

IMPLICACIONES SOCIOESPACIALES DEL METRO DE BOGOTÁ EN LA LOCALIDAD DE KENNEDY. UN ABORDAJE CRÍTICO Y ETNOGRÁFICO.

JUAN DAVID OLARTE QUIÑONES

TUTOR: JUAN SEBASTIÁN DIAGO CAMACHO

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE LICENCIADO EN
CIENCIAS SOCIALES

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL DE COLOMBIA

FACULTAD DE HUMANIDADES

LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES

2022

Agradecimientos

Agradezco profundamente a la Universidad Pedagógica Nacional, por ser mi casa y refugio durante todos estos años; sus aulas, su amor y su rebeldía me formaron íntegramente para la vida. Gracias a su gente, a las amigas y amigos incondicionales, a los que hoy son fuego y a los que se convirtieron en semilla.

Agradezco especialmente a la Facultad de Humanidades y a la Licenciatura en Ciencias Sociales por acogerme en un momento decisivo en mi vida y transportarme por caudalosas geografías y vertiginosos procesos históricos.

Agradezco también, al profesor Sebastián Diago, quien a pesar de mis constantes incumplimientos con los avances, tardanzas, confusiones y redefiniciones siempre actuó en función de apoyar la consolidación del presente documento aportando sus saberes, perspectivas y conceptos.

Agradezco a los incansables trabajadores de mi familia, mi madre, mi padre y mi hermano, por su incondicional apoyo en este largo proceso y el cariño con el que me cobijan.

Contenido

Agradecimientos	2
Introducción	7
La construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) hacia el planteamiento del problema.....	12
Justificación	24
Objetivo general	26
Objetivos específicos:	26
Los impactos surgidos de los proyectos de infraestructura en transporte y su relación con la transformación de la ciudad	27
Síntesis analítica de la revisión de antecedentes	37
La ciudad como objeto de estudio geográfico: Una aproximación a sus referentes estructurantes.	39
David Harvey – Destrucción creativa del territorio y la geografía del capitalismo..	47
La Renovación Urbana como fenómeno de transformación espacial.....	52
La teoría del Desarrollo Geográfico Desigual. Un acercamiento a sus principales referentes.	56
Breve reseña histórica de la localidad de Kennedy – Techotiba	60
Caracterización de la localidad de Kennedy – Techotiba	67
Caracterización del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB)	76

Metodología de investigación	82
La etnografía como enfoque de investigación	82
Técnicas e instrumentos de recolección y sistematización de la información usados en la presente investigación:	84
La etnografía urbana	87
Diseño metodológico	91
Fragmentos barriales	96
Conclusiones	127
Bibliografía	131
Anexos	142

Índice de cartografías

Cartografía 1. Trazado Primera Línea del Metro de Bogotá	13
--	----

Índice de mapas

Mapa 1. localización de Kennedy en Bogotá. Límites y cuerpos de agua.....	69
Mapa 2. Unidades de Planeación Zonal UPZ y usos del suelo en la localización de Kennedy	71
Mapa 3 Estratificación socioeconómica de la Localidad de Kennedy	73

Índice de tablas

Tabla 1. Procesos para considerar en la Renovación Urbana	54
Tabla 2. Procesos para considerar en la Teoría del Desarrollo Desigual.....	57
Tabla 3. Técnicas y herramientas de recolección de datos e información en la Etnografía.	89
Tabla 4. Ruta metodológica de acciones por fases	91
Tabla 5. Aspectos observables durante la investigación.....	112

Índice de fotografías

Fotografía 1. Zonas residenciales y comerciales sector Patio Bonito.....	14
Fotografía 2. Demolición de predios por parte de la Empresa Metro en el sector de la Av. 68 con Primera de mayo	16
Fotografía 3. "Casa habitada" se lee en puertas y ventanas	17
Fotografía 4. Paro Nacional 2021 Inmediaciones del Portal Resistencia (Portal Américas de Transmilenio)	18
Fotografía 5. Demolición de viviendas Primera Línea del Metro de Bogotá	19
Fotografía 6. Intervención militar en Bogotá.....	19
Fotografía 7. Militarización en el barrio las Margaritas 2021	20
Fotografía 8. Represión policial en el sector de Margaritas y Britalia en la localidad de Kennedy	20
Fotografía 9. Protestas de habitantes del barrio Santa Isabel por obras de la PLMB	22

Fotografía 10. Habitantes del barrio Santa Isabel protestan contra el inicio de las obras de la PLMB	23
Fotografía 11. Economías informales de Localidad de Kennedy, UPZ Margaritas	75
Fotografía 12 Panorama de la movilidad en la localidad de Kennedy	76
Fotografía 13 Antiguo Aeropuerto de Techo.....	98
Fotografía 14 Barrios aledaños al antiguo Aeropuerto de Techo.	100
Fotografía 15 Barrio Castilla y actual monumento a Banderas, antes Aeropuerto de Techo.	101
Fotografía 16 John F. Kennedy en la fundación de Ciudad Kennedy (1961).....	102
Fotografía 17. Calle 38 sur sector UPZ Patio Bonito	104
Fotografía 18. Espacio de novenas y entrega de regalos a las niñas y niños de barrio Ciudad de Cali organizada por la Casa cultural el Trébol.....	106
Fotografía 19 Estructura social-espacial de barrios circundantes a la central de Abastos y el antiguo botadero Gibraltar.	107
Fotografía 20 Espacios fronterizos de Desarrollo Geográfico Desigual localidad de Kennedy	110
Fotografía 21 Zona entre el barrio Osorio III y el predio Gibraltar.....	115
Fotografía 22 Impactos en la estructura social, económica y morfológica en el sector de la Av. Cali contiguo al Portal Américas	118
Fotografía 23 La venta de inmuebles da paso a otra configuración socioespacial para el corredor de la Primera de mayo	120
Fotografía 24 Panorama socioespacial de impactos y conflictos sobre la Primera de mayo en relación a las obras y cierres que acontecen en el momento.....	124

Introducción

Los intereses investigativos por los problemas urbanos contemporáneos emergieron principalmente gracias a las temáticas, dudas, problematizaciones y procesos de aprendizaje obtenidos en los seminarios de Sistemas Espaciales de América y Teorías y Métodos de Investigación en Geografía, además de las diversas clases, mi participación en coloquios, encuentros y congresos de las Ciencias Sociales que como estudiante fueron cruciales y me brindaron para los años 2017 y 2018 una serie de reflexiones y bases teóricas fundamentales en mi formación como docente, impulsándome a escribir sobre la enseñanza de la historia, y a explorar múltiples temáticas en el marco de la Geografía crítica, como la especialización de la violencia, la violencia urbana, la segregación urbana o el desarrollo geográfico desigual.

En este sentido, como parte esencial también se encuentra mi experiencia, reflexión y práctica urbana como habitante por más de 8 años, en un primer momento del borde suroccidental de la localidad de Bosa, barrio El Porvenir, y posteriormente de la localidad de Kennedy, barrio las Margaritas, mi condición de joven cercano a diversos procesos sociales, y estudiante de la Licenciatura en Ciencias Sociales de la Universidad Pedagógica Nacional, una universidad pública que como comunidad me formó como maestro cuya perspectiva crítica es la reflexión social y educativa.

Es en este contexto que durante el año 2020 y 2021 empiezan a surgir varias inquietudes en un primer momento en relación a las condiciones histórico-sociales de buena parte de la

población del suroccidente de la ciudad y su imposibilidad de satisfacer y acceder a determinados derechos, bienes y servicios, ante las nuevas condiciones socioespaciales impuestas por la pandemia del COVID 19 y el aislamiento social. Estos cuestionamientos me llevaron a acompañar y participar activamente en campañas de solidaridad en juntanza con algunas organizaciones sociales e individualidades del territorio, que tenían como finalidad ser un puente comunitario y apoyo alimentario en sectores de Bosa, el barrio Porvenir (sector donde hoy se construye el Patio taller del Metro Elevado) y en la UPZ Margaritas en Kennedy, donde las banderas rojas en puertas y ventanas eran un llamado urgente a la acción comunitaria, principalmente por parte de familias desplazadas, trabajadores informales y personas en condición migrante, lo que me permitió entre otras cosas sostener algunas conversaciones informales y observar algunas de las dinámicas de los trabajadores de Corabastos, lugar donde comprábamos diversos alimentos o recepcionábamos algunas donaciones.

En un segundo momento, se encuentra la movilización social acontecida en la localidad de Kennedy en el marco del Paro Nacional del 2021 que, por un espacio de tiempo de aproximadamente seis meses, reconfiguró por completo las prácticas sociales urbanas en lo que para el momento se convirtió en el denominado Portal Resistencia (Portal de Américas de Transmilenio) y a sus barrios adyacentes en uno de los epicentros más importantes del estallido social en la ciudad de Bogotá. Movilizando y juntando a miles de personas pero, principalmente a los jóvenes de las localidades de Bosa y Kennedy en una lucha frontal contra diferentes desigualdades experimentadas en el diario vivir en el territorio, estableciéndose un espacio para la expresión y disputa política, comunitaria, artística e identitaria que aún se mantiene en paredes y lugares como de la Bosque de la Memoria, un sector frente a la plazoleta del Portal que rinde homenaje a las víctimas de la movilización social en Bogotá.

Allí, surgen inquietudes sobre por qué la localidad logra tal contundencia en la movilización, por qué este punto se define como punto de encuentro de los habitantes de ambas localidades, y su relación con el Sistema Transmilenio; es precisamente en este lugar, donde en medio de la militarización, se empiezan a hacer evidentes, cierres de viales, trabajos de demolición y situaciones de inseguridad relacionadas con la venta y consumo de SPA, que para su momento agravaron la situación social y de movilidad local, en el corredor de la Av. Ciudad de Cali desde la Av. Américas hacia el sur, específicamente en las UPZ Patio Bonito, Corabastos, Margaritas y Gran Britalia; que luego de una breve indagación en portales web y notas de prensa de medios locales, se pudo establecer que mencionadas obras eran el preámbulo de la construcción del Metro Elevado de Bogotá que empezaban para aquel 2021, tomándose la decisión de empezar un estudio sobre los efectos socioespaciales preliminares acontecidos con las obras de infraestructura de la PLMB en la localidad y que se presentan a continuación.

Con el propósito de generar una aproximación a los objetivos propuestos durante el proceso investigativo se llevó a cabo un acercamiento e indagación de la problemática en cuestión, a través del rastreo de antecedentes en sitios web oficiales, portales académicos, artículos, libros, notas de prensa y un trabajo de campo constante que implicó la utilización de diferentes herramientas de recolección de información, con la finalidad de reconocer la problemática en cuestión, el contexto de la misma e identificar tendencias, pertinencia y objetivos, así como conceptualizar las categorías que orientan el objeto de investigación, en relación a las implicaciones socioespaciales más relevantes que se observan hasta el momento con la puesta en marcha de la construcción del Metro Elevado de Bogotá en la localidad de Kennedy.

El documento desarrolló un rastreo de diferentes fuentes documentales, bibliográficas e históricas, buscando comprender el contexto de la localidad de Kennedy en términos histórico-geográficos y los diferentes procesos que intervienen en su formación y desarrollo en la ciudad de Bogotá bajo el sistema de producción capitalista, en función de tener una comprensión más amplia de los procesos que le implican y a su vez, definir algunas categorías pertinentes para el análisis, posterior a una revisión de antecedentes sobre los impactos surgidos de los proyectos de infraestructura en transporte y su relación con la formación y transformación del espacio urbano, indagando así sobre las tendencias más frecuentes y las problemáticas e impactos emergidas a partir de la construcción de sistemas masivos de transporte.

La investigación se enmarca en un proceso de investigación con enfoque etnográfico sobre la ciudad de Bogotá, fundamentalmente de la localidad de Kennedy -Techotiba- y las implicaciones socioespaciales que están teniendo lugar en el territorio con la construcción de la primera fase de lo que hasta el momento será el Metro Elevado de Bogotá.¹

La primera parte del documento presenta el problema de investigación a partir de una serie de observaciones y consideraciones que se apoyan en una base documental para definir el objeto de estudio y su pertinencia en la actualidad en los estudios geográficos enmarcados en los problemas

¹ Durante la campaña presidencial del año 2022, el hoy presidente Gustavo Petro y su equipo de Gobierno han manifestado la necesidad de crear una comisión que estudie la viabilidad de realizar cambios estructurales al proyecto de Metro Elevado de Bogotá, la principal motivación radica en que mencionado proyecto a la fecha en la que se suscribe el presente documento, carece de estudios de Fase II o ingeniería en detalle completos y necesarios para iniciar su construcción, y para que el Estado Colombiano, las comunidades afectadas y la opinión pública conozcan al detalle, los tiempos de ejecución, el valor total de la obra entre otros. Por lo anterior, durante el primer trimestre del año 2023 se han generado debates de orden político, jurídico y económico en relación a que el proyecto se construya parcial o totalmente subterráneo (Cambio, 2023). El documento que se lee a continuación, desarrolló un análisis bajo las condiciones que sobre el territorio de la localidad de Kennedy ha desplegado el Proyecto Metro Elevado de Bogotá

urbanos contemporáneos. Posteriormente, se presenta una revisión de antecedentes en función de reconocer los principales impactos surgidos de los proyectos de infraestructura en transporte y su relación con la transformación de la ciudad, encaminando el documento a la presentación de los elementos constitutivos de la ciudad como objeto de estudio principalmente desde la Revolución Industrial y su relación con el ascenso del sistema capitalista, heredando una condición de configuración asentada en los procesos de desarrollo del mercado y la producción de desarrollos desiguales.

En este contexto, el documento presenta el marco teórico y metodológico sobre el cual se ceñirá la investigación, principalmente fundamentada a partir de los postulados del geógrafo crítico David Harvey y los procesos de producción y transformación de la ciudad enmarcados en la Destrucción creativa del Territorio, el Desarrollo Geográfico Desigual y la Renovación Urbana, desarrollando una observación y análisis que vincula diferentes herramientas de recolección de datos bajo un el enfoque metodológico etnográfico en el marco de las Ciencias Sociales y la Etnografía Urbana la cual, gracias a su flexibilidad permite al investigador adaptarse a diferentes realidades y dinámicas de acuerdo a su objeto de estudio.

Finalmente se realiza una presentación de resultados y conclusiones a partir de los postulados de la geografía crítica y las Ciencia Sociales anteriormente nombrados buscando explicar, y sistematizar las implicaciones y conflictos emergidos de la puesta marcha de la construcción del Metro Elevado de Bogotá, considerando las voces de quienes viven y sienten constantemente cambios y transformaciones en la localidad.

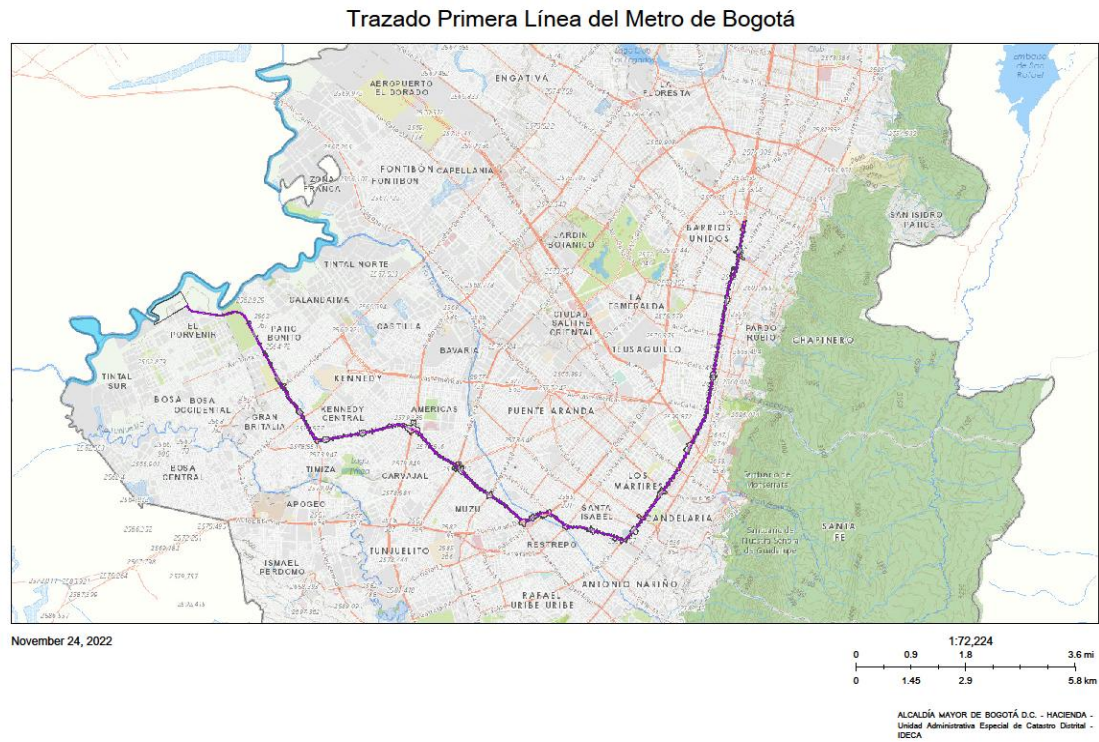
La construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) hacia el planteamiento del problema

En la actualidad Bogotá vive un intenso proceso de transformación socioespacial marcado no solo por un significativo aumento de los proyectos para la producción de vivienda en toda la ciudad sino, además, por la puesta en marcha del proyecto de la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB), una de las obras de infraestructura y movilidad más grandes del país, que se presenta como una oportunidad para fomentar y llevar acabo planes de Renovación Urbana en 9 localidades de la ciudad y 65 barrios. Según documentos oficiales, podría llegar a ser la solución de movilidad para miles de ciudadanos que hoy deben pasar entre 4 y 5 horas en diferentes trayectos del sistema de transporte masivo BRT Transmilenio -al cual estará articulado- y en otros medios de transporte, proyectando “[...] dotar a Bogotá de un medio de transporte masivo de pasajeros que se integre al sistema público actual que permita mejorar la movilidad de la población y la congestión vehicular existente en el área metropolitana de la ciudad [...]” (Empresa Metro de Bogotá, 2018).

La cartografía 1 ilustra el recorrido que realizará el Metro de Bogotá en su primera línea, el cual iniciará en el patio taller, ubicado en la localidad de Bosa al sur occidente de la capital, hasta la calle 72 con Av. Caracas, al nororiente; contará con 28 edificios de acceso y 16 estaciones, siendo Kennedy la localidad con más estaciones del viaducto, un total de 7 (Alcaldía mayor de Bogotá, 2022).

Cartografía 1.

Trazado Primera Línea del Metro de Bogotá



Fuente: Alcaldía mayor de Bogotá (2022)

Las obras que arrancaron formalmente en el año 2021 y las cuales fueron proyectadas a 7 años, avanzan desde el tramo occidental, que comprende las localidades de Bosa y Kennedy con la adecuación de infraestructura vial y redes de servicios públicos en la zona de influencia del proyecto, además de la compra y demolición de extensos corredores de sectores residenciales y comerciales que se caracterizan por poseer una morfología urbana autoconstruida en la mayor parte de su extensión territorial al sur-occidente, con importantes nodos comerciales formales e informales (Alcaldía Local de Kennedy, 2020).

Fotografía 1.

Zonas residenciales y comerciales sector Patio Bonito



Fuente: Archivo propio

En el caso de la localidad de Kennedy, varias de estas zonas fueron establecidas por poblaciones en su mayoría, constituidas por trabajadores y campesinos que llegaron a este sector de la ciudad de Bogotá, atraídas por el proyecto de vivienda denominado “Ciudad Techo” que tras la visita de John F. Kennedy en 1961 y con el apoyo de Alianza para el Progreso, construyó un

conjunto habitacional de 12.000 viviendas en principio; y el loteo de terrenos durante las décadas de 1970 y 1980 donde comunidades que buscando un mejor porvenir de acuerdo a sus posibilidades económicas empezaron su propio proceso de urbanización bajo el área de influencia de la central de abastos (Corabastos), donde la organización social y colectiva permitió el acceso y equipamiento de diferentes bienes y servicios que aún hoy son insuficientes (Arboleda, 2016).

En los últimos dos años la puesta en marcha de PLMB ha suscitado importantes tensiones y resistencias entre el Gobierno distrital y habitantes históricos del territorio, quienes han vivido un cambio acelerado en sus formas de vida y se han visto presionados por distintos motivos a abandonar sus zonas de vivienda, comercio, trabajo, educación entre otras, o adaptarse a rápidos cambios en sus formas de vida al encontrarse bajo el área de construcción o influencia de la PLMB y al mismo tiempo han tenido que desplazarse a otras zonas de la ciudad en muchas ocasiones con la incertidumbre como única garantía de estabilidad (El Espectador, 2021).

Resalta el diario El Espectador (2021), que algunos de los primeros impactos se encuentran relacionados a la percepción de seguridad, y empezaron a hacerse visibles en localidades como Puente Aranda y Kennedy, una vez se empieza con la adquisición de predios por parte del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la empresa Metro quienes iniciaron labores de desalojo de predios y traslado de redes de servicios públicos, puesto que de manera casi inmediata estas zonas fueron ocupadas por personas sin techo, organizaciones dedicadas al micro tráfico y grupos familiares y personas cuya actividad económica principal se encuentra anclada al reciclaje. Estos últimos, indica El Espectador (2021), iniciaron actividades de demolición improvisada que contó con una lenta respuesta institucional, configurándose focos de inseguridad, consumo y tráfico de psicoactivos, además de amplios corredores para el depósito irregular de basuras y escombros,

situación que derivó en diversas problemáticas de inseguridad que llevaron a vecinos y transeúntes a acelerar el proceso de abandono de las edificaciones que aún se encontraban en pie o a utilizar letreros que indicasen que las viviendas aún se encuentran habitadas (ver fotografías 2, 3 y 4); por su parte el distrito tomó medidas como la militarización de determinados sectores y la declaratoria de urgencia manifiesta en un contexto de pandemia, donde además se desarrollaban a su vez amplias movilizaciones sociales en localidades como Kennedy (El Tiempo, 2021).

Fotografía 2.

Demolición de predios por parte de la Empresa Metro en el sector de la Av. 68 con Primera de mayo



Fuente: Archivo propio

Fotografía 3.

"Casa habitada" se lee en puertas y ventanas



Fuente: Archivo propio

Fotografía 4.

Paro Nacional 2021 Inmediaciones del Portal Resistencia (Portal Américas de Transmilenio)



Fuente: Archivo propio

Estas situaciones también quedan en evidencia en las fotografías 5, 6 y 7, que en su orden permiten observar, por una parte, las amplias zonas comerciales y de vivienda que, Avenida Ciudad de Cali, entre la Av. las Américas y Villavicencio quedaron expuestas luego de ser demolidas (El Espectador, 2021), y la posterior militarización ordenada por la administración distrital de los barrios Dindalito, Margaritas, María Paz, El Amparo, Caldas, Britalia y Bella Vista en la localidad de Kennedy (EL Tiempo, 2021).

Fotografía 5.

Demolición de viviendas Primera Línea del Metro de Bogotá sector de Patio Bonito



Fuente: Archivo propio

Fotografía 6.

Intervención militar en Bogotá



Fuente: El Tiempo (2021)

Fotografía 7.

Militarización en el barrio las Margaritas 2021



Fuente: Archivo propio

Fotografía 8.

Represión policial en el sector de Margaritas y Britalia en la localidad de Kennedy



Fuente: Archivo propio

Tras el inicio de las obras y el paso de maquinarias sobre decenas de casas, bodegas y edificios, se encuentran las historias de algunos habitantes y moradores de barrios como El Tayrona, María Paz o Patio Bonito en la localidad de Kennedy quienes se negaban a abandonar sus lugares de vivienda, trabajo y estudio para darle paso a la nueva configuración urbana. Al respecto el diario El Tiempo (2021) reseña:

Uno de los lugares que desaparecieron fue el jardín infantil Santa Matilde, que se encontraba en toda la **avenida Ciudad de Cali** con calle 2.^a. La propiedad era de cuatro pisos y su avalúo catastral superaba los 100 millones de pesos. Ante la llegada de las obras, la directora del jardín no tuvo más opción que citar a los padres de familia y a sus profesoras para informarles que iban a tirar al piso el edificio.

El sentimiento de tristeza embargó a esta mujer al guardar, en unas cajas y de la noche a la mañana, todo lo que por más de 23 años construyó. Ella es Nora Chaparro, quien no solo tuvo que despedirse del sitio al que le invirtió casi toda su vida, sino que en esa transición sufrió saqueos por delincuentes que, además, la intimidaron para que se fuera: “Después de tantos años me tocó salir de lo que algún día fue mi segunda casa”, cuenta con nostalgia (El Tiempo, 2021).

Forero (2021), en el análisis de otros proyectos con características similares en diferentes ciudades del mundo, subraya posibles impactos negativos que podrían resultar de la construcción de la PLMB con un trazado tipo viaducto como el planteado en la capital, entre los cuales vale la pena mencionar aquellos anclados a la ocupación del espacio público, la degradación ambiental producida por las obras, la vibración por el paso de los trenes, el detrimento del paisaje natural y urbano o la disputa por los espacios con mejor ubicación e iluminación, o los que ya se manifiestan como una preocupación constante en diferentes sectores residenciales y comerciales de la ciudad, tal y como lo reseña el diario El Espectador (2021), en relación con las protestas de habitantes del

barrio Santa Isabel en la localidad de Los Mártires quienes ven amenazados sus patrimonios ante el inicio de las obras.

Los habitantes denuncian que la Empresa Metro de Bogotá estructuró el proyecto de la Primera Línea del Metro elevado sin consultarlo con la ciudadanía y sin socializar el impacto que las obras tendrían en su barrio: “Según las personas del sector, las obras harán que las viviendas que no sean compradas sufran una importante desvalorización, lo que implicaría, no sólo un desalojo masivo, sino afectaciones en el entorno y un posible detrimento patrimonial” (El Espectador, 2021).

Las fotografías 9 y 10 muestran algunas de las protestas desarrolladas por los habitantes del Barrio Santa Isabel en la localidad de Los Mártires, exigiendo a diferentes entidades del distrito que lleguen a acuerdos con ellos sobre el desarrollo de la obra, además de la socialización de los posibles impactos y beneficios que traerá el proyecto PLMB en su sector.

Fotografía 9.

Protestas de habitantes del barrio Santa Isabel por obras de la PLMB



Fuente: Twitter @CarrilloConcejo (2021)

Fotografía 10.

Habitantes del barrio Santa Isabel protestan contra el inicio de las obras de la PLMB



Fuente: El Espectador (2021)

La construcción de la PLMB se ha proyectado desde la década de 1940 convirtiéndose en el foco de múltiples polémicas y debates políticos, urbanísticos y económicos mediáticos, dada la importancia que representa una obra de dicha magnitud para la ciudad. Lo anterior le ha convertido en el botín preciado por múltiples sectores que buscan sacar réditos de diferente índole a costa de las necesidades de movilidad de los habitantes de Bogotá. Por cerca de 70 años se han escuchado promesas sin cumplir sobre el mismo (Forero, 2021), lo que al sol de hoy ahonda las dudas de las comunidades que se encuentran en sus áreas de influencia, quienes ven con escepticismo la ejecución de tan monumental obra, que vio luz verde en el año 2017 tras intensos debates, hoy aún vigentes, a pesar de la decisión del Gobierno nacional y distrital de aprobar la construcción de un trazado elevado tipo viaducto (Cambio, 2023), que se propone suplir las necesidades de transporte en una ciudad que ya supera los 8 millones de habitantes (El Tiempo, 2021).

Justificación

La geografía urbana y la educación son dos campos disciplinarios que configuran una relación indisoluble, que permite reflexionar, desde una parte, en los procesos de transformación de la ciudad en tanto la primera disciplina, enfatiza en un análisis socioespacial, que implica el reconocimiento de la ciudad como un campo que da lugar a expresiones, experiencias y formas determinadas de vida. Por su parte, desde la educación, se ofrece la posibilidad de preguntarse por el qué, cómo y para qué de la enseñanza desde una perspectiva que radica en la necesidad de una lectura crítica encaminada a la comprensión de las problemáticas principales que vive la población (Moreno, 2019).

En este sentido, es necesario que el papel del docente adquiera relevancia ante los retos constantes que expresa la profesión en el área de las Ciencias Sociales. Se trata entonces de romper las barreras establecidas al conocimiento impuesto en la cotidianidad de nuestro qué hacer, propiciando las condiciones objetivas para que estudiantes y comunidad en general puedan contar con las herramientas para una comprensión más profunda de su cotidianidad, considerando a la educación geográfica como parte fundamental de la experiencia de lo urbano.

Explorar la ciudad a la luz de las transformaciones espaciales y territoriales relacionadas con la puesta en marcha de la PLMB (Primera Línea del Metro de Bogotá), presupone una oportunidad para explorar los enfoques relacionados a los problemas urbanos contemporáneos y puede contribuir a la ampliación de la disciplina y a la comprensión de las problemáticas propias de los contextos barriales y escolares; por tal motivo, este trabajo se propone como objetivo principal explorar los impactos preliminares de las transformaciones espaciales y territoriales

relacionadas con la puesta en marcha de la construcción de la Primera línea del metro de Bogotá en la localidad de Kennedy.

Lo anterior, persiguiendo un interés geográfico por ahondar en las problemáticas urbanas actuales, partiendo de la hipótesis que surge de la revisión y análisis documental, según la cual las transformaciones socioespaciales más importantes de las ciudades se encuentran estrechamente relacionadas a las formas y modos de transporte dominante o a la instalación de sistemas de transporte masivo (Silva, 2010); y segundo, buscando desarrollar un ejercicio etnográfico para el abordaje y explicación crítica de la problemática en cuestión.

Objetivo general

- Identificar y abordar críticamente, desde una doble perspectiva geográfica y etnográfica, las transformaciones socioespaciales y territoriales preliminares relacionadas con la puesta en marcha de la construcción de la Primera línea del metro de Bogotá en la localidad de Kennedy.

Objetivos específicos:

- Identificar las transformaciones socioespaciales preliminares más relevantes a la luz de las prácticas sociales de los habitantes del sector.
- Visibilizar los conflictos e impactos socioespaciales preliminares que se consolidan con la puesta en marcha del corredor de la megaobra PLMB en la localidad de Kennedy en Bogotá.
- Desarrollar un análisis crítico de las fuentes que permita comprender los procesos de transformación socio espacial a la luz de los impactos y conflictos generados por la construcción de la PLMB a través de un enfoque etnográfico.

Los impactos surgidos de los proyectos de infraestructura en transporte y su relación con la transformación de la ciudad

Con la finalidad de ahondar en el planteamiento del problema anteriormente descrito, este texto se propuso realizar una revisión de parte de la literatura académica disponible en portales web académicos y repositorios de instituciones de educación superior, principalmente en América Latina, sobre los impactos surgidos de los proyectos de infraestructura en transporte y su relación con la transformación de la ciudad; si bien fueron consultadas múltiples fuentes, en el presente se reseñan siete; cinco artículos de investigación y dos tesis de maestría, los cuales esbozan una clara intención de detallar los principales impactos producidos en las ciudades por la puesta en marcha de dichos proyectos en aspectos sociales, económicos y ambientales que permitieron un acercamiento a la problemática y a su vez entender algunas dinámicas territoriales que se puedan presentar tanto en la actualidad como a futuro.

Destaca Silva (2010), que el crecimiento acelerado y la expansión de las ciudades en el último siglo no puede ser visto sin tener en cuenta el importante papel que han tenido las construcciones e infraestructura del transporte. Pérez & Osal (2019), en el artículo de investigación titulado *Impactos de los sistemas de transporte público latinoamericanos en la movilidad urbana y en el ambiente*, destaca que en los últimos 40 años, las ciudades latinoamericanas han experimentado un vertiginoso crecimiento geográfico y demográfico a causa de diversas dinámicas económicas, políticas y sociales a nivel global, así como problemáticas internas correspondientes a cada país, que han desembocado en una necesidad imperante de desarrollar Sistemas de Transporte que den solución a las demandas de movilidad-tiempo de sus habitantes en centros y

periferias urbanas. En este sentido, a través de los años han implementado diferentes modos de transporte que van desde los trolebuses, buses de servicio público y privado, tranvías, taxis etc., hasta sistemas de transporte masivo BRT, metros subterráneos y tipo viaducto que han significado colosales transformaciones urbanas.

De manera muy global concentrándose en la región, los autores buscan en su trabajo identificar y a su vez describir algunos de los impactos no deseados para la sociedad y el medio ambiente, a través de una revisión estadística y documental que se centra principalmente en aspectos como la congestión vial y la accidentalidad en las vías, cifras de fallecidos por tipo de transporte, problemas de salud derivados de la emisión de gases de efecto invernadero, y consumo energético y de combustibles. Concluyendo en una primera instancia que existe una necesidad de construir políticas públicas que prioricen al peatón y a la bicicleta teniendo en cuenta que en las cifras analizadas son estos actores viales los más vulnerables a ciertos grados de accidentalidad vial. En relación con los tipos de transporte destaca que son los sistemas metro los de menor impacto social como ambiental en términos de congestión, emisión de gases, distancia-tiempo y costo-beneficio (Pérez & Osal, 2019).

Por su parte Enrique Viena (2017), en el artículo de investigación *Ciudad y transporte: transformación urbanística e impacto ambiental*, plantea la idea en la cual la planificación urbana y los sistemas de transportes masivo se desenvuelven paralelamente, en una relación compleja puesto que, dependiendo del grado de interacción se determina el nivel de desarrollo de un espacio urbano. En un primer momento, realiza un recorrido histórico en el cual pone en evidencia la evolución de la ciudad y los sistemas de transporte instalados en ella, así como diferentes

concepciones teóricas que a lo largo del tiempo se han propuesto. Es importante resaltar qué en este recorrido, el autor exalta el papel que han desempeñado en la transformación de la ciudad los sistemas de transporte masivo tipo ferroviario principalmente en Europa hasta la actualidad, como motores para el impulso de múltiples actividades económicas y espacios planificados:

El ferrocarril ha tenido siempre un gran impacto sobre el territorio sobre el que se ha asentado. Ha propiciado la creación de polos de desarrollo y ha dinamizado las actividades productivas y el desarrollo urbanístico, acortando las distancias e impulsando la movilidad[...] El ferrocarril ha sido un elemento de vertebración del territorio y propició el desarrollo económico de las ciudades por las que transitaba, así como relegaba a un menor desarrollo a aquellos núcleos que carecían de esta infraestructura, aunque es cierto que no todas las ciudades que poseían ferrocarril alcanzaron el auge económico (Viena, 2017, pág. 20).

Continuando con la discusión, en un segundo apartado del artículo el autor se concentra en exponer los impactos ambientales, económicos y sociales que a su consideración se producen por la instalación de medios de transporte tipo ferrocarril, en donde los cambios en los usos del suelo inciden en la relocalización de múltiples actividades y en el tipo de relaciones espaciales que se construyen en el medio urbano, dando origen a zonas que denomina de Obsolescencia y degradación, en contraste con zonas que proveen diversos bienes y servicios; otra de sus preocupaciones radica en el cambio de la composición paisajística y la contaminación visual y auditiva que esto produce; en el final de este, se ocupa de la necesidad existente de introducir en los proyectos de planificación territorial elementos de la composición social que configuran el espacio, buscando un desarrollo espacial más homogéneo y menos jerarquizado, sin propiciar dependencias territoriales que generan vulnerabilidad (Viena, 2017).

Mientras tanto Pardo (2009), en su artículo de investigación publicado por la Cepal, *Los cambios en los sistemas de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina*, busca realizar una mirada detallada de los sistemas de transporte público construidos en los últimos años en Latinoamérica. A partir de ello, analiza críticamente las políticas detrás de la instalación de determinados sistemas de transporte y sus impactos positivos y negativos en la ciudad. Algunos aspectos a resaltar se encuentran relacionados a los impactos que han tenido los proyectos en términos sociales, económicos y ambientales; a través de la recopilación bibliográfica y la realización de entrevistas con actores involucrados en la formulación de proyectos y documentos clave sobre el tema.

El autor logra dar una visión bastante detallada de los sistemas tipo “BRT” (Buses de Transito Rápido), entendiendo que este es el tipo de sistema de transporte público que más se ha construido recientemente en América Latina, destacando como impactos positivos la funcionalidad en los proyectos en el ordenamiento territorial y la relocalización de diversas actividades económicas que en su momento de auge permitieron contrarrestar las características negativas del tipo de transporte público tradicional que se venía presentando en el continente (Pardo, 2009). Respecto al tema ambiental el autor es preciso señalando que los principales impactos se encuentran relacionados a las emisiones de gases de efecto invernadero, por lo que realiza un ejercicio comparativo con sistemas de transporte tipo férreo como el metro, concluyendo que existe una necesidad de construir sistemas completamente integrados de transporte público que involucren la multiplicidad de formas de movilizarse de los habitantes de las principales ciudades del continente.

Entre tanto Ramírez (2018), en la tesis titulada: *Bogotá, la construcción de la ciudad desde la infraestructura de movilidad, el metro elevado como instrumento de reinterpretación urbana*, busca prever e identificar algunas de las dinámicas existentes en el territorio que puedan verse impactadas como consecuencia de la construcción de la PLM (Primera Línea del Metro), sobre la Av. Caracas, en Bogotá. A partir de la revisión de literatura disponible realiza un estudio de posibilidades, donde compara los posibles efectos que producirá la actualización de infraestructura de movilidad en Bogotá con ciudades como Chicago, Lille en Francia y Medellín, las cuales conservan algunas características similares a las de la capital colombiana en términos de población, morfología urbana y centros de comercio. Dicho ejercicio, le permite evaluar el conjunto de impactos que podrían configurarse con el desarrollo de la nueva infraestructura de movilidad sobre la ciudad.

Una vez analizados los impactos en las tres ciudades anteriormente nombradas, divide estos en tres grandes grupos; los relacionados a lo social, en donde expone cómo el abandono de ciertas áreas circundantes al proyecto, lo que denomina Obsolescencia espacial, puede generar cordones de desigualdad e inseguridad; los impactos económicos en donde considera que algunas áreas de la ciudad se pueden revalorizar y tender a desaparecer gracias a cambios en la legislación de los usos del suelo, el proceso lo describe de la siguiente manera:

[...] la liberación de normas de construcción y permisos para el cambio en los usos del suelo que podrían traer nuevas estructuras económicas a los diferentes sectores, la economía local de sitios como Los Mártires podrían ver la llegada de grandes cadenas de supermercados y ferreterías que competirían y terminarían por acabar con la microeconomía del sector, desplazando

los usos del suelo, o abandono en los predios que hoy en día son usados para actividades como el comercio al por mayor y el bodegaje (Rámirez, 2018, pág. 32).

Lo anterior, generaría también un efecto en los precios de la vivienda en zonas occidentales de la ciudad, además de consolidar el centro internacional como proveedor de múltiples servicios. Para este autor, el aumento de la densidad arquitectónica surgido en las zonas cercanas a la megaobra, producirá importantes cambios espaciales reflejados en edificaciones cada vez de mayor altura y ocupación de áreas, con un alto impacto visual, que contrastarán con edificaciones de tres y cuatro pisos que son tradicionales en sectores como Teusaquillo o Santa Fe. En cuanto a lo ambiental, el ejercicio comparativo con el centro de la ciudad de Medellín, arroja una estructura para Bogotá donde la proyección de las sombras y el obstáculo visual es el común denominador en el paisaje urbano, para Rámirez (2018), esto impedirá la iluminación natural y ventilación adecuadas en diferentes horas del día, lo que impactaría negativamente zonas del espacio público y edificaciones de menor altitud, además de espacios verdes y zonas de estancia diseñadas alrededor de la línea de metro, y de posibles efectos futuros a causa de la vibración del suelo.

Finalmente concluye resaltando la importancia de la construcción del Metro para la ciudad, en términos de mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de determinados sectores, y por otra parte plantea una serie de recomendaciones que considera fundamentales para mitigar muchos de los problemas que esta nueva infraestructura producirá en distintas escalas sobre la ciudad, lo anterior como forma de contribuir a una discusión académica y política, en donde resalta las posibilidades de potenciar la identidad de determinados sectores de la ciudad teniendo en cuenta las dinámicas socio-culturales propias de sus habitantes. Finaliza con lo relacionado a las escalas de los edificios de cada sector, donde propone la construcción de lo que denomina *arquitectura*

híbrida, una escala que vaya en concordancia con la altura de la infraestructura de los barrios impactados por el proyecto (Rámirez, 2018).

Por su parte Valencia (2017), en su tesis de maestría *Impactos en la movilidad, el espacio público y el control social en el proceso de implementación del sistema integrado de transporte de Medellín : (2008 - 2015)*, argumenta que la construcción de infraestructura vial tanto en Medellín como en su área metropolitana, consolida nuevas tecnologías que nutren su sistema de movilidad urbana con una característica más sólida en cuanto a sistema integrado se refiere, lo que genera en palabras del autor, “un aumento en la velocidad de la movilidad y una apertura hacia la accesibilidad en los diferentes espacios de la región metropolitana y hacia los mercados globales” (Valencia, 2017, pág. 20). Para este, la relación socioespacial es muy importante para entender cómo la movilidad urbana en sus diferentes fases de construcción y consolidación produce un aceleramiento o apresuramiento de las relaciones sociales dadas las condiciones de transformación de los espacios y una apropiación social distinta de los territorios.

Una vez que realiza un recorrido histórico que complementa metodológicamente con una revisión de antecedentes sobre la política pública de transporte en la ciudad de Medellín en el periodo de 2008 a 2015, presenta los principales impactos en la movilidad de la ciudad y su área metropolitana, gracias a la implementación del sistema integrado de transporte, en donde realiza una mirada de la movilidad que define como la suma o conjunto de desplazamientos que cotidianamente realiza la población en distintos medios, espacios y tiempos; que conlleva a un proceso de apropiación y uso del territorio en el espacio social construido donde se desarrollan y organiza múltiples actividades en centros y áreas circundantes (Valencia, 2017).

Ofrece así una mirada interesante resaltando que los principales impactos se encuentran relacionados a la integración que sienten los ciudadanos con la modernización de sus sistemas de transporte cuyo avance y consolidación en Medellín ha logrado mejorar los tiempos de desplazamiento de los habitantes de la ciudad en pro de integrarlos al sistema económico:

El sistema integrado es la base de la movilidad de la ciudad, tiene como aspiración principal transformar el territorio para crear y adaptar un sistema de movilidad (SITVA) dinámico a nivel local, de influencia regional y metropolitana, que logre economías de escala para insertarse en las dinámicas globales [...] al consolidarse el sistema integrado de transporte también lo hace la accesibilidad y el aumento de la velocidad. El proceso de conexión vial y la implementación de tecnologías de transporte también han aumentado la velocidad requerida para la sincronización de Medellín con los espacios de la globalización (Valencia, 2017, pág. 105).

Concluye que los habitantes de la ciudad no viven una experiencia de lo urbano en las áreas circundantes a las estaciones y al sistema de transporte integrado, debido a que dichos lugares están contruidos para apresurar los movimientos de la movilidad urbana cotidianamente, por lo que habitantes de la ciudad “se ven inmersos en la pérdida de lugares simbólicos para el diálogo ciudadano y para la civilidad” (Valencia, 2017, pág. 20). En este sentido, para el autor dichas formas de organización de los espacios relacionados con el transporte transforman las maneras en las que se habita y se vive la ciudad.

Silva (2010), en su artículo de investigación titulado: *El impacto del transporte en el ordenamiento de la ciudad: el caso de Transmilenio en Bogotá*, realiza una revisión documental

que le permite hacer un recorrido histórico, donde destaca el importante papel que ha cumplido la infraestructura en transporte, en el crecimiento y expansión de las ciudades durante el último siglo. En el caso de la ciudad de Bogotá, hace evidentes los cambios morfológicos sufridos por la ciudad en el marco del tránsito por diferentes modos de transporte que van desde el tranvía, los buses y el automóvil, hasta el sistema BRT, en donde se resalta que en las sucesivas etapas en las que se ha transformado el sistema de transporte de la ciudad, han tenido lugar transformaciones drásticas para la misma. En su planteamiento analiza al Sistema de Transporte Masivo –STM– Transmilenio y su interacción cotidiana con las diferentes estructuras del medio urbano a partir del Plan de Ordenamiento Territorial vigente durante el año 2010, concentrándose en el comportamiento de los usos del suelo en la primera fase de construcción y puesta en marcha del dicho sistema BRT (Silva, 2010).

Como hallazgos del estudio se destaca que, si bien en el modelo de ordenamiento el sistema cumple un papel fundamental, resalta la débil articulación entre los sistemas de uso del suelo y los medios de transporte, por lo que hace falta analizar otros factores que inciden más directamente como la producción de vivienda (Silva, 2010).

Así mismo, reitera la tendencia en la cual la infraestructura en transporte produce un desarrollo urbanístico desigual en el sentido de que concentra la accesibilidad en un mismo lugar dependiendo de las actividades que allí se integren, en donde “el centro contiene la mayor accesibilidad y la periferia no consigue superar sus limitaciones de accesibilidad” (Silva, 2010, pág. 34), por lo que es menester la existencia de un sistema de planificación y transporte que coordinado brinde las posibilidades de alcanzar las expectativas propuestas por la ciudad.

Mientras tanto, Estupiñán (2011) hace evidente la tendencia que existe por parte de urbanistas, planificadores y quienes toman las decisiones políticas y económicas en la ciudad, de conocer los impactos en el entorno urbano en términos del transporte que pueden ser generadoras de ganancias. En su artículo de investigación *Impactos en el uso del suelo por inversiones de transporte público masivo*, realiza una revisión de los efectos que tienen diferentes modos de transporte masivo en el uso del suelo. En el resumen que realiza de la literatura disponible, estudia estos aspectos analizando lo sucedido en varias ciudades alrededor del mundo en donde se han desarrollado grandes obras de infraestructura en transporte.

Si bien para el autor existen múltiples impactos generados por las inversiones de transporte en los usos del suelo, para este son importantes los relacionados al medio ambiente, puesto que, el cambio tecnológico generalmente produce una mejora en la calidad del aire local y renueva infraestructura relacionada a redes de servicios públicos, lo que significa una oportunidad para dotar ciertas áreas de acceso a bienes y servicios e indudablemente introducir mejoras en el espacio público.

Finalmente analiza los impactos producidos por la re densificación poblacional en la generación de usos mixtos del suelo, lo que crea una mezcla de zonas comerciales y residenciales donde los precios del suelo en las áreas cercanas a las estaciones varían considerablemente, lo que indica que las inversiones en transporte tendrían efectos sobre el valor de la propiedad en las áreas de influencia de los proyectos, en contraste con zonas que podrían degradarse al no quedar incluidas en los planes de renovación (Estupiñán 2017).

Síntesis analítica de la revisión de antecedentes

- Una vez revisada parte de la documentación académica disponible es claro que las megaobras de infraestructura generan una serie de impactos y transformaciones en áreas donde la intervención es directa o en zonas de influencia; específicamente las relacionadas a los sistemas de transporte ocupan un lugar fundamental en la organización espacial en tanto su magnitud logra generar cambios rápidos y significativos en las ciudades y en sus componentes sociales, políticos, económicos y culturales, en tanto las intervenciones transforman radicalmente amplias zonas residenciales, comerciales, industriales etc.
- La documentación consultada sugiere que debe existir una interacción constante entre los sistemas de transporte, espacio urbano y quien lo habita pues de ello dependerá su grado de desarrollo urbano o el deterioro del mismo en tanto diferentes zonas se integran o no a la nueva tecnología en transporte.
- Existe una tendencia marcada de parte de los autores en donde se hace evidente que históricamente las grandes obras de transporte desde la construcción de grandes vías, hasta la introducción de diferentes modos de transporte han actuado como eje de ordenamiento, crecimiento y transformación de la ciudad, teniendo como consecuencia impactos beneficiosos o no, en diferentes atributos y equipamientos de las ciudades: suelos, vivienda, espacio público, servicios públicos, movilidad, producción de vivienda, bienes y servicios etc.

- La revisión también permitió comprender los impactos relacionados al crecimiento acelerado y asincrónico de la ciudad, que lleva a la aparición de espacios en degradación y abandono que comúnmente son asociados a focos de inseguridad, por lo que la mayoría de autores coinciden en la necesidad de introducir componentes sociales y culturales en la planificación de los proyectos, entre otras cosas con el ánimo de hacerse partícipes de la interacción entre entes institucionales y económicos en el marco de lógicas redistributivas.

- Los autores coinciden en la necesidad de hacer evidentes los impactos ambientales, no sólo aquellos que tienen que ver con la contaminación, la composición paisajística y la reubicación de actividades, también resaltan las posibilidades de mejoramiento ambiental con el tránsito a tecnologías más limpias y de movilidad (relación tiempo-distancia), Sin embargo, es necesario continuar ampliando los enfoques de investigación con la finalidad de comprender diferentes problemáticas que acontecen en nuestra cotidianidad.

La ciudad como objeto de estudio geográfico: Una aproximación a sus referentes estructurantes.

Durante el siglo XX, con el ascenso del sistema capitalista, la ciudad heredó una condición de configuración asentada en los procesos de desarrollo del mercado, es decir, que el modelo urbano a seguir tendría una funcionalidad económica. En este contexto, en la primera mitad del siglo, desde diferentes orillas teóricas surgidas de las Ciencias Sociales se buscó estudiar, explicar y sistematizar lo relacionado a la cuestión del espacio urbano.

La ciudad como espacio geográfico en las últimas décadas ha despertado gran inquietud en diversos círculos académicos y sociales, entre otras cosas gracias a nuevos enfoques que emergen de las Ciencias Sociales durante la posguerra y que provocaron una transformación radical en las problemáticas que hasta entonces se habían estudiado. Se ha pretendido así profundizar en el análisis socioespacial a través de un enfoque multidisciplinar donde la ciudad se lee y se comprende más allá de lo físico y descriptivo (Wallerstein, 1996).

Así nace la geografía urbana como un subcampo de la geografía humana que se preocupa por el estudio de las ciudades en el marco de los problemas urbanos contemporáneos. Esta comprende al espacio urbano como un medio físico construido a partir de las relaciones y acciones humanas, y cuya estructura se desarrolla en función de determinados intereses y resistencias en las que intervienen diversos actores sociales en su construcción (Williams, 2018).

La ciudad como escenario en constante construcción, no cuenta con una definición única que logre abarcar en su complejidad las manifestaciones que dan lugar a su consolidación y

transformación a lo largo de la historia. Las ciudades deben ser entendidas como contextos de relaciones donde se materializa y especializa el trabajo; un espacio social donde los seres humanos residen, habitan, se organizan y reproducen socialmente a través de complejas pautas que estructuran la vida política, económica, social y cultural (Sorando, 2021).

En América latina, su origen histórico se remonta a antiguas sociedades establecidas en accidentadas zonas geográficas ricas en recursos, donde se desarrolló una compleja organización social y política, que destaca entre otras cosas por la construcción de centros urbanos con estructuras monumentales de importante valor histórico, cosmogónico y cultural. Para Carmen Aranguren (2000), después de la llegada de la campaña colonizadora española-europea, la apropiación política del espacio fue legitimada a través de un orden jurídico-eclesiástico que dio vía libre a una demarcación territorial y a la fundación de ciudades esencialmente coloniales con instituciones religiosas y formas de gobierno definidas, que en su tránsito histórico se convirtieron en ciudades modernas donde los ajustes y grandes cambios en los procesos de producción a lo largo de la historia han significado drásticas transformaciones sociales y espaciales con diversos impactos en los territorios y sus habitantes.

Para Benjamín & Sánchez (2015), las principales transformaciones en la ciudad se empezaron a manifestar claramente tras la disolución de los modos feudales de vida y el surgimiento de la Revolución Industrial. En primer lugar, porque dicho proceso derivó en grandes migraciones del campo a la ciudad producto de las tensiones entre propiedad privada y propiedad comunitaria que garantizaron la disponibilidad y la concentración de la fuerza de trabajo, gestándose una disociación entre productor y medios de producción, donde las clases con poder político y económico despojaron violentamente de los recursos y bienes que permitían a las

mayorías vivir y reproducirse social, cultural, económica y políticamente, instaurándose una etapa que podría llamarse precapitalista como forma de organizar la vida en sociedad. Dicho proceso es explicado por Marx (2002) bajo la categoría de Acumulación Originaria. En segundo lugar, porque marcó el inicio de una producción espacial acelerada, donde el crecimiento y organización urbana se dio en función de la acumulación de capital y el dominio del desarrollo industrial potenciado por la llegada de miles de obreros a las principales urbes de Europa (Benjamín & Sánchez, 2015).

En este punto, es necesario resaltar el papel funcional que ha desempeñado la figura organizativa del Estado, primordialmente desde las revoluciones liberales del siglo XVIII hasta nuestros días, organizando y administrando territorialmente a las naciones y sus recursos; es por medio del Estado que se han proporcionado diferentes niveles de seguridad jurídica, política y económica para garantizar la organización, renovación y desarrollo espacial mediado por grandes capitales (Benjamín & Sánchez, 2015).

En la actualidad la ciudad es el resultado de un complejo entramado con diversas realidades geográficas producto de distintos y sucesivos patrones de acumulación que, desde el colonialismo hasta el neoliberalismo, la han expuesto a conflictivos procesos de urbanización y a las más intensas migraciones (Pradilla, 2014). El carácter cambiante de la ciudad bajo esta lógica nos presenta una ciudad integrada a un modelo económico con tendencia a privatizar, mercantilizar y capitalizar el proceso social de producción de la ciudad en función de intereses determinados. Al respecto Pradilla (2014), haciendo referencia al modelo neoliberal en la ciudad y su relación con el Estado establece:

En el patrón neoliberal de acumulación, la mercantilización se ha acelerado, profundizado, y articulado intrincadamente con la privatización de lo público constituido o construido a partir de

la intervención del Estado – incluyendo a su aparato legislativo [...] La privatización de lo público, que entrega al capital privado a las empresas productivas, comerciales, de servicios y las condiciones generales de la acumulación y de la reproducción social bajo su control, incluye a muchos ámbitos públicos urbanos: suelo e inmuebles públicos, plazas, parques, reservas naturales, vialidades, servicios sociales, áreas recreativas, etcétera, integrándolos a un amplio, profundo e incesante proceso de mercantilización de todos los elementos de la estructura urbana, incluidos los no producidos por el hombre (Pradilla, 2014, pág. 43).

Como resultado de dicho proceso se han posibilitado las condiciones para la construcción de una ciudad con una estructura marcada por rápidos cambios demográficos y un crecimiento acelerado y desigual. Se perfilaron entonces ciudades como símbolos hoy de un cuestionado desarrollo y progreso (Pradilla, 2014).

En Latinoamérica con la adopción de políticas neoliberales desde la década de 1980, se establecieron las pautas de las actividades que se realizan en las ciudades, estas ancladas a la apertura comercial, la internacionalización del capital y la capitalización de diferentes zonas de la ciudad, acentuándose problemáticas asociadas al desarrollo socioespacial desigual, como la pobreza crítica, marginalizada y segregada en diferentes centros y periferias urbanas; o problemáticas originarias del deterioro progresivo del medio ambiente y la sobreexplotación de los territorios. Fabián González Luna (2011), puntualiza en que una de las consecuencias más evidentes es la aparición de ciudades fragmentadas con nuevas centralidades, espacios diferenciados y revalorados constantemente en función de diferentes intereses, que someten a la ciudad a una transformación constante para valorizarlos económicamente, situación que contrasta con amplias zonas donde la degradación socioespacial es el común denominador; dicha

rentabilización es posible en parte gracias a la implementación de diferentes mecanismos como estrategias generadoras de ganancias que introducen además un determinado control social que “[...]fragmenta, que divide y hace excluyente la participación social[...].” (González Luna, 2011, pág. 8) en la ciudad en función de la acumulación neoliberal y como garantía de su propia reproducción.

La ciudad de Bogotá no es ajena a estos procesos y su estructura urbana es un libro abierto que permite ver diversos procesos espacio temporales de importante valor histórico y geográfico, en el siguiente apartado se esboza parte su historia como un elemento contextual a la presente investigación.

La capital ubicada en el centro del país, en la altiplanicie de la cordillera oriental de los Andes colombianos a 2630 metros sobre el nivel de mar, se extiende desde la barrera orográfica de los cerros orientales por aproximadamente 16 kilómetros al occidente hasta el río Bogotá, mismo que le atraviesa de norte a sur por alrededor de 33 kilómetros. La ciudad limita al oriente con los municipios de la Calera, Choachí, Chipaque, Gutiérrez y Uña, al occidente con Soacha, San Bernardo, la Cabrera, Arbeláez, Mosquera y Sibaté, al sur el páramo de Sumapaz (el más grande del mundo) y al norte con el municipio de Chía (Montoya, 2018).

Es hoy una de las ciudades más importantes del continente en términos políticos, económicos y culturales, posición que ha sabido mantener a pesar de las limitaciones físicas y geográficas al ser una capital desarrollada al interior del país. Concentra poco más de 7.3 millones de habitantes y al igual que otras ciudades latinoamericanas es el reflejo de rápidos cambios demográficos y físicos propios de fenómenos globales, dinámicas y conflictos internos; estos

últimos han marcado las ciudades colombianas en las últimas décadas, significando serios problemas de planificación y producción de espacio donde han intervenido agentes urbanos con el control económico y territorial, pero también diversas expresiones sociales y de resistencia (Montoya, 2018).

Sus formas físicas tienen sus orígenes en la organización espacial ya preestablecida por sociedades indígenas Muiscas a través de asentamientos, espacios para la agricultura y una densa red de comercio en lo que antes de la llegada de la campaña colonizadora dirigida por Gonzalo Jiménez de Quesada (1509 -1579). Se le nombraba Bacatá, una extensa zona rica en agua que Quesada llamó Valle de los Alcazares (Sabana de Bogotá). Los españoles, avanzaron desde Santa Marta en la costa norte hacia el interior, siguiendo el cauce del río Magdalena, en búsqueda de oro y esmeraldas, arribando al altiplano cundiboyacense en 1537 (Montoya, 2018), siguiendo el cauce del río Suárez hasta el valle del río Moniquirá, alcanzando Guachetá, Lenguazaque, Cucunubá, Zipaquirá, y Suba, llegando finalmente a Chía el 23 de marzo de 1537 (Vega & Villalón, 2017).

Jiménez de Quesada, quien no era experto en la fundación de ciudades, buscó un sitio adecuado para erigir un núcleo urbano en Bacatá, luego de un primer periodo de saqueos, el 6 de agosto de 1538; fundación controvertida y llena de confusiones puesto que se le consideraba ilegítima al no reunir los requisitos que para mitad del siglo XVI eran necesarios en términos religiosos y ceremoniales, nombramiento de autoridades, repartición de tierras, definición de calles entre otros. La ciudad, tuvo así una segunda fundación formalizada jurídicamente el 27 de abril de 1539, luego de que se sellara un pacto que incluyó la entrega de tierras y oro a ejércitos colonizadores por parte de Gonzalo Jiménez de Quesada, quien temía perder los territorios colonizados, en una confrontación con Nicolás de Federmann y Sebastián de Belalcázar, quienes

arribaron correspondientemente al altiplano cundiboyacense desde lo que hoy es Perú y Venezuela ávidos de encontrar grandes riquezas (Vega & Villalón, 2017).

Se considera que la fundación definitiva, que reúne todos los requisitos jurídicos, se cumplió el 27 de abril de 1539. Dice Juan Friede: El Capitán Honorato Vicente Bernal, lugarteniente de Federmann, quien estuvo presente, dio fe de que el acontecimiento tuvo lugar el 27 de abril y que ese mismo día se nombraron alcaldes y regidores. Tanto Flórez de Ocariz, como Simón, Castellanos y Fernández de Piedrahita coinciden en que esta ceremonia se cumplió con la debida solemnidad. Se perfeccionó el acto de posesión, se trazaron calles y señalaron solares y se delimitó la Plaza Mayor, exactamente en el área que hoy ocupa la de Bolívar. Los solares fueron adjudicados a los vecinos, según su importancia, cerca o lejos de la plaza (Vega & Villalón, 2017, pág. 423).

Es importante anotar que en mencionado proceso Sebastián de Belalcázar aconseja a Jiménez de Quesada sobre como formalizar la fundación, otorgando tierras a las tropas de colonizadores para que estos se estableciesen induciéndolos a trabajar en las mismas, teniendo en cuenta las ventajas en términos de abundantes recursos naturales, zonas de agricultura, agua piedras y maderas, buscando que la fundación perdurara, así el lugar escogido para fundar Santa Fé fue Teusa (actual Plaza de Bolívar y alrededores), desde donde la ciudad se extendió utilizando como base distintos niveles de organización territorial y de intercambio comercial originarios de las sociedades indígenas Muiscas (Vega & Villalón, 2017).

Durante el periodo republicano la capital colombiana se consolidó como centro político-administrativo buscando legitimidad en el proceso de independencia. Se dio lugar a una ciudad

con una morfología urbana caracterizada por la conversión de establecimientos coloniales en edificios públicos y sedes de gobierno de la naciente república (Montoya, 2018).

En el siglo XX la ciudad mutó fundamentalmente durante principios y mediados del siglo XX tras el asesinato de Jorge Eliecer Gaitán el 9 de abril de 1948, puesto que parte de la ciudad quedó semi destruida y fue necesario establecer planes de movilidad, organización territorial e industrialización (Montoya, 2018) que marcaron nítidos procesos de urbanización y expansión ligados a complejas migraciones relacionadas a la convulsión política y social de un país que vive una guerra interna y además busca insertarse en los procesos económicos de escala global y regional. Es en este periodo, donde nacen las principales industrias, redes de transporte y múltiples barrios tradicionales, populares y de autoconstrucción. En las últimas cinco décadas encontramos una ciudad soportada en políticas de desarrollo industrial de los años 70 y las transformaciones introducidas por los cambios sociales, culturales, económicos y políticos promovidos por el neoliberalismo y el capitalismo desde mediados de la década de 1980 y principios de 1990.

David Harvey – Destrucción creativa del territorio y la geografía del capitalismo

La Destrucción creativa es un concepto propio de la economía, cuyo autor principal es el austriaco (actual República Checa) Joseph A. Schumpeter (1883-1950), quien altamente influenciado por las concepciones sobre la modernidad desarrolladas por Marx y Engels, acuña esta expresión en 1942 en pleno auge de la Segunda Guerra Mundial en su libro *Capitalismo, Socialismo y Democracia*.

A través de este concepto, Shumpeter describe un proceso que para él es visible desde la Revolución Industrial, en el cuál la realidad histórica en la que vivimos bajo el modo de producción capitalista, implica un proceso constante de modernización y ajuste que le garantiza su mantenimiento en el tiempo a través de la introducción de transformaciones o cambios radicalmente bruscos en todas las esferas socioeconómicas, desde las técnicas y tecnologías utilizadas, hasta las formas de mercado y modelos de producción (Morro, 2019)

Es importante señalar que, el mencionado autor considera La Destrucción Creativa como un hecho esencial al capitalismo, por tanto, históricamente reconocible a través de periodos donde las crisis han supuesto una oportunidad para que este se reinvente, transforme o desaparezca y, a su vez, resurja encontrando las condiciones para actualizarse, sincronizar la producción y continuar su reproducción. Significa entonces que, a la vez que se destruye, se crea. Un ejemplo de ello lo encuentra el autor en la introducción de políticas socioeconómicas e innovaciones en instrumentos tecnológicos que le han permitido al ser humano transformar el mercado, el transporte y sus

capacidades de producción y expansión industrial en relación con el consumo (Morro, 2019); sin embargo, dicho concepto es aplicable a múltiples escenarios.

Desde que se popularizó y empezó el estudio de La Destrucción Creativa en la década de 1950, han emergido aportes desde variadas orillas disciplinares que van desde la Sociología y Filosofía, hasta la Economía y Geografía que complementan su definición, y permiten en la actualidad establecer diferentes posturas y elementos que sirven para argumentar líneas de análisis y a su vez, enriquecer los debates y la definición anteriormente descrita a modo de generalidad. A continuación, se presenta el concepto desde una perspectiva geográfica de David Harvey.

En la actualidad, David Harvey es uno de los geógrafos y académicos más influyentes de los últimos 40 años. Autor de numerosos textos que son de enorme contribución teórica a la crítica del sistema capitalista y al desarrollo geográfico moderno, debatiendo sobre el papel fundamental de la geografía para explorar y explicar el mundo contemporáneo (Harvey, 2004). Valiéndose de otras disciplinas ha expuesto una propuesta teórica en la cual explica cómo el capital produce y reproduce su propia espacialidad. Harvey (2012) aborda un análisis crítico del mundo capitalista en lo concerniente a la introducción abrupta de políticas neoliberales en todas las esferas de la vida a nivel mundial, argumentando cómo operan las incesantes crisis y los flujos de capital (movimientos) a escala global, particularmente, desde el surgimiento del modelo económico neoliberal, que plantó sus raíces intensamente bajo las repetidas crisis financieras de la década de 1970. Desde entonces, se promovieron con más ahínco valores que privilegian la propiedad privada, la privatización, la libertad individual, la competencia, el libre mercado entre otros, como preceptos que afianzaron y a su vez marcaron nítidos procesos de reconfiguración del poder capitalista, luego de un periodo corto, conocido como Keynesianismo o Estado de bienestar.

Al respecto, es importante considerar las siguientes características del modelo neoliberal que emergió posterior al Estado de Bienestar:

- Se intensificaron los movimientos de capital bajo la idea de no intervencionismo, eliminación de barreras comerciales, políticas, de libre inversión y desregularización del control sobre la industria.
- Se desmantelaron progresivamente programas de servicio social como salud o acceso a la vivienda.
- Se redujeron impuestos corporativos y empresariales.
- Se llevó a cabo un proceso agresivo de privatización o reducción de recursos, servicios y bienes antes públicos.

En este contexto y de acuerdo con Harvey (2010), los procesos de acumulación, producción y reproducción del capital a través de la historia pueden ser visibles en diversidad de contextos geográficos, donde principalmente quienes detentan el poder económico y político, someten constantemente a los territorios a transformaciones y configuraciones, produciendo nuevos espacios y por ende nuevas relaciones socioespaciales caracterizadas por la introducción, construcción e implementación de nuevas políticas, por ejemplo, en la construcción de redes de comunicaciones, transportes, vivienda, espacios agrícolas etc. (Harvey, 2012). Articulando así, su pensamiento a ideas expresadas previamente por el filósofo, sociólogo y geógrafo de origen francés pionero de los estudios urbanos, Henry Lefebvre. Dicho proceso es descrito de la siguiente manera:

[...] Se ha desforestado gran parte del suelo, se han extraído recursos de las entrañas de la tierra, se ha modificado (tanto local como globalmente) el hábitat y las condiciones atmosféricas.

Se ha pescado incesantemente en los océanos y se han diseminado por el planeta todo tipo de desperdicios (algunos de ellos altamente tóxicos para cualquier forma de vida). Los cambios medioambientales de largo alcance provocados por las acciones humanas durante toda nuestra historia han sido enormes, y los provocados por el capitalismo durante los últimos siglos más aún. Lo que la naturaleza nos había dado se ha visto desde hace tiempo suplido por lo que los seres humanos hemos construido. La geografía del capitalismo es cada vez más autogenerada (Harvey, 2012, pág. 122)

En este sentido, retoma el concepto de Destrucción Creativa propuesto por Shumpeter para aplicarlo a diferentes territorios, y así, describir cómo en los últimos trecientos años el capitalismo se expandió de manera desorbitante utilizando las crisis de acumulación como propulsor de escape. Así reconoce en este concepto un proceso que implica una constante transformación del espacio geográfico impulsado por la acción de competencia fundada en la construcción de nuevos bienes y servicios susceptibles a ser mercantilizados. De esta manera y valiéndose de la desigualdad espacial, se crean nuevas cadenas de producción y reproducción del sistema donde “si el paisaje geográfico, deja de servir a los intereses y necesidades del capital móvil, hay que destruirlo y construir otro nuevo con una configuración totalmente distinta [...]” (Harvey, 2010, pág. 176), produciéndose una naturaleza renovada -o lo que a veces llama «Segunda naturaleza»-, bajo grandes inversiones desde donde subyace una necesidad imperiosa de eliminar todo tipo de barreras tanto espaciales como medioambientales.

En esta misma línea argumentativa, es importante considerar a la ciudad como un espacio material y simbólico que se comporta de dos maneras. Por una parte, se constituye como objeto y por otra como un medio estratégico para la generación de ganancias en el capitalismo, netamente resultante de las condiciones históricas desiguales de producción. Esto supone una relación entre

fuerza de trabajo y diferentes formaciones socioespaciales (Harvey, 2012) por lo que sugiere, que el estudio del concepto de Destrucción Creativa del territorio se dé con una perspectiva histórica que implique dar cuenta de la producción de espacios geográficos desiguales como base para la reproducción de las dinámicas anteriormente descritas, en relación con una sociedad dividida por usos espaciales.

El desarrollo geográfico desigual no es mero subproducto del funcionamiento del capitalismo, sino que es fundamental para su reproducción. Su dinámica resulta difícil de controlar, al generar muchas grietas localizadas en las que se hacen evidentes sus vulnerabilidades y pueden encontrarse fuerzas adversas. Esto constituye una fecunda fuente para la renovación del capitalismo (Harvey, 2012, pág. 177).

Dentro de los puntos propuestos por Harvey sobre la Destrucción Creativa, se destacan la articulación entre Estado-capital una vez se introdujeron políticas económicas, sociales y espaciales encaminadas a la neolibelización de la vida, en donde la figura moderna que reconocemos como Estado adquirió un papel en el cual interviene activamente como agente reproductor, brindando toda las posibilidades jurídicas legales para un desarrollo pleno de las capacidades transformadoras de agentes económicos en la geografía:

Capitalistas y sus agentes se dedican a la producción de la segunda naturaleza, la producción activa de su geografía, de la misma forma que producen todo lo demás: como una operación especulativa casi siempre con la connivencia y complicidad, si no con la colaboración activa del aparato estatal (Harvey, 2012, pág. 158).

Es entonces cuando, la renovación urbana se convierte en uno de los preceptos continuamente promovidos por los gobiernos alrededor del mundo como un mecanismo introductorio al sistema de mercado (Harvey, 2010). Lo que permite inferir que para Harvey (2010) las políticas públicas promovidas por los Estados, estimulan y ayudan a desplegar mecanismos de Destrucción Creativa, en tanto, las diferentes codificaciones que adquiere el suelo son garantía para la reproducción del sistema económico en producción de cierto tipo de espacialidad y por ende determinadas formas sociales (Theodore, Peck, & Brenner, 2009).

La Renovación Urbana como fenómeno de transformación espacial

El concepto de Renovación Urbana surge en la mitad del siglo XX, acuñado por el economista de origen estadounidense Miles Colean, quien usa el término para describir los cambios y transformaciones a los cuales son sometidos equipamientos, edificaciones e infraestructura en general en zonas urbanas envejecidas o deterioradas, con la finalidad de otorgarle una nueva funcionalidad o hacerles más atractivas. Tiene como características principales la planificación y la inversión de grandes capitales (Capel , 1975).

Durante la década de 1950, la Renovación Urbana se implementó de forma significativa en Europa impulsada por el Plan Marshall y el desembolso de capitales destinados a la reconstrucción de las principales ciudades europeas devastadas luego de finalizada la Segunda Guerra Mundial (Capel , 1975).

Es una tendencia entre diversos autores, entre ellos los geógrafos críticos Neil Smith (2012) y David Harvey (2012), destacar la participación de los Estados como fundamental en los procesos de Renovación Urbana. Según Tapia, Orozco, & Valencia (2019) fueron los Estados quienes

sentaron las bases e impulsaron el nacimiento de departamentos de planeación que acompañaron significativos cambios legislativos, con la finalidad de impulsar nuevas intervenciones urbanas. Los autores destacan que el común denominador en dicho proceso fue la demolición y construcción de edificaciones en zonas devastadas por la guerra o degradadas por diferentes causas (inseguridad, desindustrialización, condiciones precarias de vida etc.), lo que derivó en el desplazamiento de habitantes históricos, principalmente en Francia e Inglaterra.

La Renovación Urbana es un fenómeno complejo que de acuerdo con Tapia, Orozco, & Valencia (2019), ocasiona un proceso de transformación profunda de determinadas áreas de la ciudad que desencadena la destrucción, reconstrucción y reemplazo de la infraestructura preexistente, dotando las zonas de intervención de nuevos equipamientos y otorgándole nuevos usos dentro de lo urbano, con una funcionalidad generalmente económica.

[...] las ciudades es objeto de renovación urbana [sic], debido a la pérdida de las funciones urbanas, este factor comienza a estructurar el deterioro de estos barrios, la tugurización y estigmatización negativa va restándole relevancia funcional dentro del espacio urbano. Los planes y las estrategias de renovación vendrían a revalorizar estas áreas, conllevando a cambios en el tejido urbano, en la escala barrial y en la escala metropolitana (Tapia, Orozco , & Valencia, 2019, pág. 724).

Es de destacar, que la Renovación Urbana involucra al menos 4 procesos visibles, condensados en la tabla 1:

Tabla 1.*Procesos para considerar en la Renovación Urbana*

1. Rehabilitación	Consiste en el desarrollo de acciones que buscan elevar la calidad y funcionalidad de las estructuras, de la misma manera potenciar mejoras socioeconómicas, ambientales y sociales.
2. Gentrificación	Siguiendo a Smith (2012) la gentrificación involucra la aparición de nuevos equipamientos urbanos con nuevas funcionalidades económicas y sociales, generando el desplazamiento de personas generalmente con buenos ingresos económicos hacia sectores desvalorizados tanto social como económicamente, revalorizándoles. Proceso que conlleva la expulsión de habitantes históricos que económica y culturalmente no pueden acceder a los nuevos espacios, siendo reemplazados por una población de mayores niveles adquisitivos.
3. Redesarrollo o planificación	Se entiende como la demolición, reordenación y reconstrucción de un área a partir de elaboraciones abstractas.
4. Demolición-construcción:	Se concibe como un instrumento de la Renovación Urbana en cuanto refiere a la acción que consiste en construir nuevas calles, sistemas de transporte, viviendas, edificaciones etc. En terrenos liberados por la demolición.

Fuente: Elaboración propia con base en lo propuesto por Enrique Palacios (2018)

La Renovación Urbana, siguiendo a Harvey (2010), se puede concebir como un instrumento de respuesta a la obsolescencia o detrimento en términos de medios espaciales y funcionales de determinados sectores urbanos; lo que impulsa la introducción constante de disposiciones que permiten cambiar sus usos y revalorizarlos económicamente cuando no conviene mantener los usos originales.

De acuerdo con Theodore, Peck, & Brenner, (2009) la renovación constante de espacios geográficos es posible gracias a la heterogeneidad espacial emergida de las formas de producir ciudad en el marco del capitalismo, donde la ciudad, se constituye como un medio de reproducción de las dinámicas capitalistas, en las que “la neoliberalización se basa en un desarrollo espacial desigual y se materializa a través de esa desigualdad; esto es, su ‘estado natural’ se caracteriza por

una topografía desigualmente desarrollada y persistentemente inestable” (Theodore, Peck, & Brenner, 2009, pág. 4), lo que se traduce en espacios, diferenciados, revalorizados y con profundas distancias sociales y espaciales entre sectores de mayores y menores niveles de ingresos, y/o acceso a bienes y servicios en el marco de la vida social, cultural y política, brechas que se tramitan generalmente por medio de barreras tanto físicas y simbólicas como medidas coercitivas (Goicochea, 2015).

En este contexto surgen constantemente espacios susceptibles a procesos de renovación, coincidiendo de esta manera con Harvey (2010), en que la desigualdad socioespacial actúa como motor de impulso para las dinámicas anteriormente descritas en tanto que, la forma en la que se produce la ciudad asegura la reproducción urbana desigual. En consonancia, es preciso tener en cuenta las consideraciones expuestas por los geógrafos críticos Neil Smith y David Harvey en relación con el Desarrollo Geográfico Desigual (DGD).

Conceptualización que tiene sus orígenes en la teoría marxista de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, que refirió el término para evidenciar tanto las manifestaciones de la lucha de clases en distintos territorios, como para abordar el dilema que representaban a inicios del siglo XX los debates entre la construcción de un socialismo evocado a un solo territorio o uno con pretensiones de expansión internacionalista (Smith, 2012).

La teoría del Desarrollo Geográfico Desigual. Un acercamiento a sus principales referentes.

Para Neil Smith (2012), el desarrollo geográfico desigual es la expresión histórico-geográfica de la contradicción entre valor de uso y valor de cambio, arraigada bajo las relaciones sociales del modo de producción capitalista, que fundamentado en la división social del trabajo planta una relación de dependencia en la primera mitad del siglo XX, periodo conocido como desarrollista, entre los países denominados primer y tercer mundo (centros industriales y países proveedores de materias primas). Se expresa como un fenómeno espaciotemporal que posibilita al capitalismo tener la capacidad para producir, reproducir y transformar constantemente su propia geografía a partir de la apropiación de la naturaleza, en el marco de un proceso donde el capital tiene un amplio margen de maniobrabilidad alcanzando espacios geográficos particulares los cuales puede incorporar como mercancía para extraer múltiples ganancias.

En la mencionada lógica de producción geográfica capitalista, dice Smith (2012), existen dos tendencias, una hacia la diferenciación y otra hacia la igualación que expresan contradicción tendiendo continuamente al desequilibrio geográfico, configurándose lugares diferenciados y fragmentados cuyo desarrollo social y económico depende estrechamente de la intensidad de las inversiones y el potencial mercantil de las actividades que allí se realicen:

Esta dinámica supone la progresiva división del trabajo en diferentes escalas, la centralización espacial del capital en ciertos lugares a expensas de otros, la evolución de un patrón de tarifas salariales espacialmente diferenciado, el desarrollo de unos patrones de rentas del suelo

que son marcadamente desiguales en el espacio, las diferencias de clase y así sucesivamente (Smith, 2012, pág. 144).

En esta misma línea, es importante destacar lo mencionado por el autor en relación a la producción de escalas geográficas. Explica Smith (2012), que la dependencia entre países catalogados como desarrollados y subdesarrollados replica un desarrollo desigual que es posible observar y diferenciar a escalas internacional, regional y local en donde el capital encuentra posibilidades espaciales de movilizarse sin barreras, con los propósitos anteriormente descritos.

Por su parte Harvey (2004), argumenta que las condiciones desiguales en las que se construye la mencionada geografía, aprovechan las asimetrías que ellas mismas producen. En el análisis donde indaga cómo históricamente se ha dado la apropiación, producción y acumulación capitalista del espacio geográfico, propone el análisis de cuatro procesos que interrelacionados ofrecen una perspectiva teórica sobre cómo se produce el DGD:

Tabla 2.

Procesos para considerar en la Teoría del Desarrollo Desigual

<p>1. La acumulación de capital en la red de vida socio-ecológica</p>	<p>La red de vida se entiende como el sistema socio-ecológico donde se desenvuelven las relaciones entre sociedad y medio natural; relaciones de influencia mutua que configuran una realidad material concreta.</p> <p>Camacho (2016), siguiendo a Harvey (2006) señala que los DGD son la expresión material de como las sociedades han construido sus modos de vida a lo largo de la historia transformando el espacio, fundamentalmente desde la Revolución Industrial, introduciendo un variado repertorio de políticas, medios tecnológicos y agentes sociales. Lo anterior implica que, si el DGD es inherente al modo de producción capitalista, su análisis implica</p>
--	--

	<p>observar y desentrañar las formas en las que el capital se introduce, se adapta, flexibiliza y desenvuelve transformando los espacios y comunidades.</p>
<p>2. Acumulación por desposesión</p>	<p>Se trata de un término ampliamente trabajado por David Harvey con base al concepto de “Acumulación originaria” propuesto por Marx en el capítulo XXIV de El Capital.</p> <p>Implica la integración de determinados territorios y poblaciones a la dinámica de circulación del capital, ya sea como mano de obra o receptores de cupo de endeudamientos, mercancía o consumidor; destaca Camacho (2016) que este proceso se puede llevar a cabo gracias a políticas neoliberales que permiten realizar cambios en lugares en cuestión permitiendo el despojo, la apropiación y privatización de recursos naturales y/o la conversión de propiedades colectivas en privadas.</p>
<p>3. Acumulación de capital en el espacio y tiempo.</p>	<p>Explica Camacho (2016) que, “Las funciones de producción cambian constantemente por lo que el paisaje geográfico del capitalismo es inestable y está en constante transformación.” Dicha transformación ocurre una vez los capitlistas tienen sentadas la bases de inversión de capital y una serie de acuerdos institucionales con el Estado que les favorece (Leyes, propiedades, acuerdos jurídicos, planes de desarrollo etc.) en el proceso de producción y acumulación, que ocurre por medio de la creación de nuevas tecnologías o la modificación de las ya existentes con la intención de hacer más fácil el proceso de intercambio de mercancías, información, capital y personas, conforme se crean redes de comunicaciones, ciudades, sistemas de transporte etc, donde la competencia lleva a los capitalistas a relocalizar la producción dependiendo de las ventajas extractivas que puedan aprovechar. De tal forma que las espacializaciones son diferenciadas a lo largo de la historia.</p>
<p>4. Las luchas políticas, sociales y de clase en diferentes escalas geográficas</p>	<p>Camacho (2016) En su interpretación de Harvey sostiene que los movimientos políticos y sociales hacen parte del proceso de acumulación y transformación de la ciudad en tanto mencionados grupos sociales emprenden luchas por la no desposesión de tierras, por recursos naturales, vivienda, propiedades colectivas etc. Por lo que sugiere que en su análisis se tengan en cuenta al menos tres procesos en relación a los conflictos que se pueden presentar:</p> <p>1. Los conflictos desatados por la acumulación y reproducción del capital.</p>

	<p>2. Los conflictos relacionados con la desposesión</p> <p>3. Los conflictos asociados a la trasgresión de los procesos sociales en la denominada “red de vida”</p>
--	--

Fuente: Elaboración propia con base a lo propuesto por Rosalía Camacho (2016).

A modo de conclusión, los postulados teóricos-metodológicos de Smith y Harvey constituyen un valioso aporte que permiten comprender los procesos y dinámicas espaciotemporales que interrelacionadas transforman el medio urbano en el modo de producción capitalista, donde es menester tener en cuenta las coincidencias en las consideraciones de ambos autores en el sentido de que las principales transformaciones se dan, ya sea en el marco de crisis de acumulación o como parte de estrategias que representan la oportunidad para que el sistema capitalista amplíe su margen de acción y ganancia, se reinvente, transforme y reproduzca gracias a la introducción de disposiciones, nuevas tecnologías, equipamientos urbanos etc. Encontrando las condiciones para actualizarse y perpetuarse en el tiempo destruyendo y construyendo nuevas espacialidades en el marco de una estrecha relación entre poderes capitalistas y Estados, quienes despliegan las bases para incentivar, por ejemplo, planes de Renovación Urbana en lógicas del Desarrollo Geográfico Desigual inestable y en constante cambio, funcionando como motor de reproducción de desigualdades a escala urbana, y profundizando diferencias jerárquicas claramente observables también a escala regional y global.

Breve reseña histórica de la localidad de Kennedy – Techotiba

El territorio de Techotiba (Laguna nuestra), como le reconocían pobladores de esta zona de la ciudad hasta antes de 1961 y como le reconocen hoy algunos movimientos sociales, populares y juveniles, se ha caracterizado históricamente por ser un territorio de abundantes fuentes hídricas dada su ubicación geográfica, en una ciudad que encuentra al oriente una barrera montañosa desde la cual se desprenden diversos afluentes que convierten a su parte más occidental, en donde encontramos Techotiba, en una rivera inundable en su recorrido hasta río Bogotá, formando ríos, lagunas y humedales de alto valor ambiental y social. Techotiba era reconocido por ser el segundo asentamiento Muisca más importante (después de Funza) en la denominada Sabana de Bogotá dadas sus condiciones propicias para la comunicación, pesca, agricultura y rituales cosmogónicos; según vestigios arqueológicos encontrados en la hacienda Aguazuque ubicada en predios de Soacha, Bosa y Kennedy, tuvo su primer poblamiento aproximadamente hace 5.800 años (Jaramillo & Juez, 1996).

Los Muisca se ubicaron en territorio de Ciudad Kennedy en los cerrillos de Bosa, donde hoy queda el barrio Villa Andrea, Amaru y la parte Occidental del barrio Britalia. También en las orillas de los ríos Fucha y Tunjuelo, en los cerrillos de Pastrana donde hoy quedan los barrios Casablanca, catalina, Onassis, pastranita II, la parte alta del perpetuo Socorro y Timiza. El resto del territorio era inhabitable por la presencia de inundaciones (Jaramillo & Juez, 1996, pág. 22).

Parte de la memoria histórica de este territorio hoy la podemos encontrar en pequeños ecosistemas de humedales como Chucua la Vaca, El burro, Tigua Azul y Timiza, además de bosques como Bavaría que se han conservado y caminos hoy convertidos en vías principales; los primeros, reconocidos por las comunidades como lugares estratégicos de alto valor ambiental e importantes para la calidad de vida y el tejido social de los habitantes de la localidad². Al respecto Alfonso Jaramillo y Fidel Juez (1996) quienes recogen la historia de la localidad desde su época precolonial resaltan la importancia de los caminos establecidos por comunidades Muisca en la comunicación, transporte e intercambio de alimentos con otros asentamientos en Bacatá:

Los tributos en trabajo se empleaban para la construcción y reparación de caminos, uno de los cuales era el que hoy se conoce como la Avenida Agoberto Mejía o Carrera 86, que existe desde antes de la llegada de los españoles y que comunicaba a Ontibón (Fontibón) y Boza (Bosa) aprovechando el cerillo de Bosa que se prolongaba hasta la rivera del Fucha por la Avenida Ciudad de Cali, terreno muy cenagoso, o por Bavaría, terreno más alto y sin ciénaga (Jaramillo & Juez, 1996, pág. 23)

Luego de la llegada de Gonzalo Jiménez de Quesada al altiplano cundiboyacense, y la fundación de la ciudad, estas tierras fueron repartidas y privatizadas por miembros del ejército español según su aporte en la campaña colonizadora, oficializándose a través del envío listados relacionados y pormenorizados de contribuciones de cada uno de ellos a la Corte Española,

² La localidad es un concepto utilizado para definir los linderos de una de un pueblo o una ciudad bajo el marco de una división político administrativa, la cual conserva su propia identidad, morfología urbana y similitudes geográficas, sociales, económicas y políticas. Con la Constitución política de 1991 Bogotá se dividió en veinte localidades cambiando la división vigente desde 1970 que dividía el territorio en Alcaldías menores (Secretaría de Cultura, 2021).

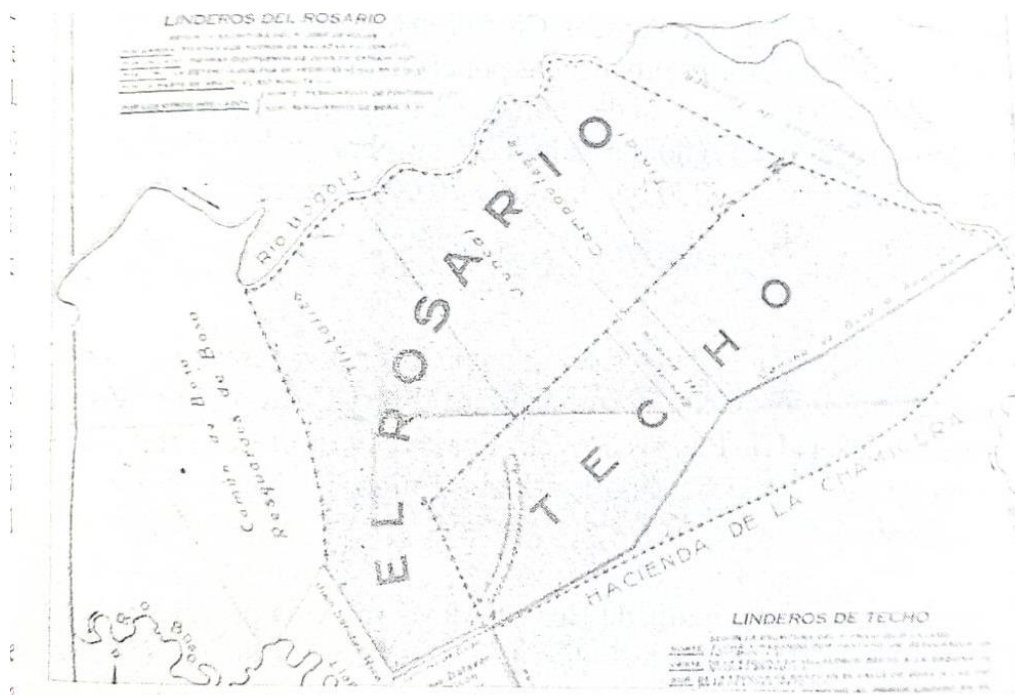
estableciéndose un sistema socioeconómico basado en la Encomienda y la Mita; que posteriormente, a inicios del centenio de 1600, conformarían grandes haciendas.

Debemos hacer un listado de los mercedarios de tierras en Ciudad Kennedy en razón a que este es el inicio de la propiedad privada en nuestro territorio, ya que los indígenas no permitían que una persona se apropiara de la tierra ni de lo en ella contenido. Pero también hacemos este listado y le definimos sus linderos porque las mercedes de tierras fueron el origen de grandes propiedades hacendarias hasta comienzos de este siglo: fuente de la riqueza y el poder de las principales familias del país, que todavía lo siguen siendo y que constituyen la cúpula social que todavía nos gobierna (Jaramillo & Juez, 1996, págs. 31-33).

Los Muisca, estuvieron asentados en esta parte de la actual ciudad de Bogotá hasta 1607, desarrollando múltiples actividades bajo el yugo español, hasta cuando fueron expulsados y relegados a pequeños resguardos en Bosa, Suba, Techo y Fontibón que prevalecieron hasta la época republicana, por órdenes de la Real Audiencia de Santa Fe de Bogotá, dadas las condiciones de decadencia de las tierras y pueblos, que eran sometidos a todo tipo de trabajos en la Mita, y cultural y religiosamente en el sistema de Encomienda. Techotiba paso a manos de la Compañía de Jesús y se dividió en dos grandes haciendas, Techo y El Rosario con la finalidad de sacar el mayor provecho a la fertilidad de los terrenos considerando que las aguas en zonas inundables habían bajado notablemente (Jaramillo & Juez, 1996).

Ilustración 1.

Haciendas y resguardos en territorio de Kennedy – Techotiba



Resguardos y haciendas en territorio de Kennedy.

Fuente: Mapa recuperado de Jaramillo & Juez (1996).

A partir de 1608 empezó una tradición de propiedad privada de la tierra en territorios ya fragmentados de Kennedy, que con el trasegar de los años pasaron por múltiples propietarios y diferentes divisiones territoriales. El periodo republicano menciona Jaramillo & Juez (1996) no tuvo mucha trascendencia en esta parte de la ciudad, salvo algunas escaramuzas entre los ejércitos libertador y español en predios de la hacienda La Chamicera, durante el periodo independentista cuando los españoles buscaban restablecer el control y dominio.

Durante inicios del siglo XX Techotiba no escapó a los fenómenos de industrialización y urbanización a gran escala que se daban en todo el mundo desde la Revolución Industrial y sus diferentes etapas; así en la década de 1920 se inaugura el Aeropuerto de Techo para transporte de pasajeros, y como una estrategia para transportar mercancías más rápidamente a la capital desde Barranquilla, estimulando la aparición de algunos equipamientos institucionales, comerciales y de recreación, además de vías como la Av. Calle 13 hasta Puente Aranda y la Av. Las Américas, a finales de 1948. Lo anterior, configuraría el surgimiento de los primeros barrios de la localidad como La Campiña, Chucua, Carvajal y Las Delicias, establecidos a través de complejos procesos de urbanización por autoconstrucción desarrollados por trabajadores del sector ferroviario quienes organizados en cooperativas pudieron acceder a la compra de terrenos, y familias que llegaban a Bogotá desplazadas por la violencia desatada por el conflicto político, social y armado de mitad del siglo XX (Jaramillo & Juez, 1996).

En 1961 en pleno auge de la Guerra Fría, el Gobierno de los Estados Unidos en cabeza de John F. Kennedy (1917-1963) emprende una estrategia para toda América Latina buscando contrarrestar los efectos de movimientos políticos, sociales y rebeldes que surgían para la época en varias partes del continente motivados por la victoria revolucionaria cubana de 1959, y que promovían ideas socialistas en pro de la justicia social y la garantía de derechos para las clases sociales más pobres. Es así que bajo el programa Alianza Para El Progreso se crea el proyecto de vivienda popular “Techo” inaugurado el 17 de diciembre de 1961, durante el gobierno de Alberto Lleras Camargo (1906-1990) iniciando un proceso de urbanización a gran escala que en su primera etapa entregó 12.000 viviendas de un conjunto de 34.800 financiadas por el Banco Interamericano y la nación (Jaramillo & Juez, 1996). Con el asesinato de John F. Kennedy en 1963, Techo cambió su nombre por Ciudad Kennedy.

El proceso de urbanización se dio por un lado a través de constructoras en lo que se conoce en la localidad como las supermanzanas de apartamentos principalmente en Kennedy central, y por otro lado a través de un proceso de autoconstrucción en la mayoría de la localidad, en lotes que asignaba el Instituto de Crédito Territorial a través de sorteo a los beneficiarios del proyecto. Generalmente mencionados lotes eran de 6 metros de frente por 12 de fondo, y los pobladores debían acudir a bodegas y almacenes previamente asignados a recoger materiales para la construcción de sus viviendas, construcción que se realizaba especialmente los fines de semana, pues era el tiempo que disponían trabajadores y obreros que contaban con el asesoramiento de ingenieros que ordenaban la demolición de las viviendas cuando estas no contaban con las condiciones de calidad, y generalmente el proceso se llevaba a cabo en medio de serias dificultades para el acceso a transporte, bienes y servicios (Jaramillo & Juez, 1996).

El autoconstrucción generó unas fuertes relaciones comunitarias de cooperación, no solamente por la necesidad de aunar esfuerzos para construir sus viviendas, sino que en los ratos de descanso alrededor de una bebida, se empezaron a manifestar las expresiones artísticas de aquellos hombres exiliados por la violencia bipartidistas en diferentes regiones del país. Estas relaciones se fortalecieron a medida que surgió la necesidad de construir los espacios sociales como parques, salones comunales, colegios e iglesias...[sic] surgiendo así espontáneamente y mucho después, estructuralmente, el movimiento comunal (Jaramillo & Juez, 1996, pág. 76).

Hacia principios de la década de 1970 y 1980 se da el mayor proceso de migración, poblamiento y urbanización de Kennedy con la construcción de la plaza de mercado más grande de Colombia y Suramérica, la Corporación de Abastos de Bogotá (Corabastos), que dio origen a una intensa actividad comercial y económica, motivando la urbanización por autoconstrucción de

barrios como Patio Bonito, Britalia, Porvenir, Alfonso López, Nueva York, Class, Argelia, Jacqueline entre otros, por parte de grupos poblacionales en su mayoría constituidos por trabajadores informales, campesinos y desplazados que llegaron a estos sectores buscando acceso al trabajo en la central en horas de la madrugada, y acceso a la vivienda en sectores aledaños a Corabastos (Arboleda, 2016).

Destaca Arboleda (2016) la década de 1980 como fundamental en el proceso de fortalecimiento organizativo y comunitario de la localidad a través de los emergentes comités cívicos creados en noviembre de 1979 en Patio Bonito, luego de una gran inundación presentada tras el desbordamiento del río Bogotá que obligó a buena parte de la población del sector a desplazarse hacia otros sectores de la ciudad, y a otra e emprender luchas por el derecho a la vivienda, el equipamiento y mejoramiento de vías, alcantarillado y servicios públicos. Asimismo, en la década de 1990 y 2000, exigiendo el cierre y la reparación de las comunidades afectadas por el basurero de Gibraltar, al igual que la exigencia de la construcción de la universidad pública para la localidad emprendida desde finales de la década de 1980 por la Asociación de Juntas y el Consejo Popular.

Cabe mencionar como parte importante de este recuento histórico de la localidad de Kennedy que entre los años 1979 y 1984 funcionó en inmediaciones a la UPZ Patio Bonito, en el predio Gibraltar, uno de los vertederos de basuras más grandes de la ciudad de Bogotá, donde hasta el año 2015 la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB) ignorando un decreto expedido por la administración distrital en 1996 y descatando las recomendaciones de la Contraloría Distrital para la disposición y manejo de residuos en zonas urbanas, aun depositaba allí residuos líquidos, lo que históricamente ha marcado el origen desde los años setentas de

diferentes luchas emprendidas por habitantes de las áreas circundantes tanto del sector de Patio Bonito como los sectores emergidos en procesos de urbanización planificados en los planes de ordenamiento territorial en la década de 1990 y principios de los 2000, con la construcción del Portal Américas, dados las diversas problemáticas socio-ambientales surgidas en el sistema de alcantarillado, suelos, la presencia constante de roedores, moscas, malos olores entre otros (Caicedo, 2021).

Caracterización de la localidad de Kennedy – Techotiba

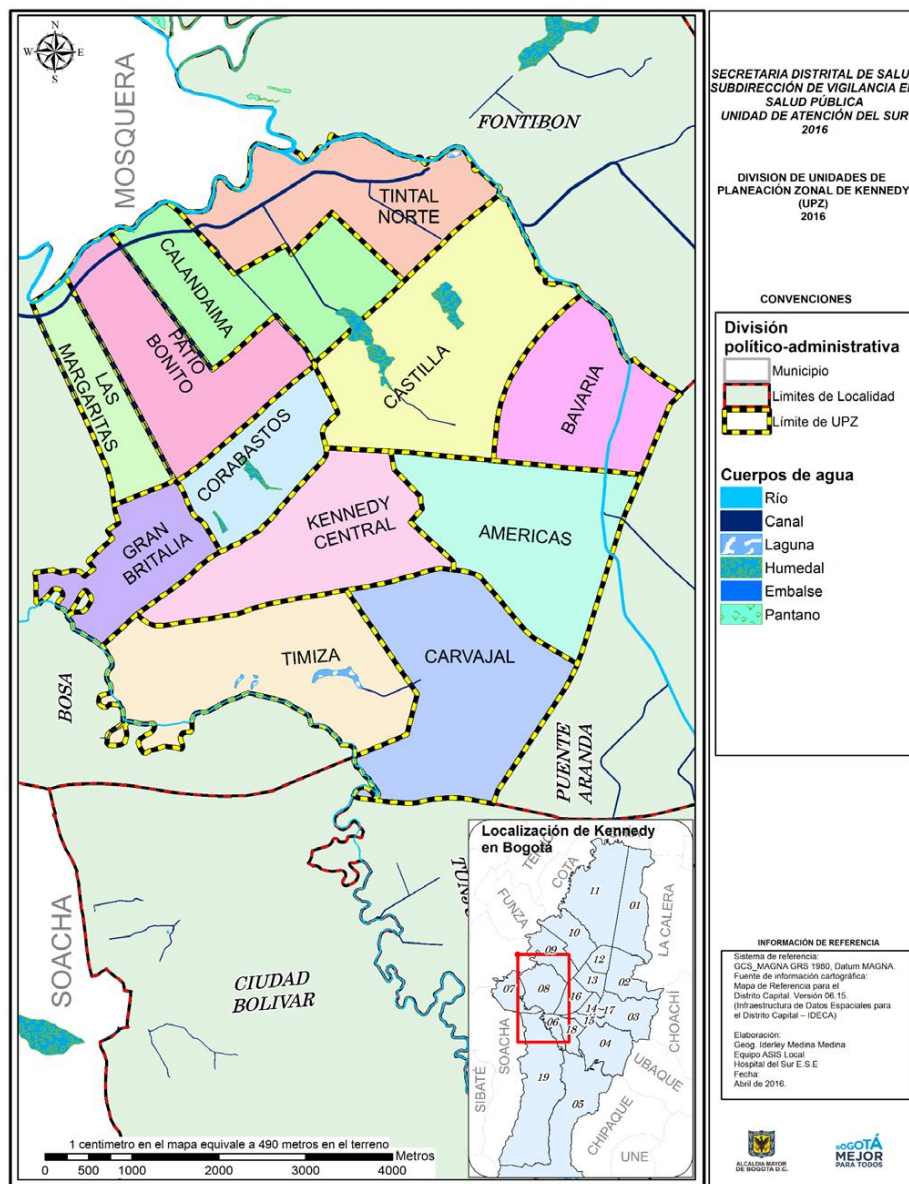
La localidad octava de Kennedy se constituye como tal, manteniendo sus límites históricos en 1992 luego de los cambios introducidos con la Constitución Política de 1991 en términos administrativos y de gobernanza local; se encuentra ubicada en el borde suroccidental de la ciudad de Bogotá, limita al sur con las localidades de Tunjuelito y Ciudad Bolívar, al occidente con la localidad séptima de Bosa y la cuenca del río Tunjuelo, al norte con la localidad de Fontibón, la cuenca del río Fucha y el municipio de Mosquera, y al oriente con la localidad de Puente Aranda. Tiene una extensión territorial total de 3,859 hectáreas, que representan el 2% del total de la capital, de las cuales 3,606 hectáreas son de suelo urbano y 252 de suelo de expansión (no cuenta con suelo rural) con una morfología heterogénea según el área de observación. La localidad se encuentra dividida en 12 Unidades de Planeación Zonal (UPZ)³ y cuenta con un total de 402 barrios (Alcaldía Local de Kennedy, 2020). Kennedy concentra 1,252,024 habitantes el 14,7% del total de la población de la capital, es la segunda localidad (después de Suba) con más habitantes, y la más

³ Las Unidades de Planeamiento Zonal –UPZ- son divisiones en las localidades que tienen como propósito definir el planeamiento del suelo urbano en la ciudad de Bogotá, respondiendo a la dinámica de producción económica de la ciudad, teniendo en cuenta los actores sociales presentes en los territorios y su inserción en la dinámica local y regional (Planeación, 2019).

densamente poblada con un promedio de 335 habitantes por kilómetro cuadrado, destacan documentos oficiales de la Alcaldía Local de Kennedy (2020), que comparada con otras regiones del país la localidad solo es superada en cantidad de habitantes por las ciudades principales como Medellín, Cali y Barranquilla.

Mapa 1.

Localización de Kennedy en Bogotá. Límites y cuerpos de agua

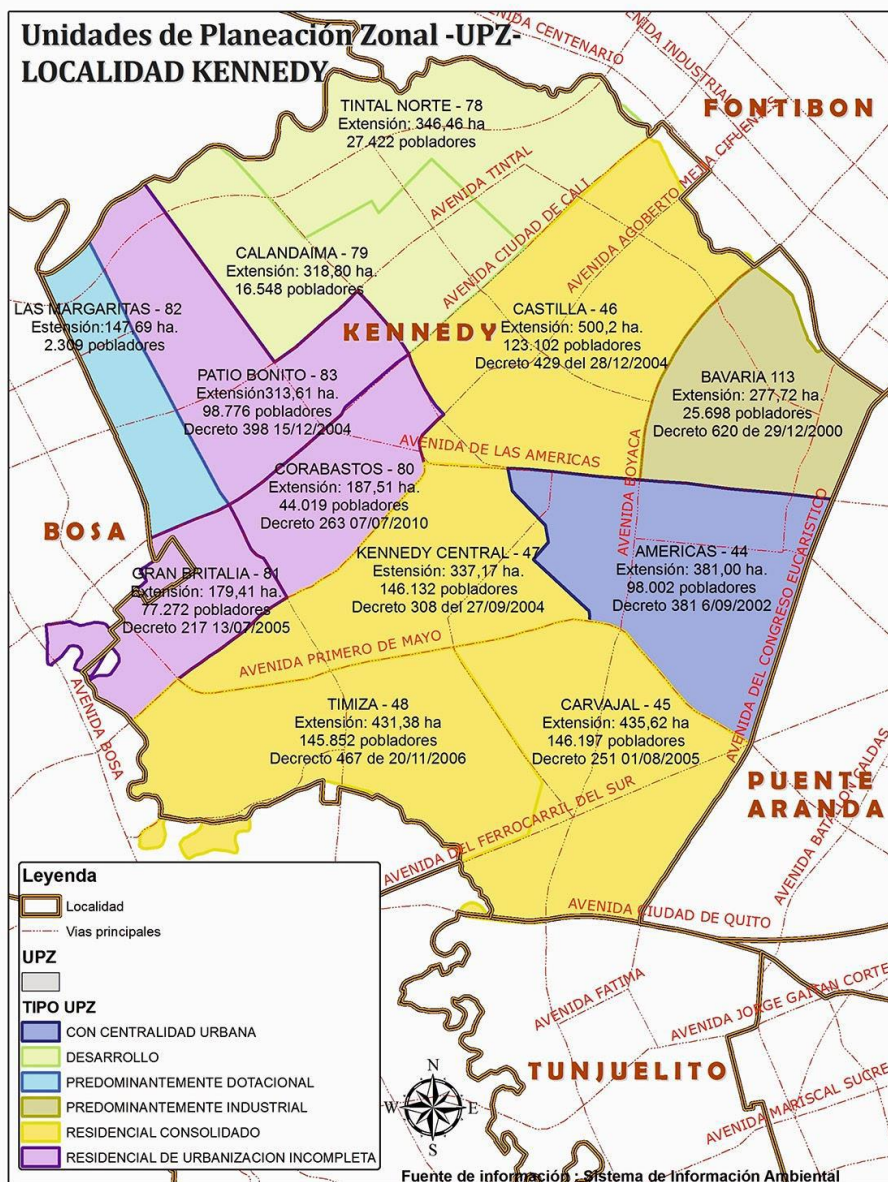


Fuente: Mapa recuperado de Atlas de Salud Pública localidad de Kennedy (2016). Análisis de situación de salud y Gestión del Conocimiento.

El uso del suelo en la localidad de Kennedy se encuentra determinado por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que divide a la localidad en 12 UPZ: Según datos del Consejo local de Gestión del Riesgo y Cambio Climático (2018), se identifican seis actividades por usos, donde el 55.9% del área urbana de la localidad es de uso residencial que permite usos comerciales y de servicios en la misma vivienda principalmente sobre ejes viales, el área urbana integral (expansión y usos combinados) ocupa el 20.5%, el suelo protegido 9.4%, dotacional 6.6% (parques, colegios, zonas verdes etc.), comercio y servicios 4.5% y con el 3.1% el área industrial.

Mapa 2.

Unidades de Planeación Zonal UPZ y usos del suelo en la localización de Kennedy

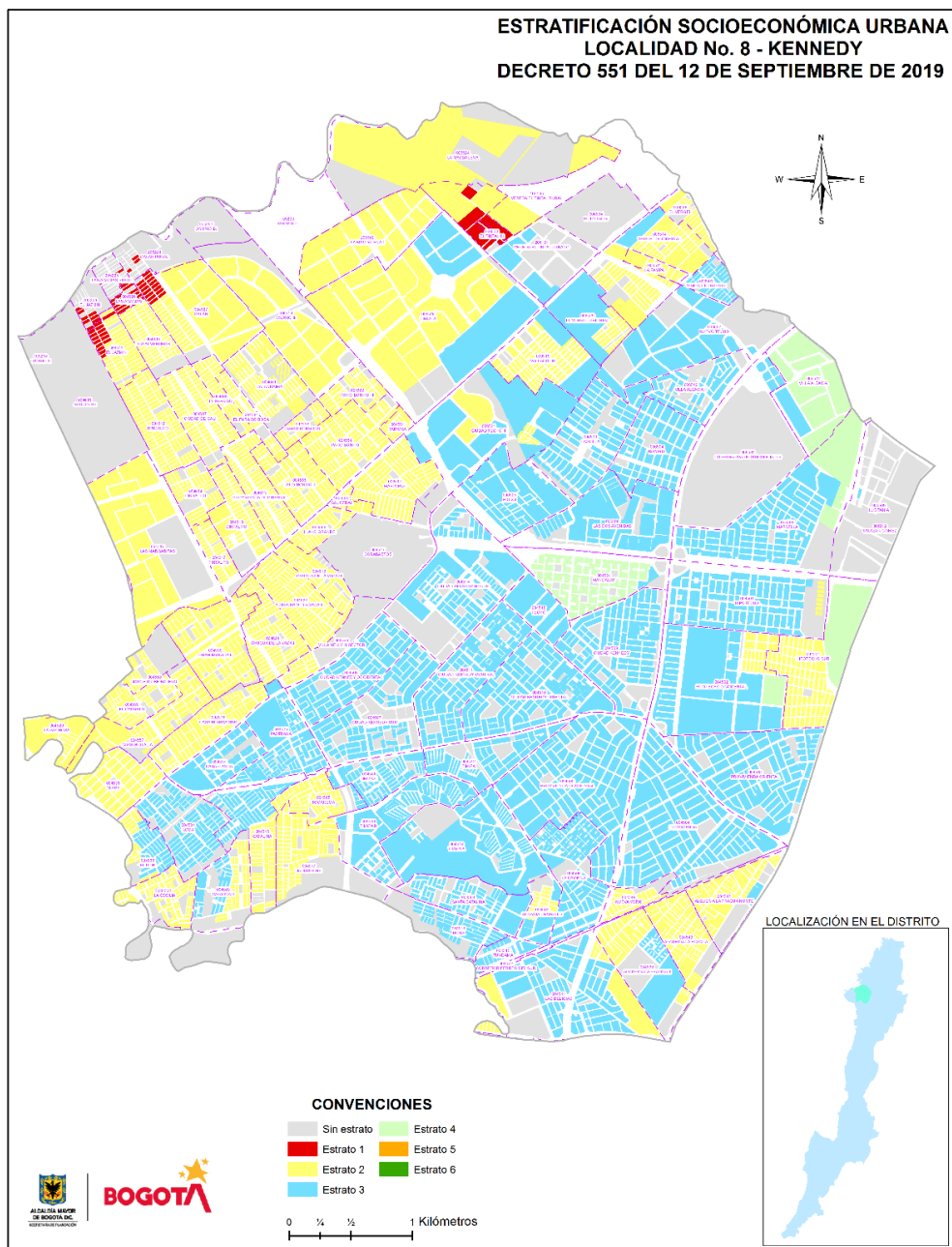


Fuente: Mapa recuperado de Consejo local de Gestión del Riesgo y Cambio Climático localidad de Kennedy (2018).

La mayor parte de la población correspondiente al 97% de la localidad reside en los estratos 1, 2 y 3, mientras que el estrato 4 apenas el 1% y estrato 0 el 1.6% de la población; en cuanto a la estructura poblacional la localidad está habitada por más de un 50.4% por mujeres, la población adulta entre 25-59 años ocupa un 44%, la localidad tiene una de las poblaciones más longevas de la capital. Como se ha mencionado la localidad históricamente ha estado marcada por la migración; en los últimos años esta dinámica ha estado representada principalmente por población venezolana, siendo la segunda localidad con más población migrante en la ciudad desde el año 2017, después de la localidad de Santa Fe (Alcaldía Local de Kennedy, 2020).

Mapa 3.

Estratificación socioeconómica de la Localidad de Kennedy



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación (2019).

Las economías informales son una característica de la localidad, y dependiendo de la zona se pueden ubicar amplios corredores de comercio como en los alrededores de Corabastos, que concentra buena parte de la fuerza de trabajo que hace llegar los alimentos agrícolas a toda la ciudad. Según el Observatorio de Desarrollo Económico de la ciudad (Mosquera, 2019), Kennedy es la localidad con más personas cuya fuente de ingresos depende de actividades catalogadas como informales, un total de 233.495. Buena parte de estas personas hace uso de la infraestructura del espacio público para la consecución de sus medios de subsistencia, los oficios son variados, sin embargo se destacan los relacionados a la comercialización de productos agrícolas, las ventas ambulantes del popular “mecato⁴”, el comercio de prendas de vestir y el transporte tipo bicitaxi, mototaxi y los denominados “carritos blancos” (ver fotografía 5) entre otros. Estos últimos funcionan como alternativa de movilidad en las zonas más periféricas de la localidad o las que presentan mayor dificultad de acceso al sistema de transporte masivo.

⁴ Mecato: En la cultura colombiana se referencia como “Mecato” a cualquier dulce, golosina o procesado que se toma entre comidas (Gran Diccionario de la Lengua Española, 2016).

Fotografía 11.

Economías informales de Localidad de Kennedy, UPZ Margaritas



Fuente: Archivo propio

La movilidad es una de las problemáticas más marcadas de la localidad. Los modos de transporte se encuentran estrechamente relacionada con la zona donde residen los habitantes, sus lugares de estudio, trabajo y otras actividades, al igual que a sus niveles de ingresos socioeconómicos. Según la Alcaldía Local de Kennedy (2020), en los últimos años el parque automotor en la localidad ha aumentado, siendo la motocicleta el principal medio de transporte después del Transmilenio. La localidad cuenta con múltiples vías de acceso, sin embargo, destaca el mismo documento que debe haber planes de mejoramiento integral y ampliación de las vías, buscando desembotellar la localidad más densamente poblada de la ciudad en el marco de alternativas de movilidad que impliquen un transporte que reduzca considerablemente los tiempos de movilidad y gastos de desplazamiento en las zonas más periféricas. Por lo anterior, el debate sobre la construcción del Metro Elevado en la localidad no es un problema menor y de su desarrollo

e impactos dependerá buena parte de su futuro y el de los habitantes de la localidad, al ser la zona de mayor intervención en la ciudad.

Fotografía 12.

Panorama de la movilidad en la localidad de Kennedy



Fuente: Archivo propio

Caracterización del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB)

Las aspiraciones de construcción de un sistema de transporte masivo en la ciudad de Bogotá no son nuevas, desde mediados de la década de 1940 ya se hablaba de sistemas férreos tipo Metro en la capital, sin embargo, ninguna de las propuestas había avanzado como en la actualidad. El proyecto de la PLMB consiste en la construcción de un metro que en su totalidad tendrá un trazado elevado; actualmente, se encuentra en su primera fase de construcción o fase previa que tiene por objetivo el traslado anticipado de redes de servicios públicos y la adecuación de espacios e infraestructura vial y de transporte necesarias para empezar su construcción. Tiene como objetivo según documentos oficiales “[...]dotar a Bogotá de un medio de transporte masivo de pasajeros que se integre al sistema público actual que permita mejorar la movilidad de la población y la

congestión vehicular existente en el área metropolitana de la ciudad [...]” (Empresa Metro de Bogotá, 2018, pág. 15). La Primera Línea del Metro de Bogotá tiene proyectado un recorrido de 23.96 kilómetros, en los cuales se construirán 16 estaciones-edificio para acceso al sistema, 10 de ellas integradas al sistema de transporte masivo actual Transmilenio. Se declaró como un proyecto de interés estratégico nacional el 30 de mayo del 2017, dada su magnitud e impacto. Proyecta ser la solución para que los habitantes del suroccidente de la capital tengan un acceso rápido a la zona centro y nororiente de la ciudad hasta la calle 72 al norte, buscando impactar a 2,92 millones de personas en las 9 localidades por las que transita (Empresa Metro de Bogotá, 2018).

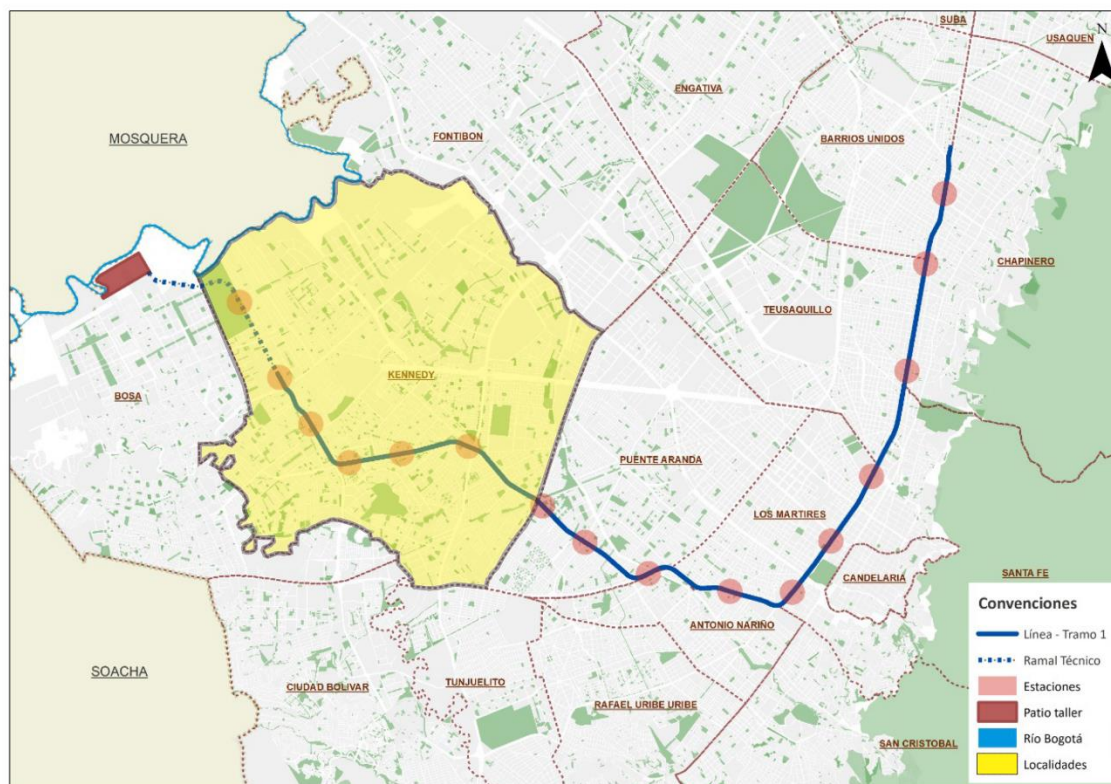
El proyecto PLMB recorre la ciudad desde el suroccidente hasta el nororiente, impactando directamente a 65 barrios y 22 Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) en 9 localidades por las que atraviesa, Bosa, Kennedy, Puente Aranda, Antonio Nariño, Mártires, Santafé, Teusaquillo, Chapinero, y Barrios Unidos. Inicia su recorrido desde el predio El Corzo ubicado al suroccidente de Bogotá en la localidad de Bosa, (zona donde se proyecta la prolongación de la Av. Villavicencio conectando con la futura Avenida Longitudinal de Occidente, continúa su tránsito desde esta ubicación hasta el Portal Américas en la localidad de Kennedy para tomar la Av. Villavicencio en sentido oriental de la ciudad hasta la Avenida 1ro de Mayo, vía por la que continúa al oriente pasando por arterias principales como la Av. Boyacá, Av. 68 y Carrera 50 hasta la Av. Norte Quito Sur NQS o Carrera 30. En este punto, destacan documentos oficiales del proyecto, realizará un giro a la izquierda para transitar por la NQS y posteriormente hará un giro a la derecha hasta la Calle 8 sur y la intersección de la Calle 1, hasta la Av. Caracas, la cual recorrerá de sur a norte hasta la altura del centro financiero en la Calle 72, disminuyendo el tiempo total de este recorrido a 27 minutos (Empresa Metro de Bogotá, 2018). Las principales obras del proyecto se dividen en dos: la fase I o fase previa (que se lleva a cabo actualmente) corresponde a las obras

complementarias que implican diseños, construcción y adecuación del patio taller en la localidad de Bosa, el traslado y adecuación de redes de servicio públicos y vías, además de la ampliación y construcción de nuevas troncales del sistema BRT Transmilenio, todas las anteriores realizadas por terceros es decir consorcios y empresas diferentes a la Empresa Metro de Bogotá; y la fase II del sistema ferroviario, relacionada directamente con la construcción del Metro: diseños principales, viaducto y estaciones, sistemas ferroviarios, material rodante y pruebas, a cargo del consorcio chino APCA Transmimetro, conformado por las empresas de mismo origen Harbour Engineering Company Limited y Xi'An Metro Company Limited (Empresa Metro de Bogotá, 2018). Cabe resaltar que el proyecto al primer trimestre de 2023, tiempo en que las obras de la fase previa deben dar paso a la construcción de la fase dos del proyecto, no cuenta con estudios o registros disponibles de ingeniería en detalle completos que permitan dar inicio a las obras del Metro elevado. Por lo que a la fecha que se escribe la presente investigación el proyecto pasa por un intenso debate político, económico y mediático que puede culminar con cambios sustanciales en su en su estructuración (Cambio, 2023).

En relación a la construcción del proyecto en la localidad de Kennedy, después de diferentes estudios demográficos y cruces de datos realizados por la Empresa Metro, como se ha mencionado anteriormente, el proyecto plantea reducir los tiempos y gastos de desplazamiento hacia el centro y nororiente de la ciudad de la población residente de Kennedy y Bosa las cuales representan el 24.1% del total de habitantes de la capital (Empresa Metro de Bogotá, 2018).

Ilustración 2.

Trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá – Localidad de Kennedy



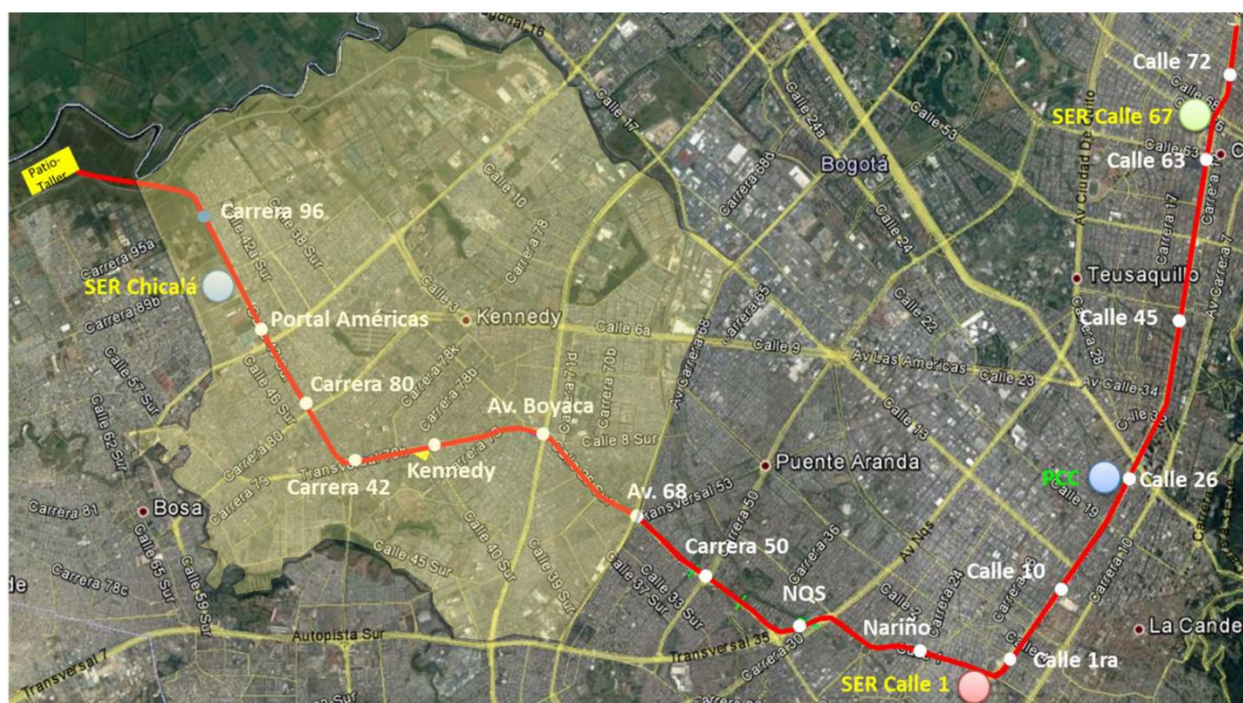
Fuente: Elaboración propia usando como base a Tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB. Empresa Metro de Bogotá S.A (2018).

Para el último trimestre del año 2022, los principales puntos de obra que impactaban la localidad se encontraban en las zonas definidas por el trazado, vías y barrios adyacentes al proyecto en los 7 puntos, donde se destaca las obras entre la Cra 96 adyacente al Portal Américas, por el corredor del antiguo basurero Gibraltar y las desarrolladas por el corredor de la Av Primera de mayo – Cra 42 hasta la Av. 1 Mayo con Av.68, donde se adelantan

labores referentes a la fase I del proyecto (Ver Ilustración 3) además de las complementarias como la ampliación de Transmilenio al sur por la Av. Ciudad de Cali y la Troncal Av. 68 con un total de 108 frentes de obra (Alcaldía Mayor De Bogotá, 2022).

Ilustración 3.

Trazado de la PLMB con principales puntos de acceso en la Localidad de Kennedy



Fuente: Elaboración propia usando como base a Tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB. Empresa Metro de Bogotá S.A (2018).

Los procesos de configuración espaciotemporal de la localidad son un indicativo para importante para observar las diferentes formas en las que se ha construido la Techotiba, siguiendo un patrón que constantemente busca integrarle a procesos locales y regionales macroeconómicos, donde cada espacio que ha definido la configuración socioespacial de la localidad marca diferentes

condiciones donde se materializa la desigualdad; este es un factor importante para el desarrollo de la investigación y para el proyecto de la PLMB en Kennedy ya que, la tendencia histórica de esta desigualdad define el grado de impactos y conflictos que emerjan tanto de la construcción del proyecto, como en las transformaciones sociales, económicas y culturales que pueda llegar a tener lugar en la localidad, considerando los posibles cambios en la estructuración del proyecto, en un posible escenario menor de impactos si el trazado llegase a cambiar de elevado a subterráneo.

Metodología de investigación

La etnografía como enfoque de investigación

La etnografía tiene sus orígenes principalmente en dos disciplinas de las Ciencias Sociales, en la Antropología desde el estudio de las culturas en diferentes latitudes, y en la Sociología desde el estudio detallado de segmentos de la sociedad (Guber, 2001). Como enfoque de investigación social cualitativa, es uno de los más utilizados en las Ciencias Sociales y Humanas. Desde su concepción y práctica busca comprender los fenómenos sociales y a los grupos humanos a partir de elementos en común, prácticas sociales y culturales, dinámicas espaciales, rasgos identitarios etc., regulados a partir de relaciones de costumbre, derechos u obligaciones recíprocas. Por tanto, grupos lingüísticos, regiones, grupos sociales, comunidades, hasta grupos familiares, fábricas, escuelas, ciudades, cárceles, etc., pueden ser susceptibles a ser investigadas etnográficamente (Martínez, 2011).

En este sentido coincidiendo con Martínez (2011), como enfoque de investigación en las Ciencias Sociales, la etnografía permite realizar un análisis donde el punto focal son las prácticas y relaciones humanas, tanto en el ámbito individual como en el colectivo, comprendiendo la realidad social a través de su descripción, interpretación y análisis cualitativo de manera detallada, involucrando así personas, contextos y fenómenos sociales. En donde se incorpora la voz, sentires, pensamientos, experiencias y reflexiones desde la perspectiva de quienes les viven comúnmente (Guber, 2001).

Resalta la antropóloga Rosana Guber (2001), que la etnografía no posee una estructura rígida definida sobre la cuál seguir un paso a paso para la consecución final de los resultados, sino que por el contrario esta presenta determinados grados de flexibilidad que le permiten al etnólogo o investigador adaptarse a diferentes realidades y dinámicas de acuerdo a su objeto de estudio, por lo que la estructura puede ser modificada teniendo en cuenta el cómo se involucran los actores que hacen parte de la comunidad y entorno estudiado, lo que puede llevar a cambios en las perspectivas y concepciones planteadas inicialmente, apuntando a una comprensión más profunda.

Los fundamentos o características de esta flexibilidad o “apertura” radican, precisamente, en que son los actores y no el investigador, los privilegiados para expresar en palabras y prácticas el sentido de su vida, su cotidianidad, sus hechos extraordinarios y su devenir. Este estatus de privilegio replantea la centralidad del investigador como sujeto asertivo de un conocimiento preexistente convirtiéndolo, más bien, en un sujeto cognoscente que deberá reconocer el arduo camino del des-conocimiento al re-conocimiento (Guber, 2001, pág. 16).

La etnografía involucra al menos cuatro elementos que integrados permiten exponer a profundidad la problemática en cuestión (Cotán, 2020):

1. La exploración y observación del fenómeno social en estudio antes de comprobar una hipótesis.
2. La recolección, organización y trabajo con datos no estructurados.
3. La investigación y profundización de casos específicos
4. El análisis, interpretación y conclusión del fenómeno

Como método abierto de investigación en terreno donde caben las encuestas, las técnicas no directas –fundamentalmente, la observación participante y las entrevistas no dirigidas- y la residencia prolongada con los objetos de estudio, la etnografía es el conjunto de actividades que se suele designar como “trabajo de campo” y cuyo resultado se emplea como evidencia para la descripción (Guber, 2001, pág. 16).

Hace uso de múltiples métodos y herramientas de recolección de la información que sea precisa para el desarrollo del análisis en el marco de un estudio de campo que exponga las cuestiones referentes a la investigación coadyuvando a la generación de aportes académicos-sociales alternativos que procuren una mirada educativa y pedagógica de la relación entre teoría y práctica social (Mendizábal, 2017).

Técnicas e instrumentos de recolección y sistematización de la información usados en la presente investigación:

Indagación documental: Consiste en la lectura, análisis y estudio de documentos escritos que tienen algún tipo de relación con el tema propuesto para la investigación. El análisis documental puede ser utilizado para la recopilación de información sobre comunidades, lugares y contextos específicos entre otros. Se pueden incluir informes oficiales, sitios web, artículos académicos y de revistas indexadas, libros, publicaciones de medios de comunicación etc. El objetivo principal es recopilar información que por un lado permita la claridad sobre la temática y además brinde confiabilidad a la hora de completar información con otros métodos de recolección (Chavarría & Camacho, 2018).

Observación participante: A través de la observación el investigador se involucra activamente en la vida de la comunidad que se encuentra estudiando, recopilando todo tipo de datos a través de la observación detallada, la escucha y el diálogo con la comunidad. El objetivo principal de la Observación participante es obtener una comprensión profunda de contextos, normas, prácticas del grupo y espacios sociales en cuestión, procurando abandonar cualquier idea preconcebida sin dar nada por supuesto (Chavarría & Camacho, 2018).

Diario de campo: Se trata de una técnica de recolección de información en etnografía que consiste en el registro con cierta regularidad y de manera detallada de las observaciones y experiencias que el investigador realiza mientras se encuentra con la comunidad y el espacio de estudio. Puede incluir descripciones de las dinámicas sociales y espaciotemporales, descripción de eventos, interacciones con lugares o personas y reflexiones que el investigador va teniendo. Es fundamental ya que las notas de campo son utilizadas como guía e instrumento para las reflexiones finales por lo que su escritura debe ser de fácil recuperación y codificación para el investigador (Chavarría & Camacho, 2018).

Entrevista semiestructurada: Es una técnica de recolección de datos e información relevante en la investigación que permite que se genere una conversación entre dos o más personas (entrevistador-entrevistado/s) donde se recuerdan experiencias vividas, se expresan ideas y percepciones del mundo de carácter subjetivo e individual. Se caracteriza por la configuración y realización de una serie de preguntas abiertas en donde a las personas o comunidades entrevistadas se les permite una mayor flexibilidad en las respuestas. A diferencia de la entrevista estructurada con preguntas predefinidas y cerradas, en la entrevista semiestructurada el entrevistador se permite

continuar de manera dinámica con una conversación siguiendo determinados temas o respuestas con cierta libertad, que pueden ser relevantes o interesantes para sus intereses, buscando obtener una mayor profundización y mejores resultados en el tema (Chavarría & Camacho, 2018).

La entrevista podrá desarrollarse en uno o varios encuentros cara a cara entre el investigador y los entrevistados, encuentros que tienen como objetivo la comprensión de las perspectivas de los entrevistados respecto a sus vidas, lugares donde habitan, situaciones y experiencias en general expresadas a propia voz, por lo que debe producirse una conversación entre iguales, y no una entrevista restringida a preguntas y respuestas (Chavarría & Camacho, 2018).

Análisis cualitativo: Es un enfoque metodológico en investigación social que se utiliza generalmente para triangular información y datos y así comprender y explicar diferentes fenómenos tanto complejos como subjetivos que se presentan en un contexto o espacio determinado. Se basa en la recolección de datos no estandarizados, como encuestas, entrevistas, observaciones etc. Para cruzar información y generar una reflexión sobre un fenómeno con base a unas categorías de análisis (Chavarría & Camacho, 2018).

La etnografía urbana

La ciudad es un espacio denso y amorfo, con múltiples y diversas formas que, como se ha venido exponiendo a lo largo del presente documento, está en constante cambio y transformación como resultado del complejo entramado que pone en tensión relaciones y prácticas geográficas que se han dado en ella a lo largo de la historia, lo que le confiere la idoneidad de ser explorada en el margen de los estudios etnográficos aprovechando la “circunstancia inicial para practicar una sistemática observación del espacio y de sus usuarios” (Mairal, 2000, pág. 188). Se busca identificar prácticas sociales, identitarias y elementos en común en un espacio específico, a través de diferentes formas de introducirse y leer la ciudad bajo los preceptos de la vida cotidiana del objeto de investigación (Mairal, 2000).

En este sentido los estudios etnográficos aplicados a los entornos urbanos buscan comprender las dinámicas sociales y culturales de un entorno o población en específico, en este caso de un medio urbano como la ciudad, enfocándose en la interacción de los sujetos con el entorno y como estas diferentes interacciones contribuyen al cómo se construyen y se utilizan los espacios urbanos. Metodológicamente hablando resalta Mairal (2000), ofrece la posibilidad de describir y visibilizar fenómenos urbanos, disputas en el espacio, normativas sociales y dinámicas de apropiación del territorio por parte de los diferentes actores que le conforman, permitiendo ir más allá de la descripción de edificios, parques, vías principales etc., en busca de la comprensión de las relaciones sociales desarrolladas en la ciudad.

En su quehacer investigativo considera como parte fundamental de sus instrumentos o herramientas de recolección la utilización de tecnologías audiovisuales para documentar e

interpretar la realidad, trasgrediendo las formas clásicas de obtención de datos para aprovechar sus potencialidades en el registro de comportamientos no verbales, sucesos y procesos de manera integrada, permitiendo el involucramiento de sonidos e imágenes de entornos sociales cotidianos cuyo referente directo es la realidad (Mendizábal, 2017).

El hecho de situarnos en el aspecto de las imágenes y sonidos nos remite a los entornos de las producciones sociales cotidianas, y de las representaciones logradas por medio de los audiovisuales. Las producciones sociales cotidianas tienen como referente la realidad. Son todos los objetos o acciones que representan a dicha realidad y al hacerla conllevan modalidades de observación. El proceso pasa desde el acto de ver, de presenciar, de producir empleando mediaciones narrativas, es decir, una forma de contar, de representar, de aprovechar las posibilidades informativas de la realidad [...] En este procedimiento hay una traducción en signos de las realidades-referentes para ser convertidos en productos expresivos y objetos de conocimiento como las películas y los videos (Mendizábal, 2017, pág. 605).

En este sentido, los medios audiovisuales como la fotografía, la grabación de video, documentales, cortos y largometrajes son una herramienta valiosa para la etnografía puesto que, metodológica y discursivamente busca visibilizar y poner en cuestión las formas, tensiones y relaciones construidas en la “Red de vida” a través de un ejercicio donde se transmiten las diversas representaciones de manera precisa, ligando los quehaceres de las Ciencias sociales a la comunicación (Mendizábal, 2017).

En la tabla 3 se detalla de manera concisa un conjunto de métodos y herramientas para la recolección y análisis de datos que se pueden trabajar de manera integrada incluyendo las anteriormente nombradas y otras de utilidad en el marco de una etnografía:

Tabla 3.

Técnicas y herramientas de recolección de datos e información en la Etnografía.

Herramientas	Descripción general
<ul style="list-style-type: none"> • Análisis documental 	<p>Permite la recolección, análisis, profundidad y confiabilidad de datos relevantes para la investigación a través de documentos académicos, sitios web, libros, encuentros, fotografías, audios, videos etc.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Observación participante 	<p>Involucra activamente al investigador en las dinámicas y contextos de la investigación para recolectar datos a través de la observación y diálogo con el grupo social y/o entorno de investigación.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Diario de campo 	<p>Registro de observaciones y reflexiones realizadas por el investigador en campo.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Entrevista 	<p>Obtención de información de primera mano en una conversación entre iguales buscando conocer los pensamientos, emociones, creencias, vivencias y experiencias de quienes hacen parte del proceso de entrevista, las cuales pueden ser estructuradas o semiestructuradas, de acuerdo con las necesidades y pertinencia de la investigación.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Cuestionarios y encuestas 	<p>Recolección estandarizada y cuantitativa de datos e información de manera tradicional o virtual sobre las diferentes características demográficas de la población o espacio de estudio.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Fotografía 	<p>Captura de imágenes para ilustrar dinámicas sociales, problemáticas, condiciones y cambios expresados en el espacio-tiempo.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Video 	<p>Grabación y documentación en video de la población o espacio de estudio, donde se logra captar sus actividades e interacciones en el entorno.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Grabaciones de sonido 	<p>Documentación, uso y análisis de conversaciones, situaciones específicas, música, ruido etc.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de documentación, imágenes y videos 	<p>Análisis documental y audiovisual de la información recolectada a través de textos, fotografía, video y sonido para identificar tendencias, patrones y relaciones en los comportamientos del grupo poblacional o espacio de estudio.</p>

Fuente: Elaboración propia con base a Mendizábal (2017).

Diseño metodológico

La tabla 4 se describe la secuencia de acciones para el desarrollo de la investigación en donde se definieron tres fases para su consolidación.

Tabla 4.

Ruta metodológica de acciones por fases

<p>Hipótesis: Las transformaciones socioespaciales más importantes de las ciudades se encuentran estrechamente relacionadas a las formas y modos de transporte dominante o a la instalación de sistemas de transporte masivo (Silva, 2010).</p>	
<p>Objetivo general: Identificar y abordar críticamente, desde una doble perspectiva geográfica y etnográfica, las transformaciones socioespaciales y territoriales preliminares relacionadas con la puesta en marcha de la construcción de la Primera línea del metro de Bogotá en la localidad de Kennedy.</p>	
<p>Enfoque de investigación: Etnográfico</p>	
Fase	Acciones
<p>Fase 1. De investigación e indagación</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Revisión bibliográfica de la indagación de textos académicos, documentos oficiales, notas de prensa, mapas, material audiovisual, observación participante, entrevistas sobre como a afectado el inicio de la construcción de la PLMB a los habitantes de la localidad de Kennedy, abordando de esta manera la problemática. • Definición de recorridos en tres partes de observación: <ul style="list-style-type: none"> • Tramo 1: Avenida Villavicencio desde Gibraltar al Oriente hasta Av. Primera de mayo. • Tramos 2: Av. Primera de mayo con Av. Villavicencio hasta Av. Boyacá con Primera de mayo • Tramo 3: Av. Boyacá con Primera de mayo hasta Av. Primera de mayo con Av. 68.

	<ul style="list-style-type: none"> • Identificación y descripción del problema: Descripción del problema, justificación de la investigación, planteamiento de objetivos. • Documentación y análisis de estudios realizados en relación a las transformaciones socioespaciales derivadas de la construcción de sistemas masivos de transporte. • Identificación de las transformaciones socioespaciales preliminares más relevantes a la luz de las prácticas sociales de los habitantes del sector. • Planteamiento de categorías académicas a utilizar
<p>Fase 2. De diseño metodológico, de análisis y documentación</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño metodológico a utilizar, técnicas de recolección de datos y muestras y categorías interpretativas. • Realización de recorridos • Análisis y documentación de conflictos e impactos en relación a las transformaciones socioespaciales preliminares de la PLMB en Kennedy, identificadas en la fase anterior. • Identificación y visibilización de los impactos y conflictos socioespaciales generados por la construcción de la PLMB en la localidad de Kennedy.
<p>Fase 3. De Implementación y desarrollo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación de la propuesta crítica-etnográfica para evaluar su efectividad y concluir con algunas comprensiones respecto a los procesos socioespaciales en la ciudad • Desarrollar un análisis etnográfico que exprese funcionalidad como herramienta para para exponer los procesos transformación, impactos y conflictos socioespacial preliminares surgidos del inicio de la construcción de la PLMB en la localidad de Kennedy.

Objetivos específicos	Técnicas de investigación consideradas	Estrategia interpretativa	Categorías de análisis
<p>Identificar las transformaciones socioespaciales preliminares más relevantes a la luz de las prácticas sociales de los habitantes del sector.</p>	<p>Análisis documental, observación participante, diario de campo, entrevistas, encuestas, fotografía-video.</p>	<p>Matriz de codificación temática</p> <p>Análisis cualitativo</p>	<p>Conceptos centrales:</p> <p>Destrucción creativa</p> <p>Desarrollo Geográfico Desigual</p> <p>Renovación Urbana</p> <p>Categoría de análisis:</p> <p>Transformación socioespacial.</p> <p>Aspectos para considerar:</p> <p>Cambios en las zonas de uso rural, comercial o residencial.</p>

			Cambios en la estructura de la población, calidad de vida, movilidad urbana, impactos ambientales, económicos, sociales y aquellos relacionados a la seguridad.
<p>Visibilizar los conflictos e impactos socioespaciales preliminares que se consolidan con la puesta en marcha del corredor de la megaobra PLMB en la localidad de Kennedy en Bogotá.</p>	<p>Análisis documental, observación participante, diario de campo, entrevistas, encuestas, fotografía-video.</p>	<p>Técnica de análisis de contenido</p> <p>Matriz de identificación de patrones y tendencias categóricas.</p> <p>Análisis cualitativo</p>	<p>Categorías académicas:</p> <p>Destrucción creativa</p> <p>Desarrollo Geográfico Desigual</p> <p>Renovación Urbana</p> <p>Categoría interpretativa:</p> <p>Conflictos e impactos socioespaciales</p> <p>Aspectos a considerar:</p> <p>Impactos y conflictos en relación a los usos del suelo, acceso a bienes y servicios públicos, economías locales y zonas de comercio, movilidad urbana, precios de</p>

			alquileres, ambientales.
Desarrollar un análisis crítico que permita comprender los procesos de transformación socioespacial a la luz de los impactos y conflictos generados por la construcción de la PLMB a través de un enfoque etnográfico.	Análisis documental, observación participante, diario de campo, entrevistas, encuestas, software de edición de fotografía-video.	Análisis cualitativo	Enfoque etnográfico Aspectos a tener en cuenta: Los mencionados en los dos objetivos anteriores.

Fuente: Elaboración propia

Fragmentos barriales

Ya mencionaba Harvey (2012), que el contexto geográfico la ciudad se configura en el marco de un proceso espaciotemporal desde la Revolución Industrial hasta nuestros días bajo el modo de producción capitalista, donde las formas sociales y de producción del espacio urbano, son el resultado y la respuesta de diferentes modelos político-económicos de desarrollo y las luchas sociales acontecidas a lo largo de la historia; de ahí que se generen con determinada frecuencia transformaciones que traen con sí, diversas implicaciones que por lo general llevan a conflictos por los recursos, actividades, dinámicas, identidades y apropiaciones que tienen lugar en los territorios, principalmente en relación con la especialización que define sus usos, el acceso y derecho a bienes, recursos y servicios, movilidad, avances tecnológicos, fuentes de empleo, fuerza de trabajo entre otros.

La localidad de Kennedy o Techotiba, no ha sido ajena a este proceso. Recorrer sus calles, barrios, avenidas principales, espacio público, zonas de esparcimiento etc., es ser testigos de una historia que se cuenta por pedazos cual plato que se rompe y se vuelve a unir, los fragmentos son diferentes, pero hacen parte del mismo plato. Y es que el Desarrollo Geográfico Desigual (en adelante DGD), ha marcado profundamente la historia de la localidad generando procesos de urbanización con condiciones morfológicas, prácticas y características sociales, políticas, económicas e identitarias diversas que marcan distancias sociales y espaciales, claramente reconocibles durante los recorridos de observación realizados en el proceso investigativo, que sitúan a la localidad como epicentro estratégico de políticas de ordenamiento urbano.

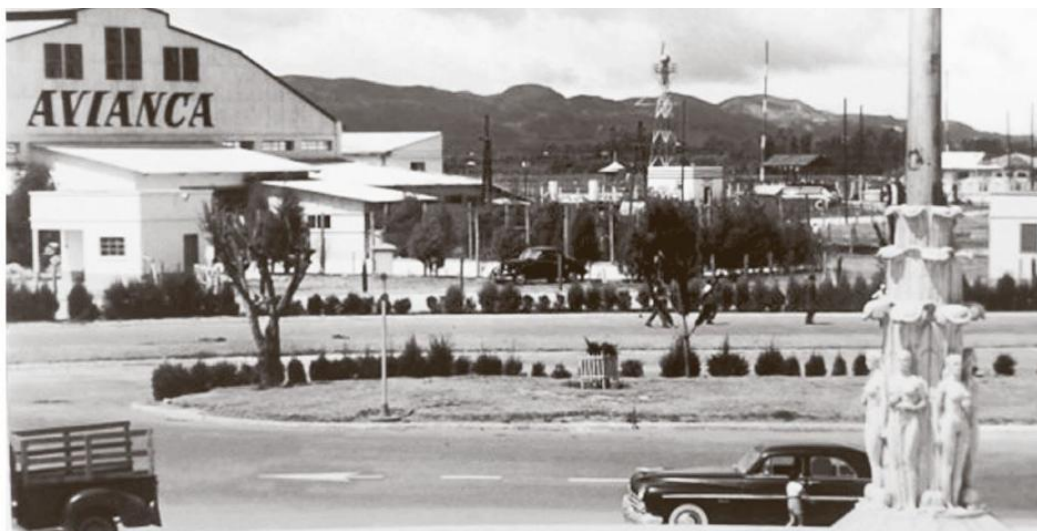
En la localidad, se pueden reconocer al menos cuatro momentos en términos espaciotemporales que marcaron con nitidez la transformación, urbanización y composición geográfica y social de los antiguos territorios de Techotiba en el marco de procesos de mercantilización del suelo urbano:

1. La construcción y entrada en funcionamiento durante la década de 1920 del Aeropuerto de Techo en el marco de procesos económicos de industrialización que buscaban introducir a Colombia y a la capital a una dinámica que optimizara el transporte de mercancías y pasajeros desde y hacia diferentes geografías buscando insertarse en procesos a escala global y regional marcarían un primer proceso de urbanización anclado a las dinámicas propias de la nueva infraestructura de transporte aéreo.

El Aeropuerto del que despegaría el último vuelo de Carlos Gardel en 1935, antes de morir en un accidente en la ciudad de Medellín, se encontraba ubicado en inmediaciones del actual monumento de Banderas, fue el primer aeropuerto de la ciudad de Bogotá, lejos de toda civilización, que a su vez fungía como lugar de entretenimiento y esparcimiento de bogotanos que llegaban de vez en vez a apreciar el despegue y aterrizaje, en momentos donde la mayoría de la población solo podía ver aviones en revistas y periódicos de la época (Espectador, 2009).

Fotografía 13.

Antiguo Aeropuerto de Techo



Fuente: El Tiempo (2021)

Este espacio planificado rodeado de algunas fincas, pero en general poco poblado dejo de funcionar en 1959, después de la inauguración del Aeropuerto el Dorado en las localidades de Fontibón y Engativá, no sin antes dejar las bases de la infraestructura básica en servicios públicos que se convertiría en los cimientos para que aparecieran al nororiente sobre el eje de la Av. Boyacá y la Av. Las Américas en inmediaciones de la Cervecería Bavaria, barrios como Castilla o Marsella establecidos por una parte por trabajadores colectivizados que a través de cooperativas accedían a la tierra y que necesitaban un acceso rápido y cercano a la fábrica, y por otra desarrollados por constructores privados en procesos de urbanización dirigidos a poblaciones de estratos medios en la ciudad.

En general son barrios que se caracterizan por poseer una morfología urbana de calles amplias, pavimentadas, con fácil acceso a parques, colegios, hospitales y transporte público, lo que propició la construcción de estaciones de Transmilenio grandes y provistas de espacios verdes a inicios de la década de 2000 que no permiten ningún tipo de aglomeración en ningún momento del día, zonas de esparcimiento, comercio sectorizado y áreas comerciales que contrastan enormemente con la infraestructura de transporte de las zonas más occidentales de la localidad, generalmente estrechas y caóticas.

Las zonas residenciales están compuestas por viviendas amplias, la mayoría tienen espacios de antejardín o parqueadero y son visiblemente estables, teniendo en cuenta los materiales utilizados en su construcción, sus calles son poco transitadas y silenciosas salvo las partes comerciales y de acceso al sistema de transporte público (Ver fotografía 14 y 15), según datos oficiales en este sector de la localidad se ubican las personas con mayores ingresos socioeconómicos, en los estratos 3 y 4 siendo la zona de Kennedy menos densamente poblada. (Alcaldía Local de Kennedy, 2020). Donde en general el espacio sugiere que las desigualdades en términos de espacios habitacionales, dotacionales y acceso a bienes, derechos y servicios son menores a otros sectores de la localidad donde las desigualdades son manifiestas de esquina a esquina.

Fotografía 14.

Barrios aledaños al antiguo Aeropuerto de Techo.



Fuente: Clavijo (s.f)

Fotografía 15.

Barrio Castilla y actual monumento a Banderas, antes Aeropuerto de Techo.



Fuente: Archivo propio

2. En un segundo momento es importante considerar en la configuración socioespacial de la localidad en el nítido proceso de poblamiento y urbanización que tuvo lugar con la construcción del proyecto “Ciudad Kennedy” que, bajo la promoción de las políticas capitalistas durante la Guerra fría movilizandando importantes capitales en búsqueda de mantener y extender su eje de influencia en la región, apareció así en esta parte de la ciudad como una solución habitacional a la desbordante necesidad de vivienda en Bogotá a causa de la migración interna efecto del conflicto

social, político y armado que engrosaría la mano de obra disponible en la capital (Ver fotografía 10).

Fotografía 16.

John F. Kennedy en la fundación de Ciudad Kennedy (1961)



Fuente: BBC (2013)

Mencionado hacho propició la aparición del barrio más grande del país que estaría constituido mayoritariamente por gentes provenientes de otras regiones de Colombia como Francisco Tamayo, que llegó a Bogotá desde Sansón, Antioquia buscando tranquilidad y oportunidades económicas y quien fue una de las primeras personas que recibió una de las primeras viviendas del proyecto, tal y como lo narra Jaramillo & Juez (1996) en *Los Hijos de las Estrellas*.

Uno de los hechos importantes que se pudo constatar en el marco de la investigación fue el surgimiento con este proceso de movimientos comunitarios que desde un inicio propiciaron la organización social encaminada a gestionar las diferentes desigualdades nacientes en el proceso que llevaron a cabo a través de la autoconstrucción, con una característica importante y es que fue planificado, codificándose una estructura barrial bastante particular y heterogénea que combina la propiedad horizontal y la vivienda popular con comercio, calles y vías definidas, centros con economías formales e informales, zonas de restaurantes o de venta de ropa, y una organización comunitaria que se mantiene en las Juntas de Acción Comunal y procesos sociales independientes.

3. La aparición en esta parte de la ciudad de Bogotá de la Central de Abastos y posteriormente en el suroccidente, del basurero Gibraltar en el sector aledaño a la actual UPZ Patio Bonito durante la década de 1970, configuró tal vez el proceso de urbanización, exclusión y segregación más marcado de la localidad. La mano de obra atraída por Corabastos edificó ciudad en un proceso histórico marcado por el conflicto por la tierra tanto en el campo como en el medio urbano. Los terrenos que antes de la construcción de Corabastos eran parte de un conjunto de haciendas que progresivamente se empezaron a lotear, configuró un mecanismo bastante fructífero para los hacendados y una oportunidad de acceso a la tierra más económica en la ciudad.

Su historia ha estado marcada por los conflictos socio-ambientales donde Corabastos marcó la aparición de una estructura social-espacial anclada a la comercialización de productos agrícolas, y el establecimiento del primer vertedero de basuras de la ciudad en predios del Gibraltar, donde se impulsó el desarrollo de actividades relacionadas con el reciclaje extendiendo procesos de urbanización informal anclados a la segregación socioespacial y a la reproducción y profundización de desigualdades. Procesos claramente observables durante los recorridos de

campo realizados por algunos de los sectores de la UPZ Patio Bonito, en donde son visibles diferentes tipos de ocupación del espacio y actividades económicas de apropiación acontecidas en este sector de la localidad que hablan de su composición social, y el DGD en comparación con otros sectores de la localidad descritos anteriormente. Los cordones de desigualdad marcan una estructura conflictiva, al transitar por ejemplo por lugares como la denominada Virgen o Calle 38 sur, uno de los puntos adyacentes a la central de abastos más neurálgicos de la localidad en términos de inseguridad y violencia urbana; donde las condiciones de vida de los habitantes del sector transcurre entre el rebusque en actividades informales e ilegales, en un espacio carente de condiciones de vida digna y desprovisto de bienes y servicios para el desarrollo pleno de las comunidades que habitan en el sector (Ver fotografía 17 y 18).

Fotografía 17.

Calle 38 sur sector UPZ Patio Bonito



Fuente: Archivo propio

Actualmente es el sector barrial más densamente poblado de la ciudad de Bogotá con un promedio superior al del a localidad con 583,31 habitantes por hectárea (Alcaldía Local de Kennedy, 2020) , situación que en los últimos años se ha agudizado con la llegada de población migrante proveniente de Venezuela que encuentra una solución habitacional a bajo costo en las casas de inquilinato que pueden llegar a albergar entre 5 y 6 familias, además de una oportunidad económica en la informalidad. Cabe resaltar que una de las principales actividades económicas de la población migrante es el bicitaxismo.

Las diferentes desigualdades manifiestas en Patio Bonito han marcado históricamente la aparición constante de grupos poblacionales que organizados y agremiados en diferentes procesos sociales han buscado gestionar la carencia de diferentes derechos y bienes. El proceso El Trébol que recibe su nombre de la relación entre espacio y comunidad, es uno de ellos, su casa cultural se encuentra ubicada en la UPZ Patio Bonito, barrio Ciudad de Cali, es un procesos comunitario que durante los últimos años ha ahondado esfuerzos por generar estrategias educativas que permitan a jóvenes de la localidad acceder a la educación superior pública, organizando semestralmente, procesos formativos, con la finalidad de fortalecer conocimientos que sirvan como insumo para exámenes de admisión en diferentes universidades públicas de la ciudad.

Fotografía 18.

Espacio de novenas y entrega de regalos a las niñas y niños de barrio Ciudad de Cali organizada por la Casa cultural el Trébol



Fuente: Archivo propio

Fotografía 19.

Estructura social-espacial de barrios circundantes a la central de Abastos y el antiguo botadero Gibraltar.



Fuente: Archivo propio

4. Por último y no menos importante se encuentran los procesos de urbanización de la década de 1990 y 2000 desarrollados a partir de lo establecido en los Planes de Ordenamiento Territorial de las alcaldías de Antanas Mokus y Enrique Peñalosa, cuando emergieron las zonas adyacentes al Portal de las Américas de Transmilenio, fundamentalmente los conjuntos de propiedad horizontal de la UPZ Las Margaritas, que colinda al sur occidente con el predio Gibraltar y la urbanización Porvenir en la localidad de Bosa, que marcaron nítidos procesos de Renovación

Urbana y producción de vivienda anclados a la mercantilización del suelo urbano a través del desarrollo y crédito inmobiliario, que como resultado da una composición espacial donde son palpables los espacios de frontera que marcan desigualdades. En ejercicios de observación y reconocimiento en este sector, es evidente que la zona se caracteriza principalmente por edificaciones tipo conjunto, ausentes de nodos importantes de comercio, parques y zonas de esparcimiento donde las producciones simbólicas y las relaciones vecinales son casi nulas. Las viviendas fueron ocupadas a través de procesos de crédito y su proximidad a la UPZ Patio Bonito favorece el desarrollo de economías informales en el sector, principalmente sobre el eje de la Av. Ciudad de Cali que se amplió al sur durante el mismo proceso.

Bien destacan los autores que guían el marco teórico de la investigación que los procesos de DGD se dan en diferentes etapas en donde las desigualdades se materializan y espacializan a través de fronteras que marcan la estructura social y económica sobre la cual se configuró cada espacio. Este escenario de tensión es visible en la frontera entre las UPZ Margaritas y la UPZ Patio Bonito donde las condiciones socioespaciales cambian abruptamente y las contradicciones se profundizan y son palpables con tan solo cruzar la Av. Villavicencio y el Canal Cundinamarca desde Margaritas hacia el norte (Ver. Ilustración 4 y fotografía 20.).

Ilustración 4.

Frontera UPZ Margaritas – UPZ Patio Bonito



Fuente: Elaboración propia a partir de tomas satelitales de Google Earth

Fotografía 20.

Espacios fronterizos de Desarrollo Geográfico Desigual localidad de Kennedy



Fuente: Archivo propio

En el marco de este proceso espacio-temporal se puede afirmar sin caer en falsas pretensiones que la configuración y producción urbana en la localidad de Kennedy se ha dado a partir de los cuatro procesos descritos por Harvey (2010) y los cuales implican la integración de

determinados territorios y poblaciones a la dinámica de circulación del capital, ya sea a través de nuevas tecnologías, medios de transporte e infraestructura en general o introduciendo mano de obra como receptores de cupo de endeudamientos desplegando diversos mecanismos de apropiación del territorio y de DGD (Ver tabla 2.).

Así los conflictos se han venido acumulando a lo largo del tiempo y son diferentes dependiendo de la zona de observación y desarrollo, llevando a las comunidades a la búsqueda de estrategias que permitan lograr determinada estabilidad en sus prácticas socioespaciales. A partir de la trayectoria de producción espacial anteriormente expuesta, se puede prever que a futuro uno de los mecanismos que introducirá nuevas espacialidades y, por ende, nuevas prácticas en el territorio, es la construcción del Metro Elevado en la localidad, que como se ha venido exponiendo representa uno de los proyectos de interés estratégico que busca principalmente darle solución a los problemas constantes de movilidad y transporte que tiene Kennedy y que de la misma manera le pone como epicentro nuevamente de mecanismos que propician procesos de Destrucción creativa y Renovación Urbana, en el marco de transformar la composición socioespacial del territorio para adecuarle a la nueva infraestructura y a su vez introducirle en los nuevos procesos económicos y de apropiación que estarán anclados a la misma.

El trabajo de campo y de observación en el eje del proyecto en la localidad marca una serie de implicaciones y conflictos socioespaciales reconocibles y constantes desde el inicio de la obra, aun cuando no comienzan oficialmente las obras específicas de la fase 2 del proyecto que están relacionadas directamente con la construcción del viaducto y la puesta en marcha del medio de transporte. Esto es evidente para los tres tramos en los que se realizó seguimiento.

Siguiendo las tendencias obtenidas en la revisión de antecedentes y en el apartado sobre la ciudad en articulación con el marco conceptual, se buscó establecer las implicaciones y conflictos socioespaciales que empiezan a ser visibles a través de la introducción y actualización de la nueva tecnología en movilidad principalmente en tres aspectos presentados en la tabla 5:

Tabla 5.

Aspectos observables durante la investigación

Impactos/Conflictos	Visibles en
Sociales	<p>Cambios en la estructura de la población, calidad de vida, movilidad urbana, inseguridad, identidad histórica.</p> <p>Los procesos de Destrucción creativa, la demolición de predios, cuadras, zonas vecinales, los cierres constantes de viabilidades principales y los lugares que propician la inseguridad por condiciones de obsolescencia o abandono, han propiciado en la localidad de Kennedy cambios acelerados en las formas barriales y en las relaciones vecinales, su desaparición en determinados sectores ha implicado la profundización de determinadas desigualdades y la pérdida de calidad de vida.</p>
Económicos	<p>Cambios en los usos del espacio tanto público como privado, fuentes de ingresos económicos, empleabilidad.</p> <p>A través de conversaciones informales y entrevistas transcritas en la investigación se marca una tendencia de deterioro de las fuentes de ingreso de los habitantes de la localidad; durante los recorridos por sectores aledaños a la zona de observación de la Primera de mayo con Boyacá al oriente, hasta la Av. 68, una zona económica que se caracteriza porque por el comercio de autopartes y motocicletas la conclusión de los residentes de este</p>

	<p>sector era la profundización de pérdidas económicas desde el año 2021, cuando manifiestan comenzaron las obras de cierres de vías y zonas de espacio público lo que dificulta el acceso a los predios y partes del espacio público el cual aprovechan como zona de parqueo.</p>
<p>Geográficos/Ambientales</p>	<p>Transformaciones y cambios en la morfología urbana, deterioro de espacios, impactos ambientales.</p> <p>Los cambios en la morfología urbana de la localidad empezaron de manera sectorizada según la prioridad en el traslado de redes y la adecuación vial; lo que implica una tendencia de Renovación Urbana y transformación fragmentada principalmente en las primeras zonas que se empezaron a adecuar.</p> <p>En ejercicios de observación en la UPZ Britalia son evidentes diferentes proyectos de producción inmobiliaria recientes que ponen en tensión sectores barriales autoconstruidos, que se integran a la producción de la nueva espacialidad que trae con sí la ampliación al sur del corredor de la Av. Ciudad de Cali del sistema BRT Transmilenio como parte de las obras de la fase I, para la construcción del Metro Elevado de Bogotá. Esta zona merece una observación más constante y dentro de un margen de tiempo más amplio con la finalidad de ampliar la hipótesis de que allí se encuentran consolidándose amplios corredores de mercantilización del suelo urbano anclado al transporte masivo que a futuro densificarán la localidad de Kennedy.</p>

Fuente: Elaboración propia

La construcción de la PLMB, específicamente en la localidad de Kennedy, se puede entender como un ejemplo de Destrucción Creativa del Territorio en plena acción, en tanto, según la teoría sobre la producción del espacio geográfico acuñada por David Harvey (2010), el capitalismo impulsa constantemente el cambio y el crecimiento mediante la destrucción de los viejos patrones económicos y sociales, para dar paso a mecanismos de Renovación Urbana con

nuevas configuraciones socioespaciales según los frentes de obra que se encuentran activos en este momento.

Recorrer el trazado planeado para la localidad con propósitos investigativos significa todo un reto. La recolección de información y el acceso a determinados lugares puede variar dependiendo de las condiciones geográficas y de seguridad que implica transitar por determinados lugares. Para la investigación se definió un recorrido constante en tres zonas (ver anexos) de observación definidas de la siguiente manera:

1. Desde el barrio el Porvenir, siguiendo el eje de la Av. Villavicencio y el Canal Cundinamarca al oriente, pasando por el predio Gibraltar, frontera entre la localidad de Bosa y Kennedy, hasta la Av. Villavicencio con Primera de mayo (UPZs Margaritas, Patio Bonito, Corabastos y Kennedy Central. Ver mapa 2.)

2. De la Av. Villavicencio con Primera de mayo hacia el oriente, siguiendo la ruta de la Av. 1 mayo hasta la Av. Boyacá (UPZs Kennedy central, Timiza y Carvajal. Ver. mapa 2)

3. De la Av. Primera de mayo con Boyacá siguiendo la Av. Primera de mayo al oriente hasta la Av.68 límites con la localidad de Puente Aranda (UPZs Carvajal, Timiza. Ver mapa 2).

A la denominada *Cra 96*, que según documentos oficiales será la primera estación del sistema de Metro Elevado en la localidad, se puede llegar recorriendo la ciclo ruta desde el barrio el Porvenir hacia el norte con dirección a la localidad de Fontibón, ciclorruta que tiene un tramo poco seguro pero susceptible de ser recorrido por la parte del predio Gibraltar hasta la zona que a

futuro se convertirá en la prolongación de la Av. Villavicencio, lugar en la que un puente metálico en deterioro se muestra como la puerta de entrada al barrio Osorio III, un barrio constituido por familias cuyas actividades económicas se encuentran ancladas al reciclaje y en el cuál son comunes los puestos informales de “corotos” (cosas de segunda) y los parqueaderos de vehículos de carga. La recolección de información se realizó principalmente a través de observación participante y la captura de imágenes fotográficas de manera discreta puesto que las condiciones de seguridad en general del sector no eran propicias. La zona en general no ha tenido algún tipo de intervención en relación con el Metro, sin embargo, la dinámica social y conflictos por la disposición de basuras sobre el Canal Cundinamarca con el tiempo se puede agudizar una vez empiecen las obras en el sector. Vale preguntarse también sobre la relación que establecerán los habitantes del sector con la nueva infraestructura, y lo que será en un futuro el parque Gibraltar cerca de la ribera del río Bogotá.

Fotografía 21.

Zona entre el barrio Osorio III y el predio Gibraltar.



Fuente: Archivo propio

Siguiendo hacia el oriente de la localidad a unos 500 metros del puente que une a Osorio III y Gibraltar, se encuentra la Av. Tintal con Villavicencio. Allí comienza uno de los frentes de obra más grandes que hasta el momento se pudieron identificar en la localidad, el cual se encuentran anclada a la Fase I de adecuación para la construcción del Metro. En esta parte fue canalizado por completo el Canal Cundinamarca hasta la Av. Ciudad de Cali. En este tramo sobre la Cra. 96 desaparecieron varias casas de habitantes del sector, en donde, con el tiempo, se pondrán allí las bases de la primera estación del Metro a través de mecanismos de Destrucción Creativa y Renovación Urbana en tanto la zona se encuentra en un proceso de transformación que dará lugar a nuevos equipamientos del medio de transporte (Ver fotografía 21).

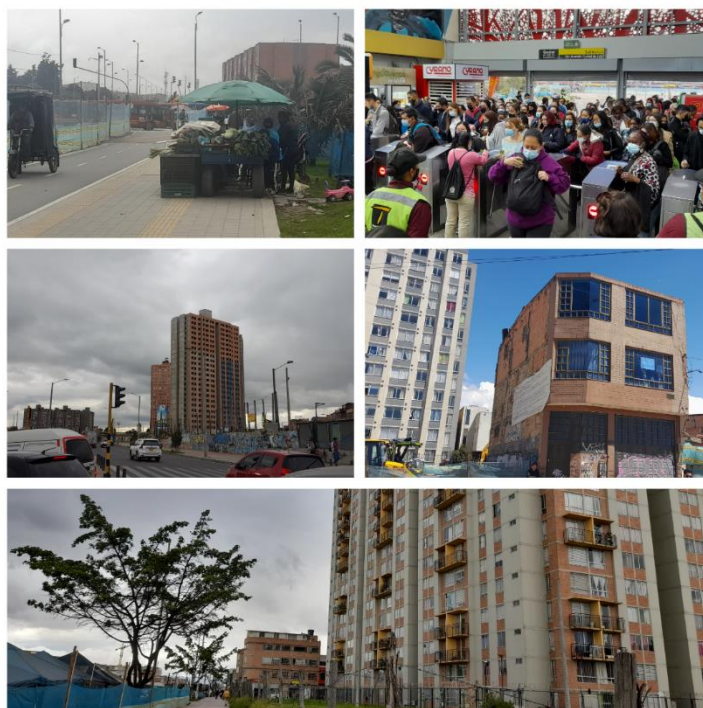
El sector de la Av. Ciudad de Cali con Villavicencio en inmediaciones del Portal de Las Américas hacia el sur, es un sector que merece un seguimiento especial y un periodo de estudio que se prolongue en el tiempo. Según documentos oficiales de la Empresa Metro (2018) este sector se encuentra incorporado a los corredores de Renovación Urbana del Metro lo que implica que en estas zonas se entrara en un intenso proceso de Destrucción Creativa que transformará radicalmente la estructura socioespacial de los barrios populares de este sector. Con respecto a lo anterior es importante tener en cuenta las consideraciones de Theodore, Peck & Brenner (2009) en relación a que no siempre los procesos de Renovación Urbana se encuentran anclados a planes macro establecidos por los Gobiernos, sino que los agentes transformadores del espacio tienen sus propios procesos a través de la compra de lotes y los proyectos de vivienda estos procesos son palpables en el corredor de la Av. Ciudad de Cali hacia el sur desde el Portal Américas donde se han desplegado mecanismos de mercantilización del suelo urbano a través de proyectos de infraestructura inmobiliaria en zonas cercanas a estaciones de Transmilenio que actualmente se encuentran en construcción como parte de la adecuación y ampliación de Transmilenio por la Av

Cali en zonas contiguas a la UPZ Britalia que se enmarcan en procesos de la fase I de la construcción de la PLMB; corredor que requiere de una observación constante.

Por otro lado, en zonas aledañas al Portal de las Américas las implicaciones socioespaciales se encuentran relacionadas con la movilidad que impacta los tiempos de desplazamiento de los habitantes del sector debido a los cierres, la pérdida de fuentes de ingreso de las economías informales que resisten en el espacio público. Hacia el sur parecen estarse llevando a cabo procesos de Renovación Urbana que bien podrían denominarse como de predio a predio, en el sentido de que no es una urbanización homogénea, sino que por el contrario se puede diferenciar en pequeños tramos, que según algunos habitantes del sector fueron liberados en el 2020 cuando empezó la construcción de la troncal de Transmilenio de la Av. Cali hacia el sur. En este sector el DGD pone en tensión las morfologías y formas urbanas de los barrios populares con la infraestructura de propiedad horizontal para sus nuevos habitantes (Ver fotografía 22).

Fotografía 22.

Impactos en la estructura social, económica y morfológica en el sector de la Av. Cali contiguo al Portal Américas



Fuente: Archivo propio

Tras algunas charlas informales con funcionarios de la empresa Metro que reciben las inquietudes de ciudadanos que tienen preguntas sobre el proyecto en su oficina ubicada en cercanías a la Alcaldía Local de Kennedy sobre la zona de bares de entre la Av. Boyacá y la Av. 68 sobre la Primera de mayo, se pudo conocer que las obras avanzan por tramos de acuerdo al nivel de intervención que se requiera y el avance de las mismas. Es por esto que la experiencia de los habitantes de la localidad que se encuentran en las zonas de influencia directa o indirecta de la

mega obra, es diferente. Hay sectores por ejemplo hacia la Av. Boyacá con Primero de mayo donde quienes habitan este espacio han visto impactos y cambios fundamentalmente desde el año 2020 cuando empezaron las demoliciones de predios, mientras que, hacia el sur occidente por la Av. Primero de mayo hasta la Av. Villavicencio, en el último año, se han experimentado transformaciones en su diario vivir de manera progresiva. Sin embargo, todos, tanto comerciantes como habitantes y transeúntes del sector confirman los impactos y conflictos emergidos de la construcción el Metro o mejor de las obras preliminares de la PLMB.

Uno de ellos es don Carlos quien tiene una bicicletería desde el año 2000 a escasas 2 cuadras de lo que será la cuarta parada del Metro en la localidad denominada Cra. 42, sobre la Av. Primera de mayo, un sector residencial con múltiples actividades económicas combinadas con vivienda. Sobre las pérdidas económicas que viene experimentando comenta:

“[...]las casa que quedaban ahí eran clientela... el problema es... ¿durante cuánto tiempo?, uno entiende que esto causa caos, y como...uno por ejemplo uno los arriendos, los impuestos, todo sigue igual, eso lo afecta a uno mucho, yo tenía por ejemplo un empleado, y tocó que se fuera, ¿sí?... Y hay muchos que les ha tocado cerrar, ya va para un año casi así, cuando vimos que eso empezó así, dijimos ¡No! Va a tocar [...]mucho negocio en venta, pues porque el negocio no da para la venta y la gente dice uno ¿para qué trabaja? Lo que decimos... los impuestos y los arriendos es lo que más lo friega a uno [...].”

Los habitantes de sectores comerciales ubicados sobre la Primera de mayo ven con incertidumbre el desarrollo de la obra, principalmente por el tiempo de duración. En general cuando se conversa con algunos de ellos, se puede percibir una sensación de

desconfianza, ya sea porque son testigos directos del desarrollo de la obra y son conscientes de su duración, porque les han informado sobre tiempos que no se han cumplido o por simple desconfianza en los procesos de contratación y ejecución por parte del Estado y el interminable listado de hechos de corrupción. Configurándose así un escenario en el que los habitantes de mencionadas zonas han preferido desplazarse otras partes de la ciudad.

Fotografía 23.

La venta de inmuebles da paso a otra configuración socioespacial para el corredor de la Primera de mayo



Fuente: Archivo Propio

Doña Lucia, quien llegó a la localidad a principios de la década de 1970 y quien actualmente reside en una de las supermanzanas⁵, tiene un pequeño local donde vende mecato en la Primera de mayo con Boyacá y quien amablemente me brindó una entrevista expresa la situación que vive con las obras que llegaron a transformar su diario vivir de esta manera:

“[...] esto ha sido una sin verguanzada, ¡uy impresionante!, yo si quisiera que, pa’ dios que alguien se le pusiera al corte a esto... vinieron, volvieron, abrieron allí abajo y comenzaron y volvieron a poner esas...esas carteras que le dicen ellos, y regaron tierra de aquí para arriba, de esa tierra pequeñita, a los tres días, por tres días no apareció nadie, a los tres días, pasó esa...como ese carrito chiquito que lleva, llevando tierra de aquí para allá, de esa tierra de aquí para allá, que día llevaban tierra de allá para acá, es una vagabundería[...]usted ve a los de casco blanco, que son los ingenieros y pasan tres, chatee, chatee y chatee... se paran ahí, le pegan con las botas esas a las piedritas y se bajan y después usted los ve, subir a almorzar, es una vagabundería, usted ahoritica pasa y ya no hay nadie, ellos a las 4 ya recogen obra y se fueron [...] Esta mañana estaban desde la esquina hasta acá, barriendo, barriendo, barriendo hasta la esquina, cuando veo, la maquina comienza a levantar tierra y mire otra vez, ¡Mire! Es que no es mentira y volvieron a abrir el hueco que ya había tapado, porque ese hueco era más hondo, metieron la tubería y la taparon, y quedo tapadito, solamente ya estaba listo para que recebaran[...] y volvió la

⁵ Las supermanzanas son una unidad urbana mayor a la una manzana común de casas o apartamentos, generalmente se caracterizan por tener similitudes en cuando son zonas residenciales algunas cerradas, que tienen calles, zonas comerciales y de esparcimiento definidas en los procesos de urbanización y planificación (Secretaría de Cultura, 2021).

máquina y paso a las 2 cuando yo llegué de almorzar, y la maquina estaba otra vez rompiendo[...]

Don Carlos en su condición de comerciante y habitante de este sector también ha sido testigo de los cambios e impactos producidos en la estructura de la población donde los habitantes históricos de los barrios se han visto obligados a abandonar el patrimonio que han construido durante muchos años, algunos con la suerte de encontrar otro lugar otros si la misma, en sus palabras:

“[...]el pastrana lo quitaron, de este lado supe de cómo una o dos personas, que, o sea están las casa creo que aún ahí paradas, ¿por qué?, ¿qué paso?... según lo que me contó un cliente, me dijo fue que les ofrecieron un dinero, pero ellos habían vivido toda la vida ahí, el dinero no era bueno, ni era malo, digamos que era aceptable. Pero, era su patrimonio de toda la vida, ahí criaron sus hijos, sus nietos, algunos hasta bisnietos, y resulta que...al pasar todo esto, el dueño por ejemplo quedaba una sola persona, ya el otro había muerto, por decir algo...y creo que una de las personas o las dos personas de ahí, el impacto de saber que le iban a quitar su propiedad, por decir algo... les iban a pagar, pero les iban a expropiar por decir de algún modo, les causo tal impacto que el estrés murieron [...]”hubo un señor que conocí que eso se iba desesperando, pero con lo que le dieron logró comprar en otro lado, y le quedó para otras cosas... pero no a todos les pasó igual[...]

Los traumatismos en la movilidad es otra de las situaciones que han influido en la calidad de vida de los residentes del sector, y es que quienes se movilizan por esta parte hacia el sur occidente generalmente deben esperar su transporte en medio de trancones, zonas inseguras y mayores desplazamientos:

“[...]hay mucha gente que dicen, no, es que me está tocando ahora por decir algo, por bomberos, porque no, aquí me parece inseguros y como congestionado, no se sienten como tranquilos andando por el sitio...aquí por ejemplo ya cierra uno, estos negocios los cierran temprano...aquí hay dos negocios en la parte de acá, ahí ya cerraron, y nooo la inseguridad si ve, ya quedan en la calle son los que... [risas nerviosas]”

Agrega respecto a la movilidad:

“[...]antes no dejaban nada de eso, entonces a la gente le tocaba como qué el bus paraba ahí, se formaba el trancón y todo el mundo súbbase, porque eso si pasó acá, o sea como pasa acá al frente, porque eso está pasando, el bus para ahí y entonces los otros arrancan a echar pito porque los otros no tienen por donde... por donde circular por donde pasar [...]”

Fotografía 24.

Panorama socioespacial de impactos y conflictos sobre la Primera de mayo en relación a las obras y cierres que acontecen en el momento.



Fuente: Archivo propio

De esta manera se hacen evidentes los diferentes mecanismos de configuración socioespacial que a partir de la destrucción-creación en marcha, tienen lugar en este momento en la localidad generando diversos impactos y conflictos que, dada la magnitud de las obras, son difíciles de sobrellevar por las poblaciones habitantes de determinados sectores, de los cuales es preciso decir que son diferenciados al igual que lo son sus procesos de producción del espacio y las estructuras sociales, políticas, económicas y culturales establecidas a partir de ellos. En este sentido se puede afirmar que la forma en

la que se construyó el territorio de Kennedy y la cual ha sido largamente expuesta en esta investigación incide directamente en los impactos y conflictos que puedan llegar a experimentar las comunidades según sus niveles de desigualdad tanto espacial como social, en los que se desenvuelvan. Es decir que, como mencionan los autores que guían el marco teórico de esta investigación, los rasgos, características y costumbres en que se dividen las diferentes geografías de la localidad, son el resultado histórico de las relaciones de producción que han prevalecido en la localidad y que continuamente ha mutado para organizarse de acuerdo a las condiciones que le espacio-tiempo imponga.

Finalmente es importante mencionar que la formación socioespacial en esta parte al suroccidente de la ciudad de Bogotá, ha tenido como característica imperante, la concentración de buena parte de la población de la ciudad, mano de obra trabajadora, campesina y migrante, que ha creado con sus propias manos amplios sectores de barrios populares como mecanismo de resistencia contra los procesos de exclusión y desigualdad socioespacial buscando una opción de vida. Gran parte de esta, tiene su cadena de afectos constituida en el territorio que se expresa en la organización social y popular que hasta hoy se mantiene en procesos de jóvenes que por ejemplo se reúnen para discutir las problemáticas barriales en las esquinas, parques, calles y universidades en búsqueda de soluciones y alternativas a los modelos impuestos a nivel global y local. Estas fuerzas han sido a lo largo de la historia de la localidad motor de resistencia a las contradicciones emergidas de los procesos de organización socio espacial por lo que ha futuro se fecundará un escenario de interesante de observación en la localidad una vez avance lo propuesto y se empiecen a hacer palpables cambios en la estructura social, política y ambiental de la

localidad con la llegada de la nueva dinámica urbana y su propuesta de espacios diferenciados distantes a la dinámicas actuales de la localidad.

Conclusiones

La presente investigación implicó un arduo trabajo de recolección de información en un tiempo relativamente corto, donde se generó un proceso de aprendizaje personal que es menester pasarlo por un proceso de revisión que apunte a crear metodologías de aplicación en escenarios comunitarios y educativos en pro de llevar a nuestros contextos más cercanos alternativas que sirvan para comprender nuestras propias formas de vida.

Se puede afirmar siguiendo los planteamiento de la hipótesis inicial de la investigación, que los impactos, y cambios que está experimentando en la actualidad la localidad de Kennedy y sus habitantes, se encuentran relacionados a la introducción de una nueva tecnología como equipamiento de transporte masivo, que dada su magnitud, al atravesar la localidad de occidente a oriente, significará drásticas transformaciones en el presente y futuro inmediato de la localidad al quedar expuesta a procesos que le moldearan en su estructura morfológica y social por medio de procesos de Renovación Urbana y de Destrucción creativa del territorio.

Después del análisis de categorías y su aplicación en un ejercicio de reconocimiento etnográfico, se profundiza y reafirma la idea según la cual la producción social del espacio y específicamente del espacio urbano ocurre en un contexto espacio-temporal en el que intervienen directamente las diversas fuerzas, contradictorias o no que le componen, generando procesos de apropiación y de destrucción- creación de los territorios tal y como lo exponen en su lectura sobre el espacio David Harvey o Neil Smith, y como es

reconocible en los procesos que constituyen a la localidad de Kennedy como la localidad más densamente poblada del país por encima de ciudades principales.

Es importante que, desde la institucionalidad, pero, fundamentalmente desde los procesos comunitarios, se generen estrategias educativas y reflexivas que impliquen acciones colectivas en pro de comprender las dimensiones espaciotemporales en las que se materializa el territorio y los vínculos y vidas que sus habitantes construyen en ellos. Lo anterior después de revisar una serie de documentos en los que se planea el territorio a partir de concepciones abstractas que no tienen en cuenta los vínculos que las comunidades establecen con los territorios, tal y como lo narraba don Carlos, en relación con los desplazamientos y cambios en la estructura de vida que ha tenido la localidad, con la puesta en marcha de la construcción del corredor de la megaobra de la PLMB en la localidad de Kennedy.

Constituye un aporte importante en los estudios urbanos el análisis de las problemáticas actuales, el documento se presenta como un insumo que incentiva la investigación de los procesos que acontecen en la ciudad en pro de tener un entendimiento más profundo, entendiendo que la mayoría de investigaciones se realizan una vez se consolidan los diversos proyectos que tienen lugar en las ciudades, esta investigación es una invitación a la reflexión de la actualidad en el margen de nuestro diario vivir.

En el marco de la docencia y, fundamentalmente en la docencia en Ciencias Sociales, es importante el proceso investigativo, pero también el desarrollo de un pensamiento crítico, geográfico e histórico que se traduzca en metodologías y reflexiones

constantes que impliquen representar de la mejor forma las espacialidades y representaciones colectivas en los territorios.

Es posible afirmar que la configuración urbana de la Ciudad de Bogotá se da a partir de procesos de expansión globales que desde La Colonización han impuesto dinámicas de propiedad sobre los recursos, espacios y medios naturales que hasta nuestros días han impulsado un proceso incesante de reproducción de la pobreza urbana y la exclusión claramente distinguible en las relaciones y actividades desarrolladas las comunidades en cada uno de los territorios de los que se habla a lo largo de la investigación.

Los Estados tienen una visión sesgada de los territorios, que son los impulsores principales de disposiciones que encaminan la conformación de los territorios con una clara posición política e ideológica y de clase social, que fomentan la aparición de nuevas geografías y por ende surgen en contraposición expresiones comunitarias y sociales que hacen frente a las grietas y contradicciones.

Si bien el documento expresa una serie de implicaciones y conflictos surgidos de la construcción del Metro, esto solo es un pequeño ápice que puede marcar tendencias hacia la profundización de los mismos, conforme el proyecto avance; sin embargo, es fundamental mencionar que las decisiones que se tomen en los meses por venir definirán para bien o mal el futuro de las comunidades residentes de la localidad en el sentido de cuál es el proyecto de infraestructura en transporte que merece y necesita la localidad. Las definiciones entre la construcción de un metro elevado o un metro subterráneo pueden ser cruciales para las formas de vida de las gentes de la localidad de Techoyiba. Por lo que la

investigación es apenas una puerta abierta que conduce a un pasillo en el cual aún no se vislumbra los posibles giros que pueda tener; sin embargo, se constituye como el punto de partida que puede ser tomado para un desarrollo próximamente.

Las Ciencias Sociales, la geografía y la enseñanza forman una relación indisoluble y de especial importancia, pues las competencias que desarrollan para la comprensión de las espacialidades y dinámicas acontecidas en ellas, en la actualidad son cada vez más frecuentes las problemáticas espaciales y socio-ambientales que se producen a lo largo y ancho de los territorios. Esto representa una oportunidad para la problematización e incorporación de nuevas temáticas que referidas espacialmente generen una reflexión como sociedad en el marco de impulsar procesos de empoderamiento crítico del territorio, en el marco de la enseñanza-aprendizaje la investigación Etnografía tienen un alto valor dado su potencial para introducirse, observar y analizar determinados contextos.

Bibliografía

Alcaldía Local de Kennedy. (2020). *Alcaldía Local de Kennedy*. Obtenido de https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/diagnostico_pdl_kennedy_v6_resumen_final_1.pdf

Alcaldía Mayor De Bogotá. (2022). Obtenido de <https://bogota.gov.co/asi-vamos/obras/obras-en-las-calles-de-kennedy>

Alcaldía mayor de Bogotá. (24 de 11 de 2022). Mapa base con trazado PLMB. *MAPA BASE CON TRAZADO DE PLMB*. Bogotá, Colombia. Obtenido de <https://www.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=f76ffb120ff84686aeedb77e451ce248>

Aranguren, C. (2000). La Ciudad como Objeto de Conocimiento en la Ciencias Sociales. *FERMENTUM Revista Venezolana de Sociología y Antropología.*, 539-550. Obtenido de https://www7.uc.cl/sw_educ/educacion/grecia/plano/html/pdfs/linea_investigacion/Otros_IOT/IOT_001.pdf

Arboleda, J. (26 de 01 de 2016). *Tesis Doctorales en Xarxa*. Obtenido de <https://www.tdx.cat/handle/10803/386478#page=1>

BBC. (2013). Ciudad Kennedy: la mayor huella de JFK en América Latina. Obtenido de https://www.bbc.com/mundo/noticias/2013/11/131113_kennedy_colombia_aniversario_a
w

Benjamín, A., & Sánchez, I. (05 de Junio de 2015). *La Producción del Espacio Urbano en la Ciudad Global*. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Alva-Benjamin/publication/281411546_La_Produccion_del_Espacio_Urbano_en_la_Ciudad_Global/links/55e859eb08ae65b638997cde/La-Produccion-del-Espacio-Urbano-en-la-Ciudad-Global.pdf

Bogotá, A. d. (s.f.). *Alcaldía Mayor de Bogotá*. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/estaciones-del-metro-de-bogota>

Caicedo, R. (2021). Desigualdad espacial y conflictos territoriales en Bogotá: el caso del botadero Gibraltar (1979-2015). *Revista Digital, revista del instituto de geografía de la UNNE*, 15-31. Obtenido de <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/geo/article/view/5131>

@CarrilloConcejo. (22 de Julio de 2021). Obtenido de https://twitter.com/CarrilloConcejo/status/1418308634396827651?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1418308634396827651%7Ctwgr%5E6b87

08f352981ed4123b0bd78320d2c665cb743c%7Ctwcon%5Es1_&ref_url=https%3A%2F%2Fwww.elespectador.com%2Fbogota%2Fm

Camacho , R. (Octubre de 2016). *DESARROLLO GEOGRÁFICO DESIGUAL EN EL CORREDOR TURÍSTICO CANCÚN-TULUM*. Obtenido de Repositorio Universidad Nacional Autónoma de México : https://repositorio.unam.mx/contenidos/desarrollo-geografico-desigual-en-el-corredor-turistico-cancun-tulum-94769?c=QpWBdk&d=true&q=*&i=1&v=1&t=search_0&as=0

Cambio. (2023). Es mejor ser rico que pobre. Obtenido de <https://cambiocolombia.com/poder/metro-de-bogota-es-mejor-ser-rico-que-pobre>

Capel , H. (1975). *Capitalismo y morfología urbana en España*. Barcelona: Los libros de la frontera. Obtenido de ub.edu/geocrit/LibrosElec/Capel-Capitalismo.pdf

Chavarría, P., & Camacho, H. (2018). Ruta metodológica en la investigación etnográfica. *Polo del Conocimiento*, 449-468.

Clavijo, L. (s.f). Obtenido de <https://mapio.net/pic/p-94015874/>

Cotán, A. (2020). El método etnográfico como construcción de conocimiento: un análisis descriptivo sobre su uso y conceptualización en ciencias sociales. *Margenes: Revista de educación de la Universidad de Málaga* , 83-103.

El Espectador. (27 de Julio de 2021). *Saqueo a casa adquirida para obra del metro de Bogotá por poco termina en tragedia*. Obtenido de <https://www.elespectador.com/bogota/saqueos-de-casas-de-primera-linea-del-metro-por-poco-causa-tragedia/>

El Espectador. (23 de Julio de 2021). Vecinos del metro de Bogotá dicen que primera línea es mal negocio para ellos. *El Espectador*. Obtenido de <https://www.elespectador.com/bogota/metro-de-bogota-detrimento-patrimonial-y-desalojos-por-obras-de-primera-linea/>

EL Tiempo. (16 de Septiembre de 2021). *Así fue la primera jornada de asistencia de la Policía Militar en Bogotá*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/bogota/militares-iniciaron-patullaje-en-patio-bonito-y-maria-paz-618474>

El Tiempo. (29 de Octubre de 2021). El barrio que están tumbando por la ampliación de la avenida Ciudad de Cali. *El Tiempo*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/bogota/barrio-de-kennedy-esta-siendo-derrumbado-para-ampliar-la-av-cali-628664>

El Tiempo. (9 de Junio de 2021). Saquean casas que fueron compradas para obras del metro de Bogotá. *El Tiempo*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/bogota/bogota-saquean-casas-que-fueron-compradas-para-obras-del-metro-594720>

Empresa Metro de Bogotá. (2018). *TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO PARA BOGOTÁ – PLMB*. Bogotá. Obtenido de <https://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/Anexo%201%20-%20Descripci%C3%B3n%20del%20proyecto%20PLMB.pdf>

Espectador, E. (2009). Las mil vidas del barrio Techo. Obtenido de <https://www.elespectador.com/bogota/las-mil-vidas-del-barrio-techo-article-140060/>

Estupiñan, N. (2011). Impactos en el uso del suelo por inversiones de transporte público masivo. *Revista de Ingeniería* 48, 34-43. Obtenido de <https://ojsrevistaing.uniandes.edu.co/ojs/index.php/revista/article/view/177/131>

Forero, F. (14 de Julio de 2021). *Universidad Politécnica de Cataluña*. Obtenido de <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/350156>

Goicochea, M. E. (2015). Acta Académica. *Acerca del desarrollo geográfico desigual en las ciudades latinoamericanas actuales* (pág. 20). Buenos Aires: Instituto de investigaciones Gino Germani, Universidad de Buenos Aires. Obtenido de <https://www.aacademica.org/000-079/251>

González Luna, F. (2011). *Revista Geográfica de América Central*. Obtenido de <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2858/2731>

Guber, R. (2001). *La etnografía método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo editorial Norma.

Gran Diccionario de la Lengua Española. (2016). Obtenido de <https://es.thefreedictionary.com/mecato>

Harvey, D. (2004). *El nuevo imperialismo (Vol. 26)*. Ediciones Akal.

Harvey, D. (2010). La geografía cambiante del capitalismo. En D. Harvey, *El enigma del capital y las crisis del capitalismo* (pág. 136). Madrid: Akal S.A.

Harvey, D. (2012). *El enigma del capital y las crisis del capitalismo*. Madrid: Ediciones Akal.

Jaramillo, A., & Juez, F. (1996). *Hijos de las estrellas: Historia de ciudad Kennedy*. Bogotá.

Kennedy, C. I. (2018). *Caracterización General de Escenarios de Riesgo*. Bogotá.

López, J. A. (28 de Diciembre de 1983). *Ciudad y Territorio CyT Estudios Territoriales*. Obtenido de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/81726>

Mairal, G. (2000). Una exploración etnográfica del espacio urbano. *Revista de Antropología Social*, 177-191.

Martínez, M. (10 de Abril de 2011). *Construyendo conocimiento*. Obtenido de http://chamilo.cut.edu.mx:8080/chamilo/courses/HACIAUNAEEVEQUITATIVAYREFLEXIVA16/document/ETNOGRAFIA/El_metodo_Etnografico.pdf

Marx, K. (2002). *Marxists Internet Archive*. Obtenido de <https://www.marxists.org/espanol/m-e/1860s/eccx86s.htm>

Mendizábal, I. (2017). El video como instrumento de investigación social: la antropología visual como metodología. *Revista Razón y Palabra Vol. 21*, 601-629. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/1995/199552192033.pdf>

Ministerio de Transporte. ((s.f)). *Trazado Primera Línea del Metro de Bogotá*. Obtenido de <https://sisetu.mintransporte.gov.co/primer-linea-metro-de-bogota-tramo-1/>

Montoya, J. (2018). *De la ciudad hidalga a la metropolí globalizada. Una historiografía urbana y regional de Bogotá*. Bogotá DC: Centro Editorial de la facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional. Obtenido de <https://www-digitaliapublishing-com.banrep.basesdedatosezproxy.com/viewepub/?id=62173>

Moreno, N. (2019). *Espacialidad urbana y educación geográfica*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.

Morro, J. (2019). *La destrucción creadora de Shumpeter. Su significado histórico y su proyección actual*. Obtenido de Tesis Doctorales en Xarxa: <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/667521/tjmd.pdf?sequence=5.xml>

Mosquera, J. (2019). *Observatorio de desarrollo económico*. Obtenido de <https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/dinamica-economica/kennedy-segunda-localidad-mas-poblada-de-la-ciudad-con-el-15-de-los-habitantes>

Palacios, R. E. (17 de Diciembre de 2018). *Repositorio Universidad Nacional de Colombia* . Obtenido de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/revcep/article/view/68083/81722>

Pardo, C. F. (Febrero de 2009). *REPOSITORIO CEPAL*. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/3641>

Pérez, R., & Osal, W. (Julio-Diciembre de 2019). *Dialnet*. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7474439>

Planeación, S. D. (2019). *Estratificación socio Económica Local*. Bogotá. Obtenido de <https://www.sdp.gov.co/gestion-estudios-estrategicos/estratificacion/estratificacion-por-localidad>

Pradilla, E. (31 de Junio de 2014). *Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4028/402833927002.pdf>

Rámirez, A. (junio de 2018). *Repositorio Universidad Javeriana*. Obtenido de <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/34934?show=full&locale-attribute=fr>

Salud, S. D. (2016). *Atlas de Salud Pública Localidad de Kennedy*. Bogotá.

Secretaría de Cultura, r. y. (2021). *Secretaría de Cultura, recreación y deporte de Bogotá*.

Obtenido de

<https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/es/bogotanitos/bogodatos/bogota-y-sus-localidades#:~:text=Con%20la%20Constituci%C3%B3n%20de%201991,la%20parte%20restante%20de%20Sumapaz.>

Silva, L. (2010). El impacto del transporte en el ordenamiento territorial de la ciudad: El caso del

transmilenio en Bogotá. *Territorios*(22), 33-64. Obtenido de

<https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/1299/1175>

Smith , N. (2012). *La nueva frontera urbana ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid:

Traficantes de sueños. Obtenido de

<https://traficantes.net/sites/default/files/pdfs/La%20nueva%20frontera%20urbana-TdS.pdf>

Smith , N. (2020). *Desarrollo Desigual: Naturaleza, capital y la producción del espacio*. Madrid:

Traficantes de sueños. Obtenido de

https://traficantes.net/sites/default/files/pdfs/Desarrollo%20desigual_Neil%20Smith_Traficantes%20de%20Sue%C3%B1os.pdf

Sorando, D. (21 de Febrero de 2021). *Encrucijadas Revista Crítica de Ciencias Sociales*. Obtenido

de <https://recyt.fecyt.es/index.php/encrucijadas/issue/view/4098>

Tapia, J., Orozco, M., & Valencia, S. (2019). Gentrificación y Renovación urbana. Revisión de la cuestión. En M. Santana Juárez, R. Sánchez Najera, F. Zepeda Mondragón, J. Calderon Maya, & G. Santana Castañeda, *Transformaciones territoriales en México y Polonia: Vulnerabilidad, resiliencia y ordenación territorial* (págs. 706-731). Toluca: Editorial Facultad de Geografía, UAEM.

Theodore, N., Peck, J., & Brenner, N. (Marzo de 2009). *Urbanismo neoliberal: La ciudad y el imperio de los mercados*. Obtenido de SUR Corporación de Estudios Sociales y Educación: www.sitiosur.cl

Tiempo, E. (2021). EL barrio de Bogoá que alguna vez fue un aeropuerto. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/bogota/techo-el-barrio-de-bogota-que-tuvo-aeropuerto-596420>

Torrijos, G. (24 de Junio de 2021). Fotografía 1. Demolición de viviendas Primera Línea del Metro de Bogotá. *¿Qué pasara con los escombros del metro de Bogotá*. Obtenido de <https://www.elespectador.com/bogota/que-pasara-con-los-escombros-del-metro/>

Valencia, H. (24 de Enero de 2017). *Repositorio Universidad Nacional de Colombia*. Obtenido de <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/58770>

Vega, A., & Villalón, J. (2017). *José Agustín Blanco Barros: Obras completas. Tomo IV - Geografía histórica*. Barranquilla, Colombia: Universidad del norte. Obtenido de

<https://www-digitaliapublishing-com.banrep.basesdedatosezproxy.com/viewepub/?id=54965>

Viena, E. (5 de Febrero de 2017). *Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias sociales*. Obtenido de <https://revistes.ub.edu/index.php/b3w/article/view/26416/27827>

Wallerstein, I. (23 de Febrero de 1996). *Repositorio Universidad Pedagógica Nacional*. Obtenido de <http://repository.pedagogica.edu.co/handle/20.500.12209/8946>

Anexos

A. Fotografías tercer tramo de observación

<https://drive.google.com/drive/folders/1B5pVzDuHKiSQpMBAMHcubYljgwHpOjxe?usp=sharing>

B. Fotografías segundo tramo de observación

<https://drive.google.com/drive/folders/1ZJrLuKxWoaMD8OQdJGOSEChPmxbjAkEg?usp=sharing>

C. Fotografías primer tramo de observación

<https://drive.google.com/drive/folders/1iNxQdMLbnmG-VGYS7Uk11Q2VIlamBsG?usp=sharing>

D. Tipo de matriz usada en la recolección de datos e información observados

https://drive.google.com/drive/folders/1OG_UhNIQg-qeg1hZtqd7RII2viJNtgym?usp=sharing