboral en América Latina: ¿Explicación estructuralista o institucionalista? *Cuadernos de Economía, Universidad Nacional*, 113-143.

Jirón, P. (2017). Movilidad urbana y género: Experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 1-8.

Jirón, P., y Imilán, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid*, 16, 17-36.

Jirón, P., y Segura, R. (2023). Métodos móviles. En D. Zunino, P. Jirón, y G. Giucci (Eds.), *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 167-182). Buenos Aires: Teseo.

Jouff, Y., y Campos, F. (2009). Movilidad para la emancipación o para el arraigo: Interacción de las escalas en París y Santiago de Chile. *Urbano*, 19, 7-16.

Juan Cabrera, A. P. (2018). Entre el transporte informal y la ciudad inteligente: La aplicación móvil Llajta rutas metropolitana. En J. Cabrera (Ed.), *Hacia la metamorfosis urbana: Apuntes latinoamericanos para una política de ciudades* (pp. 167-192). Cochabamba: Centro de Investigaciones en Arquitectura y Urbanismo.

Kanbur, R. (2021). El largo discurso sobre la informalidad reflejado en algunos artículos de la *Revista Internacional del Trabajo*. *Revista Internacional del Trabajo*, 1-12.

Kuhn, T. (2004). *La estructura de las revoluciones científicas*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Lefebvre, H. (1972). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Madrid: Alianza.

Lefebvre, H. (2003). From the city to urban society. En H. Lefebvre (Ed.), *The urban revolution* (pp. 45-77). Minneapolis: The University of Minnesota.

Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.

Lewis, W. Arthur. (1954). "Economic Development with Unlimited Supplies of Labour". *The Manchester School*, 22(2), 139-191.

Lindón, A. (2008). Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana. *Revista Veredas*, 39-60.

Lindon, A., y Hiernaux, D. (2004). La periferia: Voz y sentido en los estudios urbanos. *Papeles de Población*, 101-123.

Loayza, N. (1994). *Labor Regulations and the Informal Economy* (The World Bank Policy Research Department No. 1335). Washington: Banco Mundial.

Lomnitz, L. (1978). Mecanismos de articulación entre el sector informal y el sector formal urbano. *Revista Mexicana de Sociología*, 131-153.

Maloney, W. (1998). *The Structure of Labor Markets in Developing Countries: Time Series Evidence on Competing Views* (The World Bank Policy Research Department No. 1940). Washington: Banco Mundial.

Mamani, H. (2004). Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. *El rostro urbano de América Latina*, 321

Marini, R. M. (2008). Dialéctica de la dependencia. *América Latina, dependencia y globalización*.

Marquez, U. (2021). La crítica de la vida cotidiana de Henri Lefebvre: importancia y vigencia para la sociología contemporánea. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 61-88.

Marx, K. (1955). Tesis sobre Feurbach. En Engels, F y Marx, K. Tomo II Obras Escogidas (426-429): Editorial de literatura política del estado.

Marx, K. (1978). *Manuscritos económicos-filosóficos*. México D.F: Fondo de cultura económica.

Marx, K. (1984). *El Capital*, libro 1. Barcelona: Ediciones Orbis.

Marx, K. (2009). Cap. XXIV. En *El capital tomo I*. Siglo XXI.

Noguera, A. (2021). INFORMALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN SANTIAGO DE CALI, COLOMBIA: ASPECTOS DE INTERÉS. *Revista disciplinaria en ciencias económicas y sociales*, 1-26.

Nun, J., Murmis, M., y Marín, J. (1968). *La marginalidad en América Latina*. Buenos Aires: Instituto Torcuato di Tella.

Núñez, J. (2002). *Empleo informal y evasión fiscal en Colombia* (Archivos de Economía, 210). Bogotá: DNP.

Ochoa, L. (2019). Sociología después del giro de movilidad. *UNIVERSIDAD EL BOSQUE*.

Oliveira, F. d. (2003). *A economia brasileira: critica a razao dualista*. Sao Paulo: Boitempo editorial.

- Osorio, J. (2015). El sistema-mundo de Wallerstein y su transformación. Una lectura crítica. *ARGUMENTOS • UAM-XOCHIMILCO*, 131-153.
- Oviedo, D., y Titheridge, H. (2015). Mobilities of the periphery: Informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. *Journal of Transport Geography*.
- Oviedo, D., Scordia, Y., Guerrero, P., Delandsheer, M., Rodriguez, R., y Dewez, R. (2022). A snapshot of the informal organization of public transport operators in the Caribbean: Tap-Tap services in Port-Au-Prince. *Transportation Business y Management*.
- Palacio, D., Hammen, M. V., y Urbina, A. d. (2018). Fuentes vivas en borde. Bogotá D.C: Universidad Externado de Colombia.
- Pérez, A. (2023). Los topos de la ciudad: Luchas y persistencias sociales de los pobladores de las periferias latinoamericanas. En M. Carmona, A. Castillo, y L. Salinas, Madisson Carmona; Adán Castillo; Luis Salinas. Periferias urbanas en América Latina. (págs. 197-226). *México D.F*: Monosílabo.
- Pohl, V., y Sepúlveda, V. (s.f.). EL TRANSPORTE INFORMAL DE PASAJEROS EN LOS ´90 - UN ESTUDIO DE CASO EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES.
- Portes, A. (1989). La informalidad como parte integral de la economía moderna y no como indicador de atraso: respuesta a Klein y Tokman. *ESTUDIOS SOCIOLOGICOS*, 369-375.
- Portes, A., Castells, M., y Benton, L. (1989). Baltimore: The Johns Hopkins University.
- PREALC. (1978). Sector informal: funcionamiento y políticas. Santiago: OIT.
- Quijano, A. (1967). Dependencia, Cambio Social y Urbanización en Latinoamérica. Santiago: CEPAL.
- Rabossi, F. (2019). Los caminos de la informalidad. Universidad Federal do rio de Janeiro, 797-818.
- Ramos, Á. K. (2021). Nuestro barrio Tenerife II no está en venta. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Reina, S. (2004). Traza urbana y Arquitectura en los pueblos de indios del altiplano cundiboyacense. Siglo XVI a XVIII. El caso de Cucaita, Suta, Tausa y Bojacá. Universidad Nacional de Colombia.
- Ríos, C. (2019). Tap-Tap y mototaxis en Haití: transporte y formas de vida en la precariedad. *ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO*, 57-78.
- Riquelme, H. (2016). Movilidad cotidiana: entre la producción y reproducción social. Una exploración a las prácticas de desplazamiento de dos mujeres en Temuco¹. *Revista Pilquen*, 14-31.
- Sáinz, J. P. (1991). Informalidad urbana en América Latina. Caracas: EDITORIAL NUEVA SOCIEDAD.

SDPB. (29 de Mayo de 2024). Visor de Población - Secretaría Distrital de Planeación. Obtenido de <https://sdpbogota.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=2ac7960e89eb44709bc2dcae1eb96fb9>

Secretaría distrital de movilidad. (2019). *Encuesta de Movilidad Bogotá 2019*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Sheller, M., y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 207-226.

Smith, N. (2020). La geografía del desarrollo desigual. Madrid. Traficantes de Sueños.

Soja, E. (2008). La metrópolis en crisis. En E. Soja, *Postmetrópolis: Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones* (págs. 149-177). Madrid: Traficantes de Sueños.

Souza, P., y Tokman, V. (1976). El sector informal urbano en América Latina. *Revista internacional del trabajo*, 385-397.

Tokman, V. E. (1978). Las relaciones entre los sectores formal e informal. Una exploración sobre su naturaleza. *Revista de la CEPAL*.

Topalov, C. (2006). LA URBANIZACIÓN CAPITALISTA algunos elementos para su análisis. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

Torres , C. A. (2009). Ciudad Informal Colombiana: Barrios contruidos por la gente. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Tovar, C. a. (2009). Ciudad Informal Colombiana: Barrios contruidos por la gente. Bogotá: Universidad Nacional.

Valdez, Z. (2014). PIRATAS DE ASFALTO. Santiago De Cali: UNIVERSIDAD DEL VALLE.

Vergara, A. N., Durán, L., y Trivelli, P. (1990). Urbanización y sector informal en América Latina, 1960-1980. Santiago: PREALC.

Villar, J. (2016). El rol del transporte informal en Santiago de Cali ¿Problema u oportunidad? *Papeles de coyuntura*, 40-77.

Villar, J. (2021). Modernización del transporte público en la periferia urbana: ¿el fin del transporte informal? Caso de estudio: sistema de cable aéreo Transmicable en la localidad de Ciudad Bolívar, Bogotá - Colombia. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*.

Wallerstein, I. (1979). El moderno sistema mundial, Tomo I. México D.F: Siglo XXI.

Zunino, D., Jirón, P., y Giucci, G. (2023). NUEVOS TÉRMINOS CLAVE PARA LOS ESTUDIOS DE MOVILIDAD EN AMÉRICA LATINA. Buenos Aires: Teseo.

Zúñiga, Y. (2019). TRANSPORTE INFORMAL Y CIUDAD. UN ANÁLISIS DEL MOTOTAXISMO EN LA COMUNA 18 DE CALI. SANTIAGO DE CALI-FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y ECONÓMICAS-DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES: UNIVERSIDAD DEL VALLE.