



Percepciones e Imaginarios Sociales sobre Desarrollo Social a la luz de la experiencia de planeación participativa en el Proyecto Urbano Integral del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar

Nidya Alejandra Jiménez Moreno

Claudia Marcela Vega Rey

Tesis de grado para optar por el título de Magíster en Desarrollo Educativo y Social

Director: Magíster Alfonso Sánchez Pilonieta

Universidad Pedagógica Nacional

Facultad de Educación

Maestría en Desarrollo Educativo y Social

Bogotá, DC 2016



FORMATO

RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE

Código: FOR020GIB

Versión: 01

Fecha de Aprobación: 10-10-2012

Página 2 de 206

1. Información General

Tipo de documento	Tesis de grado de maestría de investigación.
Acceso al documento	Universidad Pedagógica Nacional, Biblioteca Central
Título del documento	Percepciones e imaginarios sociales sobre desarrollo social a la luz de la experiencia de planeación participativa en el proyecto urbano integral del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar
Autor(es)	Jiménez Moreno, Nidya Alejandra; Vega Rey, Claudia Marcela
Director	Sánchez Pilonieta, Alfonso
Publicación	Bogotá. Universidad Pedagógica Nacional, 2016. 186 p
Unidad Patrocinante	Fundación Centro Internacional de Educación y Desarrollo Humano -CINDE
Palabras Claves	IMAGINARIOS SOCIALES; TERRITORIALIDAD; PARTICIPACIÓN; INCLUSIÓN; CALIDAD DE VIDA

2. Descripción

Tesis de grado de maestría de investigación, desarrollada bajo la línea de investigación en Desarrollo Social y Comunitario. En la que se propuso explorar las percepciones e imaginarios sociales subyacentes en concepciones sobre Desarrollo Social: calidad de vida, territorialidad, participación e inclusión, movilizados en las experiencias de participación en la planeación del Proyecto Urbano Integral (PUI) del Cable Aéreo de habitantes de la localidad Ciudad Bolívar, residentes en cinco sectores directamente afectados por este proyecto. Se indagaron las percepciones, interpretaciones de realidad, sentidos y símbolos suscitados cotidianamente alrededor del Desarrollo Social, mediante un ejercicio investigativo de tipo mixto, que articula un

componente descriptivo de base estadística y el componente interpretativo de carácter hermenéutico. Los principales hallazgos, visibilizaron la emergencia de imaginarios sociales anclados culturalmente en representaciones del Estado como instancias con intereses ajenos o contradictorios a los de la comunidad, y de los mecanismos de participación propuestos, como dispositivos de manipulación engañosa; lo que lleva a la comunidad a tener actitudes de desconfianza y resistencia frente al proyecto de desarrollo en que se ve involucrada. Se entrevistaron ideas y expectativas de calidad de vida, justicia y participación en la vida cívica y cultural de la ciudad a partir del desarrollo del Proyecto Cable Aéreo.

3. Fuentes

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2012). *Plan de Desarrollo. Bogotá Humana. 2012-2016*. Recuperado de <http://idrd.gov.co/sitio/idrd/Documentos/PLAN-DESARROLLO2012-2016.pdf>
- Castoriadis, C. (1989). *La institución imaginaria de la sociedad*. Barcelona: Tusquets Editores.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. CEPAL, (2000). *Equidad, desarrollo y ciudadanía*. Recuperado de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2686/S2006536_es.pdf;jsessionid=EDA426F896FCEFD6FA153B816CB3CFBD?sequence=2
- Cuervo, X. (2011). *Riesgo social ante el desplazamiento involuntario por la construcción de proyectos de infraestructura vial, estudio de caso S.I.T. Metroplús*. (Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia, Medellín).
- Díaz, I. (2009). *Los imaginarios sociales de ciudad que construyen los jóvenes de la comuna 13 de Medellín, a partir de su contexto social*. (Tesis de maestría, Universidad Católica Popular de Risaralda, Pereira).
- Instituto de Desarrollo Urbano –IDU- (2013). *Cables aéreos Bogotá, proceso de desarrollo urbano integral y sostenible - diseño orientado al transporte sustentable (Duis-Dots)*. Proceso social participativo en urbanismo y diseño -territorio Cable Aéreo Ciudad Bolívar. Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Leibler, L., & Brand, P. (2012). *Movilidad e inclusión social: La experiencia desde la*

periferia de Medellín y el primer Metrocable. Bulletin de l'institut français d'études andines, 41(3), 363-387.

- Molina, C. (2015). *Lecciones aprendidas en el reasentamiento involuntario por construcción de infraestructura en cinco ciudades, con enfoque de DDHH y Estado social de derecho*. (Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana, Santiago de Cali). Recuperada de <http://vitela.javerianacali.edu.co/handle/11522/4034>
- Moreno, C., & Rovira, C. (2009). *Imaginarios: Desarrollo y aplicaciones de un concepto crecientemente utilizado en las ciencias sociales, investigación para la política pública, desarrollo humano*. New York: Rblac-Undp.
- Silva, A. (2006). *Imaginarios Urbanos*. Bogotá: Arango Editores.
- Zoido, F. (2007). *Territorialidad y gobierno del territorio, hacia una nueva cultura política. Nuevos principios y nuevas políticas en el espacio europeo*. Valencia: Universidad de Valencia.

Contenidos

Introducción

Entre tantos desafíos que debe enfrentar la ciudad, uno de los grandes cuestionamientos se ubica alrededor de esta, como un escenario de construcción de Desarrollo. En donde se presume se configuran y reconfiguran formas de relación, buscando garantizar mejores opciones de vida para sus habitantes, hacer efectivo el ejercicio de los derechos, promover el bien-estar individual y colectivo, agenciar la participación y la gobernanza y que los ciudadanos tengan la posibilidad de uso y goce del territorio y espacio urbano. Con relación a esto y a la luz de la experiencia de planeación participativa en el Proyecto Urbano Integral (PUI) Cable Aéreo en la localidad de Ciudad Bolívar, se consideró importante revelar los imaginarios sociales que los habitantes de la localidad perciben sobre Desarrollo Social; orientados por las percepciones, en tanto estas conllevan formas de valoración socialmente instituidas y amplían o restringen los ámbitos de relación y pertinencia con que se hacen las atribuciones de sentido a los objetos o situaciones, por tanto se consideran elementos centrales frente a la comprensión del ser humano, el entorno y la cultura.

Objetivo General de la investigación

Visibilizar percepciones e imaginarios sociales sobre Desarrollo Social: calidad de vida, territorialidad, inclusión y participación que emergen en la experiencia de planeación participativa y desarrollo del Proyecto Urbano Integral (PUI) de Cable Aéreo, de la comunidad de Ciudad Bolívar conformada por habitantes de las zonas de influencia directa del proyecto.

Objetivos Específicos de la investigación

- Identificar y analizar las percepciones e imaginarios sociales, sobre la manera como el Proyecto Urbano Integral (PUI) del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar, impacta las expectativas y sentidos sobre el Desarrollo Social: calidad de vida, territorialidad, inclusión y participación, de personas residentes en la zona de influencia del proyecto.
- Interpretar las comprensiones de líderes comunitarios respecto a su participación en el PUI del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar y su significación respecto al Desarrollo Social: calidad de vida, territorialidad, inclusión y participación, en clave de su contexto socio cultural.
- Visibilizar y analizar los aprendizajes e implicaciones sociales del proceso de planeación participativa en el PUI del Cable Aéreo en Ciudad Bolívar.

Antecedentes

El proyecto Cable Aéreo para la ciudad Bogotá no es nuevo, se cuenta con uno que ha estado ligado al culto religioso, el teleférico que desplaza diariamente personas que visitan al señor caído de Monserrate, siendo este sistema de uso exclusivo a nivel turístico. Hace más de una década, se vive una experiencia sentida que responde a las necesidades sociales, el Metrocable de Medellín, que para el año 2004 fue pionero a nivel mundial en implementar un sistema de teleférico como medio de transporte público de tiempo completo, (Pérez, 2014) que facilita a sectores con variadas problemáticas sociales y económicas un transporte ágil y seguro, tiene una proyección social al integrarlos al Metro de Medellín, reduce costos de transporte y tiempos de desplazamiento, favorece la oferta de oportunidades para los habitantes de zonas periféricas que como en el caso de Ciudad Bolívar, han estado estigmatizados y segregados con limitaciones para el acceso a otras realidades diferentes y positivas. El Metrocable de Medellín ha inspirado a otras ciudades del territorio colombiano y de América Latina a reconocer e implementar este sistema, como una

solución en la oferta de transporte público de alta calidad. Ese es el caso de Colombia en Manizales, Cali y ahora Bogotá, a nivel Latinoamericano la ciudad de Caracas y Rio de Janeiro (Ciudades Emergentes y Sostenibles, 2015), con esto también se pretende favorecer las relaciones de cercanía y desarrollo de los territorios.

Marco Conceptual

Se precisó conceptualmente sobre Imaginarios Sociales, nociones de territorio, calidad de vida, inclusión y participación, las cuales permitieron la develación de ideas, interpretaciones y percepciones sobre el desarrollo social.

Para Castoriadis (Citado por Díaz, 2009) el imaginario social, es reconocido como elemento articulador en el proceso de construcción de la realidad de las instituciones (normas, valores, lenguaje, herramientas, procedimientos y métodos de hacer las cosas y de hacer frente a las cosas) de la sociedad. El imaginario social, tiene que ver con un colectivo o un conjunto de individuos unidos entre si y todos ellos juntos relacionados con las cosas y el territorio. El territorio, es considerado como un espacio geográfico delimitado, atribuido a un grupo humano o sociedad, sobre el que se asientan y al que dan forma en su proceso de ocupación, al que atribuyen el valor causal en la formación de sus rasgos culturales, incluso simbolismos de identidad, es un lugar y realidad de convivencia (Zoido, 2007). En consecuencia, la sociedad y los grupos humanos están en permanente cambio y se enfrentan a diversas formas de comprender y participar en el mundo, eso quiere decir, que, al hablar de desarrollo, según Amartya Sen (2000), puede hablarse de un proceso de expansión de las libertades reales de las que disfrutan las personas, es decir, el desarrollo debe superar la mirada centrada en el crecimiento de ingresos económicos, la industrialización, la tecnología y la modernidad. Esas libertades reales, dependen de factores importantes como, los programas para la salud, la educación, la recreación, los derechos ciudadanos y políticos.

El Buen Vivir tiene un anclaje histórico en el mundo indígena y Latinoamericano, reflexiona entorno al reduccionismo económico en el que por años se ha situado al desarrollo, y al que se le hace suponer que el crecimiento puede ser perpetuo. Las aplicaciones prácticas hacia el desarrollo, en muchos casos no generan y/o promueven el bienestar, ni las mejores condiciones de vida para los habitantes y los territorios, pero sí generan serios impactos negativos, a nivel

social y ambiental (Gudynas & Acosta, 2011). La Calidad de Vida, según Ardila (2003) debe entenderse y situarse dentro de una perspectiva cultural, pues es una noción e interpretación que se transforma con las épocas, los grupos humanos, los contextos y las formas de vida.

5. Conclusiones

Territorio como escenario de resistencia: Ciudad Bolívar se ancla a una historia de procesos de resistencia y liderazgo comunitario, donde personas y familias constituyeron el territorio en una lucha reivindicatoria y permanente por la igualdad de oportunidades. Los habitantes perciben que el PUI permitirá mejorar la movilidad, la seguridad, la calidad de vida y la valorización de los barrios, lo cual se proyecta como un cambio positivo en el imaginario colectivo que se tiene de este territorio, favoreciendo el empoderamiento territorial y la gobernanza, así como las dinámicas de justicia social. Por otro lado, también se percibe que el PUI Cable Aéreo, podrá impactar negativamente al territorio, dado que la infraestructura y la tecnología pueden afectar el entorno ecológico, el medio ambiente y el tejido social.

La inclusión como un derecho a la ciudad: El Cable Aéreo, puede convertirse en una posibilidad para la integración económica y social del territorio, con ello mejorar las posibilidades de movilidad, accesibilidad a oportunidades de trabajo y a la participación e inclusión en la vida cultural, social y política de la ciudad. Otra concepción frente al PUI es el sentido de inclusión, en relación al mejoramiento urbano, a futuro lo proyectan como un beneficio no solo local sino Distrital, donde se redefinen las relaciones de la ciudad con su periferia. Por otro lado, aluden que el Gobierno ha estado ausente frente a las necesidades y realidades del territorio. La garantía de derechos ha sido movilizada principalmente por la comunidad.

Calidad de Vida como apuesta por el Desarrollo Humano y Social: El PUI impactará estéticamente el espacio urbano, a partir de esto, se espera que la localidad sea reconocida por ser pionera de una propuesta de desarrollo urbano, que pone en juego las capacidades de gestión, organización y proyección urbanística, donde el paisaje y la riqueza ecológica son una potencialidad del territorio. Con esto es posible tener derecho a gozar de un bien público de largo alcance y proyección, en una zona estigmatizada e invisibilizada de la ciudad. Por otro lado, algunos habitantes conciben que una de las tensiones que se presentarían dada la construcción del Cable Aéreo, es la pérdida del trabajo y con ello la nula generación de ingresos económicos, por

parte de los transportadores tradicionales, afectando su calidad de vida.

La participación como ejercicio de la ciudadanía: El escenario de planeación participativa alrededor del PUI fue concebido como una opción para agenciar nuevos horizontes de sentido con relación al territorio. Insistentemente refieren que es fundamental desvirtuar el estigma social y agenciar un reconocimiento como actores sociales y políticos que están convocados a dialogar, confrontar, defender, crear y transformar su territorio.

Elaborado por:	Jiménez Moreno, Nidya Alejandra; Vega Rey, Claudia Marcela
Revisado por:	Alfonso Sánchez Pilonieta

Fecha de elaboración del Resumen:	18	08	2016
--	----	----	------

*A la vida y su cotidianidad, como fuentes de inspiración e imaginación
para reflexiones como la de este proyecto.*

*A mi familia y especialmente a mi mami, por su apoyo incondicional
y los fascinantes encuentros de familia Jiménez Moreno,
para la discusión de vida.*

*A Óscar por su inmenso amor, por enseñarme el arte de la contemplación,
por su apoyo, complicidad y charla.*

*A mis colegas, amigos y compañeros que en muchas tertulias
iluminaron las preguntas y tensiones frente al Desarrollo Social.*

*Mi agradecimiento y total admiración a las personas que entrevistamos,
así como al territorio de Ciudad Bolívar. Nos abrieron las puertas de sus casas,
nos compartieron sus experiencias, sus cavilaciones, sus sentires e imaginarios
y nos motivaron a mantener el espíritu sensible e inquieto alrededor del Desarrollo...
gracias a ellos fue posible vislumbrar reflexiones y conocimientos presentados en este trabajo.*

*Al Instituto de Desarrollo Urbano, por facilitar este proceso
y por la posición crítica de su accionar.*

*Al profe Alfonso, mi profunda y sentida gratitud por el conocimiento adquirido
y los valiosos aportes que acompañaron y guiaron este caminar.*

*Al CINDE por su compromiso con el desarrollo humano y social del país y Latinoamérica.
Por hacernos sentir como en casa y ser constructor de sueños de vida.*

Alejandra Jiménez Moreno

*A mi Mama quien me inculcó el pensar y actuar de manera reflexiva, crítica y solidaria sobre situaciones de la cotidianidad que requieren ir más allá de la palabra y la teoría a la acción.
¡Gracias infinitas Ruquita!!!*

A mi familia, por haberme permitido tomar un poco de nuestro tiempo para alcanzar esta meta, en especial a mi esposo Germán, que ha estado contra viento y marea a mi lado, apoyándome en todo momento. A mis preciosos hijos Nicolás y Samuel, regalos de Dios, ángeles que iluminan mi camino cuando la vida se pone un tanto oscura...ellos han sido testigos y acompañantes de esta travesía y uno de mis legados inmateriales para ellos, es pensar en el otro... es pensar en colectivo... es pensar en la Ciudad.

Al Instituto de Desarrollo Urbano IDU, porque de manera inimaginable me ha brindado durante más de 25 años, un espacio donde pasé de jugar a trabajar, a trabajar y construir Ciudad.

A Ciudad Bolívar, que a lo largo de mi vida ha sido un escenario tanto para la enseñanza y el aprendizaje como para el juego, donde encontré cómplices para esta construcción e interpretación de realidad.

A CINDE y a todo su equipo docente y administrativo porque siempre recibí de ellos una cálida sonrisa y un sin número de aprendizajes, que no solo quedarán en mí, sino que se replicarán a donde vaya.

Al Profesor Alfonso Sánchez por su amable, jocoso y reflexivo espacio para la controversia y la discusión, de quien me llevo no solo las mejores enseñanzas, sino lo mejor de él... su esencia para compartir el conocimiento y su credulidad en este proceso, que, desde sus incipientes inicios, generó polémicas interesantes que fortalecieron nuestros intereses investigativos.

Claudia Marcela Vega Rey

Tabla de contenido

Tejiendo ciudad entre las góndolas	21
1. Del Teleférico al Cable Aéreo.....	1
2. Movilidad e Inclusión Social.....	13
3. Derecho a la Ciudad... Hacer visible lo Invisible.....	17
4. Objetivos	22
4.1 Objetivo General.....	22
4.2 Objetivos Específicos	22
5. Del texto y la norma al contexto	23
5.1 El desplazamiento involuntario por obra pública y Derechos Humanos.....	23
5.2 Apuestas por el territorio. Territorialidad.....	32
5.3 Hacia una ciudadanía emancipadora. Inclusión social y participación	37
5.4 Del capital humano al capital ciudadano. Desarrollo social.....	41
5.5 El buen vivir. Calidad de vida	44
5.6 El imaginario social: Barrera o facilitador	48
6. Planeando el análisis de una realidad.....	59
6.1 Diseño y selección de la muestra.....	61
6.2 Fiabilidad y validez de los instrumentos	61
7. Percepciones, Imaginarios y Narraciones	63

7.1 Percepciones Ciudadanas	63
7.2 Imaginarios Sociales y Narraciones	78
8. Análisis y Comprensiones	100
9. Tensiones y posibilidades.....	114
Referencias	124
Apéndices	133

Lista de Gráficas

Gráfica 1. ¿Hace cuánto tiempo vive en el sector?	81
Gráfica 2. ¿Sabe de la existencia del proyecto?.....	84
Gráfica 3. Considera que el Proyecto Cable Aéreo:	85
Gráfica 4. ¿Con el proyecto, cuál cree que es el mejor beneficio?.....	86
Gráfica 5. ¿Con el proyecto, cuál cree que es el mayor perjuicio?.....	87
Gráfica 6. Con la construcción del Cable Aéreo, la movilidad del sector:.....	88
Gráfica 7. Con la construcción del Cable Aéreo, considera que la economía del sector:.....	89
Gráfica 8. Califique el impacto que puede generar el proyecto. Componente Ambiental.....	90
Gráfica 9. Califique el impacto que puede generar el proyecto. Componente Social.....	91
Gráfica 10. Califique el impacto que puede generar el proyecto. Costumbres y Estilos de vida...92	
Gráfica 11. Califique el impacto que puede generar el proyecto. Calidad de Vida.....	93
Gráfica 12. ¿Con cuál género se identifica?.....	155
Gráfica 13. ¿Qué edad tiene?.....	156
Gráfica 14. ¿Ocupación actual?.....	157

Gráfica 15. ¿Qué nivel educativo tiene?.....	158
Gráfica 16. ¿Cuántas personas conforman su hogar?.....	159
Gráfica 17. ¿Pertenece a una organización comunitaria?.....	160
Gráfica 18. ¿Qué tipo de organización es?.....	160
Gráfica 19. ¿Cómo se desplaza en el sector?.....	161
Gráfica 20. Considera que la movilidad en el sector es.....	162
Gráfica 21. ¿Qué aspectos adicionales cree que mejorarían la movilidad del sector?.....	163
Gráfica 22. ¿Tiene interés en capacitarse?.....	163
Gráfica 23. ¿En qué le gustaría capacitarse?.....	164

Lista de Imágenes

Imagen 1. Localización. Localidad 19. Ciudad Bolívar. SDP.....	22
Imagen 2. Imagen institucional. Proyecto Cable Aéreo. IDU.....	28
Imagen 3. Preparación del encuentro de la memoria territorial. Barrio Juan Pablo II.....	83
Imagen 4. Recorrido por el territorio.....	119
Imagen 5. Recorrido por el territorio. Quebrada Limas.....	126
Imagen 6. Taller de Cartografía Social. Proyecto Cable Aéreo.....	137
Imagen 7. Marco estratégico del (PUI) Cable Aéreo de Ciudad Bolívar.....	140

Lista de Apéndices

Apéndice A. Encuesta de percepción.....	152
Apéndice B. Análisis de las encuestas.....	155
Apéndice C. Entrevista semiestructurada. Preguntas orientadoras.....	165
Apéndice D. Entrevista a José Aníbal Hernández. Barrio el Mirador.....	167
Apéndice E. Entrevista a Aidé María Rodríguez Barreto. Barrio Juan Pablo II.....	173
Apéndice F. Entrevista a Clara Patricia Payán. Barrio Nueva Colombia.....	182
Apéndice G. Entrevista a Álvaro Gómez. Barrio El Paraíso.....	188
Apéndice H. Entrevista a Luis Alfonso Mateus. Barrio Manitas.....	194
Apéndice I. Matriz Categorical Ampliada. Entrevistas semiestructuradas, Cartografías, Relatorías.....	189

Percepciones e Imaginarios Sociales sobre Desarrollo Social a la luz de la experiencia de planeación participativa en el Proyecto Urbano Integral del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar

Resumen

La presente investigación exploró las percepciones e imaginarios sociales subyacentes en concepciones sobre Desarrollo Social: calidad de vida, territorialidad, participación e inclusión, movilizados en las experiencias de participación en la planeación del Proyecto Urbano Integral (PUI) del Cable Aéreo de habitantes de la localidad Ciudad Bolívar, residentes en cinco sectores directamente afectados por este proyecto. Se indagaron las percepciones, interpretaciones de realidad, sentidos y símbolos suscitados cotidianamente alrededor del Desarrollo Social, en dicho proceso de participación comunitaria, mediante un ejercicio investigativo de tipo mixto, que articula un componente descriptivo de base estadística y el componente interpretativo de carácter hermenéutico. Se emplearon: una encuesta de percepción ciudadana, que considera aspectos sociodemográficos y percepciones generales y entrevistas semiestructuradas a líderes del territorio. Los principales hallazgos, visibilizaron la emergencia de imaginarios sociales anclados culturalmente en representaciones del Estado como instancias con intereses ajenos o contradictorios con los de la comunidad, y de los mecanismos de participación propuestos, como dispositivos de manipulación engañosa; lo que llevó a la comunidad a tener actitudes de desconfianza y resistencia frente al proyecto de desarrollo en que se vio involucrada. Se entrevistaron ideas y expectativas de calidad de vida, justicia y participación en la vida cívica y cultural de la ciudad a partir del desarrollo del Proyecto Cable Aéreo, dada la incidencia de intervención que tuvo la comunidad. En ese sentido, se comprendió por parte de la comunidad, que el Desarrollo Social inclusivo y la mejora de las condiciones de vida a la población son un requisito necesario para asegurar la prosperidad económica, política, cultural, territorial y

relacional. La investigación también dejó ver que los habitantes de la localidad de Ciudad Bolívar perciben que su territorio es altamente estigmatizado y victimizado por el resto de la ciudad, imaginarios que consideran, pueden afectar y obstaculizar las posibilidades de Desarrollo de la localidad.

En esta investigación, se pretendió tener una postura crítica con relación a una experiencia de planeación participativa, comprendida y expuesta desde los imaginarios y percepciones de la comunidad de la localidad de Ciudad Bolívar, a la luz del Proyecto Urbano Integral Cable Aéreo.

Palabras Clave: Imaginarios Sociales, Percepción, Territorialidad, Participación, Inclusión, Calidad de Vida.

Perceptions and social imaginaries about social development, in the light of the experience of participatory planning in the Integral Urban Project Aerial Cord Ciudad Bolívar

Abstract

The current project explored the perceptions and social imaginaries underlying in conceptions about social development: Life quality, territoriality, participation and inclusion, mobilized in the experiences of participation in comprehensive urban planning Aerial Cord Project locals Ciudad Bolívar, residents in five sectors directly affected by the project. Perceptions, interpretations about reality, meanings and symbols raised daily in the process of community participation were required, through a mix investigation exercise, which articulates a descriptive statistical base component and the component of hermeneutical character. In the investigation were used a survey of public perception which considers socio-demographic aspects and general perceptions, and were semi-structured interviews to leaders of territory. The main findings make visible the emergence of social imaginaries culturally anchored in representations of the state as instances contradictory and alien interest of the community to have attitudes of mistrust and resistance developments project that is involved. Ideas and expectations of quality of life, justice and participation in civic and cultural life of the city from Aerial Cord Project development were envisioned given the community incidence. In that way, is comprehensible the inclusive social development and the better quality life is a needed requirement to secure the economic, political, cultural territorial and relational prosperity.

Also is possible to see that the habitants of the locality of Ciudad Bolivar perceive his territory as a very victimized and stigmatized from the rest of the city, imaginaries that consider can affect and hold up the possibilities of the city development.

This investigation, pretended to have a critical position around the social development, in relation with an experience of planed participation, understood and exposed from the imaginaries and perceptions of the community of the locality of Ciudad Bolivar at the lights fo PIU Aerial Cord.

Keywords: Social imaginaries, Perception, Participation, Inclusion, Life quality.

Tejiendo ciudad entre las góndolas

Introducción

La ciudad como escenario de construcción del desarrollo y de la identidad, reconfigura formas de relación con el otro y con el entorno, es un espacio de encuentros y desencuentros, de comprensiones subjetivas de la realidad y la vida, donde la garantía y ejercicio de los derechos humanos, deben promover el bienestar personal y colectivo, la participación y la gobernanza, así como el uso y goce justo del espacio urbano.

Entendida la ciudad como contexto y teniendo la favorabilidad del énfasis investigativo de la Maestría en Desarrollo Educativo y Social, este trabajo se propone visibilizar los imaginarios sociales emergentes a partir de las prácticas tendientes a la apropiación y empoderamiento de las comunidades en procesos de desarrollo social que se desarrollan en su entorno, como es el caso de la experiencia de participación ciudadana en la construcción del Proyecto Cable Aéreo en la localidad de Ciudad Bolívar, a la luz del plan de desarrollo *Bogotá Humana. 2012-2016*.

Para el desarrollo de dicho proyecto en la etapa de factibilidad, la Administración Distrital visibilizó la necesidad de realizar un trabajo interinstitucional partiendo desde un abordaje holístico y multidisciplinar, con el fin de dar respuesta a una problemática de múltiples aristas y dimensiones del desarrollo social de Bogotá y por ende del desarrollo humano, enmarcado en un proyecto de infraestructura vial, coherente con el propósito de, construir un tejido social con

identidad e integración barrial, local y ciudadana, para promover ambientes seguros y equitativos en los que los procesos de transformación involucren directamente a la comunidad (IDU, 2013)

Estas nuevas propuestas de construcción de ciudad, entendidas como la transformación a nivel de infraestructura, cultura ciudadana, participación comunitaria y respuesta real a las necesidades de los ciudadanos (Alcaldía Mayor de Bogotá. Plan de Desarrollo Bogotá Humana, 2012 - 2016) buscan promover la corresponsabilidad de la comunidad en proyectos de infraestructura vial logrando volcar su interés en procesos más participativos que informativos, los cuales aparte de lograr sus objetivos misionales mediante los proyectos o programas, aspiran a que la ciudad sea vista por sus habitantes como un espacio de construcción permanente con ellos, de ellos y para ellos y generar así un sentido de pertenencia y de apropiación que redunde en resultados más eficaces y eficientes, que no solo pasen por indicadores de medición de coberturas, sino que reflejen unos resultados más cercanos a la realidad.

El territorio donde se implementa el proyecto del Cable Aéreo, la localidad 19 de Ciudad Bolívar, es reconocido por sus habitantes como un territorio emergente y consolidado por las luchas sociales reivindicatorias que durante décadas han hecho cada vez más fuertes los lazos sociales, permeados por la constante búsqueda del reconocimiento y garantía de sus derechos, lo cual ha permitido la búsqueda continua de mejores condiciones de vida, la superación de situaciones de pobreza, inequidad y segregación social, en donde ellos mismos han potenciado la productividad, la ordenación territorial, la organización comunitaria, el desarrollo cultural, reafirmando como un espacio para la construcción de la vida colectiva en los ámbitos político, familiar, cultural y económico.

Teniendo en cuenta estas prácticas emancipadoras, una concepción de *vivir dignamente* podría interpretarse como una apuesta para el desarrollo humano y social; por ende, los derechos humanos son respuesta a necesidades humanas, como la alimentación, la vivienda, la salud, la educación, la libre movilidad. Esta última es de especial interés en la presente investigación, debido a la apuesta de participación ciudadana en la que se buscó que primara el derecho colectivo a transformar la ciudad en algo radicalmente distinto, de manera incluyente y en pro del mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, tanto de la zona de influencia directa, como para el fortalecimiento de un proyecto de ciudad.

Es por esto que la investigación, se encaminó a la exploración de las percepciones, sentires, experiencias y expectativas de actores sociales que han estado vinculados directa o indirectamente al proyecto de construcción del Cable Aéreo. Las voces y necesidades sentidas de la comunidad, fueron tenidas en cuenta en el Proyecto Urbano Integral desde la etapa de planeación o etapa de factibilidad, para que en la etapa de estudios y diseños se pudiera incentivar en los habitantes el reconocimiento de la ciudad como un espacio de encuentro, de justicia, de intercambio, donde las líneas y góndolas (cabinas), serían las encargadas de acercar e integrar a la ciudad.

El Cable Aéreo se proyecta como una respuesta a la problemática de transporte insuficiente, la cual crea o contribuye indirectamente a superar problemáticas de seguridad, salud, convivencia, situaciones de segregación social, reflejadas en sentimientos de injusticia, dada la ubicación periférica en la que se encuentra la localidad (Ramírez & Londoño, 1985).

El desarrollo de la investigación permitió, a partir de las prácticas sociales y cotidianas, la visibilización de percepciones e imaginarios sociales frente al Desarrollo Social, en categorías como territorialidad, inclusión, participación y calidad de vida, que posibilitan la comprensión de los alcances y obstáculos en el logro de los objetivos de participación efectiva de la comunidad. Así como generar una postura crítica frente a una experiencia de planeación participativa, en proyectos de infraestructura ciudadana, comprendida y expuesta en la voz de la comunidad de la localidad de Ciudad Bolívar.

En síntesis, mediante una aproximación a la experiencia de planeación participativa, sobre el tema de proyectos de infraestructura vial con participación ciudadana y el análisis a la luz de las categorías que fundamentan el estudio de esta experiencia, se plantea la propuesta comprensiva de las percepciones e imaginarios sociales y su relación con la construcción de ciudad, entendida como la transformación a nivel de infraestructura, cultura ciudadana, participación comunitaria y corresponsabilidad a las necesidades de los ciudadanos, favoreciendo el sentido crítico, reflexivo, reconociendo las resistencias, tensiones y oportunidades que una experiencia como esta genera a la comunidad y a la ciudad.

1. Del Teleférico al Cable Aéreo

Antecedentes

La ciudad de Bogotá, en términos de movilidad, ha ido avanzando en directa proporción con su desarrollo urbanístico y el constante incremento de su demografía, no solo de personas que han nacido en ella, sino también de visitantes o personas provenientes de diversas zonas del país, que ven en la capital, la posibilidad de emprender un proyecto de vida y de prepararse para un futuro de oportunidades que brinda esta ciudad.

En retrospectiva y clave histórica, dejando en paréntesis por un momento, la movilidad urbana y en un sentido más cultural, el actual proyecto del Cable Aéreo, tiene un antecedente que está ligado al culto religioso, y se encuentra en el cerro de Monserrate, el teleférico, cuyo objetivo desde 1900, ha sido ofrecer una atracción turística y adicionalmente un servicio de transporte ágil y amigable, al creciente número de feligreses que subían al Santuario cada fin de semana. Ellos podían recorrer aproximadamente 880 metros, subida y bajada desde 2.692 metros sobre el nivel del mar en la estación de la avenida circunvalar con calle 26 hasta 3.152 metros en la estación sobre el cerro, disfrutando de siete minutos de recorrido en las góndolas o cabinas con capacidad para 40 personas, que inicialmente lucían de color blanco, luego de color amarillo, seguido de rojo y verde, posteriormente rojo y actualmente son de color naranja y verde (Pachón, 2010).

Este modelo de transporte facilitaba el recorrido al cerro, con el fin de brindar al feligrés y al turista una fácil acceso a este punto de culto religioso católico, el cual por vía terrestre sería

dispendioso y no se cuenta con la infraestructura vial para hacerlo posible; a la fecha el teleférico es un atractivo turístico de la ciudad, que a pesar de los años se ha mantenido vigente.

El teleférico que cumple una función netamente turística, surgió ante una necesidad de movilidad. El diseño del Cable Aéreo en Ciudad Bolívar es semejante al de aquel entonces, buscando ahora, desplazar en el menor tiempo, con la mayor agilidad y seguridad posibles, a las comunidades que habitan los cerros periféricos del sur de la ciudad.

A nivel nacional, el Metro Cable de Medellín, fue el primer sistema en el mundo en implementar un sistema de teleférico como medio de transporte público de tiempo completo, (Pérez, 2014) que alterna frecuencias de acuerdo con las necesidades de movilidad de zonas de la ciudad como las comunas nororientales y el centro-occidental, facilita a estos sectores, que son afectados por variadas problemáticas sociales y económicas, un transporte ágil y seguro, tiene una proyección social al integrarlos al Metro de Medellín y reduce costos de transporte y tiempos de desplazamiento.

Como se evidencia, las diferentes características y beneficios de este modelo de transporte, han logrado que el mayor beneficiario sea el ciudadano, quien puede acceder a este servicio para “conectarse” bien sea con equipamientos de su interés o para desplazarse a su trabajo o vivienda, a pesar de las dificultades del relieve o los retos de infraestructura que se deban tener en cuenta, para lograr que el transporte y la experiencia al usarlo, sea un medio para el logro de la dignificación de la condición humana, en cualquiera de sus dimensiones.

Por otra parte, vemos cómo el modelo de transporte público urbano, ha sido el que más retos ha asumido, al enfrentarse a los diversos cambios de la ciudad como lo son las nuevas estructuras

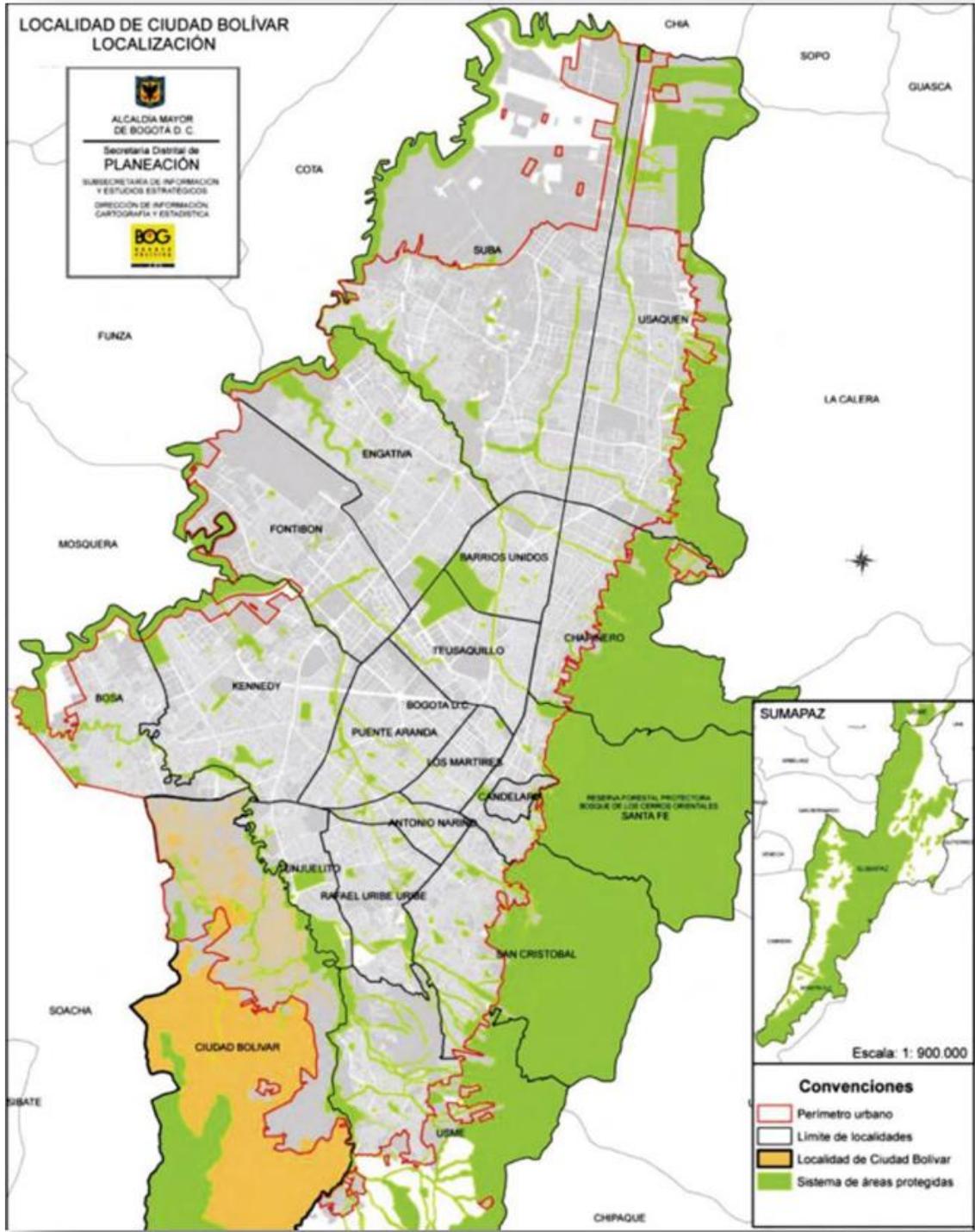
urbanas, la expansión de viviendas de los estratos bajos y nodos comerciales hacia los bordes de la ciudad. El transporte público es el que más ha resentido este impacto, ya que se configura como medio para acercar a los habitantes a las centralidades urbanas, donde generalmente se encuentran los diversos servicios en los equipamientos públicos como son salud, educación, justicia y recreación, con lo cual se configura cada vez con más fuerza, la necesaria articulación de estas realidades con el Plan Maestro de Movilidad (PMM) sustentado en el Decreto 319 de 2016. Este tiene como principios básicos la sostenibilidad y competitividad, conceptos que van en línea directa con el crecimiento de la ciudad, ya que la relación que existe entre los nuevos usos del suelo y la tendencia a la intermodalidad en los modos de transporte, hace necesarias acciones que mejoren la accesibilidad, en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos. (Secretaría de Movilidad, Bogotá, 2009).

Así mismo, actualmente en Bogotá, la población aproximada es de siete millones de habitantes según el DANE mediante el registro emitido en el censo de 2005, la cual va cada vez más en aumento, producto de los altos índices de natalidad y la recepción de habitantes que llegan de otras zonas no solo del país, sino del mundo. Esto ha hecho que de manera acelerada la ciudad esté en constante crecimiento, lo cual hace que enfrente desafíos como la construcción de viviendas e infraestructura en servicios básicos públicos, viales y de equipamientos que aseguren o reestablezcan los derechos de los habitantes de las 20 localidades que la componen.

En este sentido, la ubicación del proyecto Cable Aéreo, es en la localidad 19 de Ciudad Bolívar al suroccidente de la ciudad, como lo vemos en la imagen 1, la cual según el estudio realizado por la Secretaría Distrital de Planeación en el 2011 registrado en el documento *21 Monografías – Localidad Ciudad Bolívar*, cuenta con una extensión de 13.000,3 hectáreas (ha);

es una de las tres de mayor ocupación del territorio del distrito entre uso del suelo urbano y rural; a su vez es una de las más habitadas y una de las que más problemáticas presentan a nivel social y económico. Por ello este proyecto, denota una de las posibles respuestas frente a una necesidad imperiosa de movilidad, ya que, aunque el surgimiento de este territorio sea relativamente reciente, ocasionado por el poblamiento acelerado, que se dio debido a la afluencia de habitantes de diferentes regiones del país que poco a poco fueron poblando esta zona de la ciudad, sin ningún tipo de previsión o planeación. Esta situación ha prendido las alertas del gobierno distrital para analizar y viabilizar proyectos de carácter vial, de servicios públicos y hasta de infraestructura dotacional.

Imagen 1. Localización. Localidad 19 Ciudad Bolívar. SDP



Fuente. SDP

Adicionalmente en términos del desarrollo urbanístico y habitacional, se evidencia que, algunas de las personas que constantemente han *colonizado* los territorios en el borde de la ciudad, no lo han hecho de manera legal, lo cual ha puesto en jaque a las autoridades e instituciones encargadas de lograr la conectividad con las demás zonas de la ciudad, puesto que no se tenía preparado este escenario, lo cual es un reto para cada administración, que ha optado en la actualidad por brindar un sistema integrado de transporte multimodal, que permita desplazamientos rápidos, a tarifas adecuadas y que puedan hacer accesibles para todos, los servicios con que la ciudad cuenta en cualquier punto de esta. Este tipo de poblamiento, se dio con mayor ilegalidad en el territorio donde se ejecuta el proyecto. Estas tierras fueron tomadas, parceladas y vendidas sin el cumplimiento de normas mínimas de urbanismo, lo cual facilitó la existencia de urbanizadores ilegales. Uno de los actores en este proceso fueron los *tierreros* que empezaron a tomarse tierras en las grandes haciendas que había en lo que hoy es Ciudad Bolívar (Álvarez & Orozco, 2015).

Por otra parte y de acuerdo a la revisión bibliográfica tanto de los referentes históricos de las zonas de influencia, presentados en el documento de factibilidad del proyecto realizado por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá (ETMVA) Metro de Medellín, como en documento 21 Monografías, Localidad 19 de Ciudad Bolívar de la Secretaría Distrital de Planeación, más la información recolectada en las charlas con la comunidad, es importante resaltar, que este territorio en términos urbanísticos y habitacionales, se da a partir de un proceso de auto construcción con materiales no durables (paroi, madera, alambre, plástico, entre otros), al principio sin prever los espacios comunes, públicos, zonas verdes, vías de acceso, riesgos propios de construir en ladera y/o cerca a los cuerpos hídricos, sin algún tipo de servicios domiciliarios ni urbanos (situación que se mantiene en la actual frontera en extensión urbana-

rural). En estas condiciones de alta precariedad, se desarrolló una comunidad segregada social, cultural y espacialmente del resto de la ciudad.

En relación a lo anterior y ante la urgencia de mejorar sus condiciones de vida, surge un proceso comunitario organizativo, que en sus orígenes se caracteriza por formas de solidaridad y cooperación para la construcción de las casas y la consecución de condiciones mínimas de resguardo y seguridad ante los factores tanto naturales como los sociales (climáticos, topográficos, alimento, protección de sus bienes, etc.). Este proceso poco a poco se ha ido transformado en la consolidación de organizaciones sociales de distinto orden: asociaciones de vecinos, juntas de acción comunal, madres comunitarias, asociaciones juveniles, artísticas, deportivas, y religiosas, entre otras. Estas formas organizativas son expresiones de procesos de movilización social, que recurrentemente, a su vez también, son expresión de las luchas por el derecho a la ciudad.

A principios de la década de 1980, el acceso a los nuevos barrios de las pendientes y la conexión con la zona plana de San Francisco, llegando por esta vía hacia el resto de la ciudad (lo cual se hacía a pie o en burro por el cañón de la quebrada Limas), es sustituido por las primeras vías de este mismo sector y por la que hoy es la principal vía de acceso al territorio (conocida popularmente como la culebra), construida desde el sector conocido como los Luceros y que conecta la avenida Boyacá con la parte más alta.

Entre 1985 y 1995, junto a la consolidación de las casas y los barrios, en materiales más durables se originan las luchas por los servicios públicos domiciliarios básicos: agua potable, alcantarillado, electricidad y gas natural; así como por la legalización de los primeros barrios.

Uno de los hechos con más recordación fue la toma de las instalaciones de la Cruz Roja en 1993, la cual fue animada por líderes y lideresas de 65 organizaciones comunitarias de Ciudad Bolívar quienes reclamaban centros de salud, de estudio, pavimentación de calles y conservar el cocinol mientras el gas no fuera instalado para el sector (Álvarez & Orozco, 2015).

La comunidad participante de las metodologías empleadas para esta sistematización, evoca que es por medio de las movilizaciones, bloqueos y paros que han logrado la legalización de los primeros barrios. El acueducto y el alcantarillado habían sido construidos con trabajo comunitario. Con la llegada de la luz y del gas domiciliario, se dejó atrás el uso de combustibles como el carbón, la gasolina y el cocinol, que la comunidad señala como originadores de accidentes, enfermedades y conflictos entre vecinos.

Ya para 1992, los procesos organizativos de base desde sus luchas claramente reivindicatorias por la comunidad, generaron y presentaron ante la administración distrital, el pliego de peticiones denominado “Pliego Único por el Desarrollo y la Vida Digna en Ciudad Bolívar”, el cual se fortaleció mediante 5 mesas de trabajo con las diferentes instituciones distritales para dar solución a las problemáticas de la localidad tanto en temas de infraestructura vial como de protección a la vida y a la garantía de un territorio de paz. (Bojacá, 1994)

Hacia finales de la década de 1990 y la primera década del presente siglo se consigue el acceso a otros servicios públicos: la construcción y mejoramiento de las infraestructuras de salud y educación, así como la pavimentación de vías principales, y algunas secundarias. Sin embargo, aún hoy los espacios públicos, incluidas las zonas verdes para el encuentro denominadas alamedas, la recreación, el esparcimiento y la cultura, son muy precarios y en algunos sectores

inexistentes. El acceso a oferta cultural y recreativa, en condiciones de calidad, es muy precaria, lo mismo que la atención en educación a la primera infancia y en general a la población infantil y juvenil que se constituyen en el centro de la preocupación de las comunidades. (Secretaría Distrital de Planeación, 2011)

Adicionalmente, debido a la oferta de empleo y servicios en otras zonas de la ciudad, la población debe desplazarse y conectarse con otras redes sociales e instituciones. Esto se ha acentuado a partir del año 2000, debido al fuerte auge de pensar en proyectos de infraestructura vial, peatonal y ciclo inclusiva integrales e integradores que, desde el diseño y la construcción de la infraestructura, generen espacios de información y socialización con y para las comunidades.

Así mismo se generaron diferentes normas generales que regulan el tema del reasentamiento por desplazamiento involuntario debido a obras públicas en el Distrito Capital, ya que la noción de reubicar a las comunidades que habitaban sectores donde por interés general, una obra de infraestructura (hidroeléctricas, carreteras y suministro de agua) requeriría su predio, es relativamente reciente (décadas de los 80's y 90's). Su origen está íntimamente relacionado con los grandes proyectos de desarrollo, especialmente de infraestructura, gestión de recursos naturales, mejoramiento de áreas tanto urbanas como rurales y prevención o mitigación de desastres en proyectos mineros y de infraestructura. (Molina, 2015)

Por otra parte, la dinámica de crecimiento poblacional, ha generado una serie de problemáticas en los aspectos social, territorial, institucional, jurídico y financiero. Desde lo social, dicha problemática se resume en términos de vulnerabilidad de las poblaciones afectadas, bajos niveles de pertenencia social de las comunidades por reasentar, tradición de ilegalidad en el régimen de

ocupación de los predios, el acceso a los servicios públicos y el pago de impuestos y el alto nivel de dependencia económica hacia el Estado. Todo ello ha implicado que entidades como el IDU, las alcaldías locales, la Secretaría Distrital de Planeación y de Hábitat, Instituto Distrital de Riesgos y Cambio Climático (IDIGER) deban afrontar procesos de reasentamiento conflictivos y exige el desarrollo de procesos formativos que permitan a las familias ingresar a la cultura de la legalidad, la participación y la apropiación de la ciudad como territorio de todos.

Así mismo, las acciones públicas del Estado, se han desarrollado atomizadamente en el marco de leyes y decretos relacionados con la adquisición de predios y la valoración económica de los mismos, olvidando que la vivienda no es única estructura que existe. También están las redes y lazos sociales de los habitantes de las zonas. Esto contribuye a que el reasentamiento se ejecute más como una acción complementaria de la compra o adquisición predial que como una acción integral desde el punto vista social, económico y de ordenamiento territorial, entorno a las comunidades y sus derechos. Y también los Proyectos Urbanos Integrales, se proyectan como una oportunidad para el ordenamiento del territorio y la redistribución de garantías para la calidad de vida.

En concordancia con lo anterior, la implantación de la infraestructura necesaria para el funcionamiento del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar, se constituye en una oportunidad de desarrollo urbano para esta localidad y para la ciudad en general. Así mismo, se convierte en una oportunidad para la implementación de procesos participativos asociados a proyectos de infraestructura, de construcción colectiva y conjunta entre las instituciones, las organizaciones y las comunidades. Se busca en sí, construir un tejido social con identidad e integración barrial,

local y ciudadana y promover ambientes seguros y equitativos en los que los procesos de transformación involucren directamente a la comunidad.

Imagen 2. *Imagen Institucional. Proyecto Cable Aéreo.*
IDU



Fuente. IDU

En este sentido, cabe notar que el proyecto Cable Aéreo es considerado como una de las iniciativas estratégicas para la movilidad, el transporte y la accesibilidad en el marco Administración Distrital liderada por Gustavo Petro, en su período 2012-2016; puesto que está encaminado a mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores beneficiados con el resto de la ciudad, a través de un sistema de transporte rápido y seguro que permite la intermodalidad y la conectividad con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), tal como lo representa el logo institucional del Proyecto Cable Aéreo en la imagen 2, ya que este sistema se conectará con el Transmilenio en el Portal Tunal y continuar con los recorridos que fueran necesarios hacia las diferentes zonas de la ciudad, para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, bajo la premisa de un diseño que respete la accesibilidad universal, optimice el uso del tiempo, al reducir la duración del recorrido de una hora a 13 o 14 minutos con el Cable Aéreo, estas cifras ponderadas en los estudios de Factibilidad realizados por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de

Aburra (ETMVA) Metro de Medellín, tiempos que pueden ser empleados en otras actividades y reducir la brecha existente de segregación social para estos sectores de la ciudad.

Como consecuencia, surge la necesidad de dar soluciones como este proyecto para la movilidad de los ciudadanos. Adicionalmente se requieren múltiples proyectos de infraestructura vial, peatonal y ciclo inclusiva, que adecúen el mobiliario urbano al desarrollo activo de zonas como la localidad 19 de Ciudad Bolívar, la cual por estar ubicada en el extremo sur occidente de la capital y tener los mayores índices de pobreza y segregación, necesita más que otras localidades, una mayor vinculación del gobierno distrital a través de sus políticas públicas en diferentes sectores.

2. Movilidad e Inclusión Social

Problemática

Históricamente la localidad de Ciudad Bolívar ha sido un territorio de la ciudad de Bogotá reconocido por sus dificultades de planeación territorial. Es una localidad receptora de personas y familias desplazadas por situaciones de violencia del país, con precariedad de servicios públicos sanitarios, con problemas de seguridad, accesibilidad, transporte y movilidad. La localidad se ubica en la periferia de la ciudad y más o menos hacia los años cuarenta del siglo XX, comienza la parcelación de grandes haciendas aledañas al Distrito Capital. Así se formaron los primeros asentamientos subnormales en la década del cincuenta, con los barrios Meissen, San Francisco, Buenos Aires, Lucero bajo y La María, situados en las partes bajas y medias de la Localidad y cuyos pobladores fueron principalmente familias provenientes del Tolima, Boyacá y Cundinamarca. Se estima que para los años setenta la población había ascendido a los 50.000 habitantes. (Secretaría Distrital de Planeación, 2011).

Una segunda etapa de urbanización comienza en la década de los ochenta, con asentamientos en la parte alta de las montañas, hecho que da origen a barrios como Naciones Unidas, Cordillera, Alpes, Juan José Rendón, Juan Pablo II y otros. De igual forma, nacen a través del programa *lotes con servicios*, con financiación del Banco Interamericano de Desarrollo, los barrios Sierra Morena, Arborizadora Alta y Baja, asentamientos que en menos de veinte años generaron polos de concentración de sectores marginados tanto en el país, como en la misma ciudad. Sin

embargo, muchos de los asentamientos y zonas de la localidad han sido invasiones de personas con escasos recursos económicos y en situación de desplazamiento. (Secretaría Distrital de Planeación, 2011).

Condiciones como recursos escasos o concentrados, poca tierra y dinero, aislamiento, ausencia del Estado, corredores de actores ilegales, originaron disputas, rompimientos, fronteras barriales, límites sociales y culturales muy marcados y definidos, que atomizaron la organización, limitaron la capacidad de gestión y redujeron la mirada amplia del territorio. La segregación social y económica que caracteriza el proceso de poblamiento, marca de manera negativa al territorio y a sus habitantes con relación al resto de la ciudad y hace que prevalezca la mirada segregada y estigmatizadora del espacio físico, sus habitantes y las relaciones que estos construyen. También la desagregación socio espacial, los conflictos entre barrios, límites y fronteras, son seriamente marcados por los habitantes. Existen dificultades de accesos a barrios y conectividad entre los mismos, limitados o nulos espacios de integración y articulación zonal, presencia de factores generadores de violencia y exclusión (pandillas, micro tráfico, ilegalidad) (IDU, 2013).

Teniendo en cuenta las condiciones geográficas, sociales, económicas y culturales anteriormente descritas, que se presentan en el territorio donde se desarrolla el proyecto Cable Aéreo, Localidad 19 de Ciudad Bolívar, se identifica la necesidad de facilitar la accesibilidad, la movilización, y la participación a otras zonas de la ciudad, con el fin de acercar las comunidades de la localidad 19 a los equipamientos de diversos servicios, a los lugares de trabajo en el menor tiempo y de una manera digna, a la posibilidad de interacción, al acceso y participación de bienes y servicios de la ciudad. Así se tendrían vivencias del concepto de una justicia espacial, se

permitiría una apropiación del territorio, no solo del más próximo y cercano sino la apropiación y pertenencia a la ciudad, “desmitificando que muchas veces no se ha considerado que el espacio y en particular la ciudad cumple un papel en la conformación de las desigualdades sociales” (Soja, 2008, p.8)

Durante décadas, los planes de inversión en movilidad urbana han centrado sus recursos y esfuerzos en beneficiar a quienes conducen automóvil, ampliando avenidas y calles con el fin de dar un mejor espacio para los pocos que puede tener uno o más vehículos a su disposición para el traslado individual o familiar. Esto es característico de un modelo consumista y poco ecológico, del cual no todos pueden ser beneficiarios por el difícil acceso a este “privilegio”, pero actualmente los modelos se han reconfigurado y se ha puesto en marcha un gran abordaje al transporte público masivo, lo cual hace posible que más personas sean las beneficiadas y que a un menor costo social, económico y ambiental puedan desplazarse y hacer uso de la ciudad.

Vemos entonces, cómo Bogotá se ha ido urbanizando a un ritmo acelerado, lo cual ha hecho que se planifique y se reconfigure de manera diferente a la de hace unas décadas, lo cual es fiel ejemplo de la multidimensionalidad con la que el proyecto Cable Aéreo ha llegado a la comunidad de Ciudad Bolívar, no solo para dar respuesta a un problema de movilidad, sino para dar valor a la experiencia de las comunidades en temas de autogestión, liderazgo y emancipación y posibilitar la gobernanza y la planeación participativa (IDU, 2013).

Es por ello que la problemática que refiere este análisis con base en la experiencia de la planeación participativa entre la comunidad y las instituciones distritales para el PUI del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar, va más allá de un problema, configura una posibilidad de cambio desde

las mismas comunidades para el beneficio de su entorno y de sus condiciones en la búsqueda o aseguramiento de una mejor calidad de vida y da la pauta para un desarrollo social incluyente, que sea visible y palpable por los beneficiarios del sistema y por las comunidades aledañas a él.

Siendo así una posibilidad para demostrar que la planeación de los proyectos no es estándar, sino que debe tener en cuenta las diferentes aristas que componen los territorios, esas particularidades que a veces se dejan de lado, que se planean desde las oficinas y no desde las entrañas del territorio. De esta manera lo que se pretende de alguna forma es fortalecer el papel del Gobierno como responsable del desarrollo social, para que a través de sus acciones potencie la participación política de las comunidades.

3. Derecho a la Ciudad... Hacer visible lo Invisible

Justificación

A pesar de que Bogotá, como capital de desarrollo económico de la Nación, haya intentado a través de sus últimos planes de desarrollo, con enfoque humanista, minimizar la desigualdad entre estratos y beneficiar a las comunidades menos favorecidas, haciendo de los espacios urbanos lugares incluyentes y con una alta gama de servicios, aun así no se cerrado considerablemente la brecha entre los niveles sociales, que van más allá de los estratos socioeconómicos presentándose una inequidad territorial que reclama a gritos políticas públicas adecuadas y ajustadas a la realidad, que den respuesta directa a las necesidades que apremian en sus cotidianidad.

Uno de estos llamados es a disminuir la marcada asimetría en la dotación de infraestructura y equipamiento social, que para este caso tiene Ciudad Bolívar con respecto a otras zonas del Distrito, como son zonas urbanas que, en el otro extremo de la ciudad, concentran una gran parte de las actividades económicas y sociales, para las cuales el nivel de atención y de destinación de los recursos priman en su adecuación y mantenimiento, mientras que para la periferia sur de la ciudad, se limitan estos recursos o se tiene otro tipo de destinación permitiendo el deterioro de los espacios públicos (equipamientos/calles), surgen problemas de acceso a los servicios (servicios comunitarios de salud, educación y seguridad), falta de espacios apropiados de socialización (parques, casas comunales) y aumento del índice de inseguridad física (vandalismo) (Secretaría Distrital de Planeación, 2011).

Sin embargo el explorar el significado que tiene para las comunidades, y en si para los participantes directos de esta experiencia de ser parte de la planeación de un proyecto de esta magnitud, nos permite vislumbrar el potencial de resiliencia de los habitantes de este territorio que ha estado marcado por décadas, por huellas de violencia y terror, contrarrestando así la condición de pobreza material que afecta a los llamados pobres urbanos, brecha que puede cerrarse de manera conjunta en la implementación de políticas y acciones concretas entre el Estado y las comunidades.

Ejemplo de ello, son los líderes que han participado en el proceso; son personas que, gracias a su espíritu de solidaridad y poder de convocatoria, han presentado a la comunidad una luz de esperanza frente a este proyecto del Cable Aéreo, como una posibilidad de mejorar sus condiciones de vida, tener la posibilidad de empoderarse y apropiarse de su territorio, fortalecer una ciudadanía urbana que le permita opinar, decidir y ser partícipe de un proceso identitario territorial que fortalece los vínculos y que juega a favor de ellos apoyado por el Gobierno Distrital.

Por ello es de nuestro interés indagar qué tipo de representación simbólica, existe en los imaginarios sociales sobre Desarrollo Social y que se han movilizado a través del Proyecto Cable Aéreo. Se tiene en cuenta que se parte de una desigualdad socio espacial del territorio de Ciudad Bolívar y cómo con la llegada de este proyecto al territorio y con la incursión de los habitantes en escenarios participativos para el diseño del proyecto se configura como un escenario para la reconfiguración del territorio; se resalta el derecho a la ciudad y a la justicia socio espacial, la

cual nos obliga a evocar la planeación del territorio, la intervención del Estado en la vida de una formación social para modificar más o menos de forma profunda la repartición de los equipamientos y actividades en el territorio (Reynaud, 1981).

Sin embargo, cabe notar que las desigualdades sociales con las que cuenta Ciudad Bolívar no son solo de tipo espacial y de movilidad, sino que a la vez ha sido un territorio ligado a la violencia y a la dificultad de acceso a la educación de calidad y a una situación de precariedad económica que lleva a sus habitantes a tener bajos índices de calidad de vida, situaciones que complejizan el entorno en aspectos como la convivencia, inseguridad, la estigmatización territorial y los problemas de movilidad en la cotidianidad. Por ello el abordaje que tuvo este proyecto, a diferencia de otros, es la integración de diferentes instituciones, alrededor de un proyecto de movilidad, lo cual beneficia en diferentes dimensiones a la comunidad, al territorio, a la ciudad.

De tal manera, Ciudad Bolívar que cuenta con problemáticas sociales, además del difícil acceso a la zona, se beneficiará en el momento que pueda articularse al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), con el Transmilenio para poder transitar por el resto de la ciudad. De esta manera será un sistema de transporte que facilite la movilidad, partiendo de la inclusión de las zonas periféricas, llevando a que las personas puedan acceder a mejores oportunidades, no sólo laborales y económicas sino también en lo que respecta a derechos como la cultura, la recreación e incluso la educación; denominándose, así como el derecho a la ciudad y el acceso a los recursos que esta proporciona en su totalidad libre de restricciones (Leibler & Brand, 2012).

De esta manera las comunidades que habitan este extremo de la periferia sur de la ciudad, podrán tener acceso a las vivencias que da la centralidad de la ciudad, pero más allá del acceso a las centralidades, el derecho a la ciudad es un derecho a una vida urbana renovada (Lefebvre, 1978), en la cual el territorio y la territorialidad como una apropiación consiente del espacio geográfico hace que la incursión de este Proyecto de renovación urbana a través del proyecto de movilidad del Cable Aéreo, se asimile a un acto de justicia socio espacial (Musset, 2009). Lo anterior incluye la negociación de los predios requeridos para su implantación, el mejoramiento de andenes, la instauración de espacios dotacionales para equipamientos, el empleo de la mano de obra de los habitantes de las zonas de influencia directa, la participación de los habitantes de dichas zonas en los diseños del proyecto y las evidencias de impactos sociales y territoriales que vendrán con la ejecución de este proyecto.

Es por ello que el indagar los imaginarios sociales que emergen en esta experiencia, se encamina a ver cómo es interpretado el desarrollo social en el territorio con la llegada de este proyecto y cómo se asume el cambio a una dialéctica socio espacial, que comprenda que el territorio lo construye quien lo vive y no solo es un espacio a veces adverso en el que vivimos, sino que se fundamenta en nuevas formas de pensamiento y acción para cambiar las geografías adversas en las que vivimos y nos configuramos como sujetos políticos. Este giro se entiende, en el caso de la ciudad, por un cambio en la reflexión sobre el espacio que deja de ser considerado como un receptáculo o la escena donde se despliega la actividad humana o como una simple dimensión física, a una concepción como fuerza activa que moldea nuestra experiencia (Soja, 2008).

Por otro lado, el visibilizar las percepciones e imaginarios sociales que se han movilizado a través de la democratización del proyecto en escenarios de planeación participativa, nos lleva a pensar que el Cable Aéreo no solo podrá movilizar en menos tiempo a las personas, sino que también ha movilizado los recursos con los que estas cuentan para fortalecerse y para trabajar mancomunadamente por su territorio y consolidarse como un ejemplo para la ciudad.

Adicionalmente, pondrá al alcance de los habitantes de estas zonas de difícil acceso los servicios del Estado. Es más, se podría llegar a pensar que el proyecto sea un medio para el logro de varios objetivos, donde la institucionalidad se abrirá camino y podrá brindar una mayor oferta y cobertura al entrar a territorios que hasta el momento estaban siendo controlados por la informalidad y la criminalidad.

La presente investigación busca precisamente reconocer percepciones y visibilizar imaginarios sociales que confluyen alrededor del Cable Aéreo en Ciudad Bolívar, el cual como proyecto de infraestructura, busca no solo acercar los barrios marginados periféricos de la ciudad, sino que a la vez pretende hacer más visible y tangible la presencia del Estado mediante proyectos urbanos que consideren más allá de los aspectos de movilidad, los impactos en el territorio y la calidad de vida, que surgen a partir de la implementación de una infraestructura como Cable Aéreo. Dicha obra constituye una expresión de voluntad política, en un sentido más participativo, de inclusión social y territorial y promueve la modificación de la relación de desigualdad de la ciudad con su periferia.

4. Objetivos

4.1 Objetivo General

Visibilizar percepciones e imaginarios sociales sobre Desarrollo Social: calidad de vida, territorialidad, inclusión y participación que emergen en la experiencia de planeación participativa y desarrollo del Proyecto Urbano Integral (PUI) de Cable Aéreo, de la comunidad de Ciudad Bolívar conformada por habitantes de las zonas de influencia directa del proyecto.

4.2 Objetivos Específicos

- Identificar y analizar las percepciones e imaginarios sociales, sobre la manera como el Proyecto Urbano Integral (PUI) del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar, impacta las expectativas y sentidos sobre el Desarrollo Social: calidad de vida, territorialidad, inclusión y participación, de personas residentes en la zona de influencia del proyecto.
- Interpretar las comprensiones de líderes comunitarios respecto a su participación en el PUI del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar y su significación respecto al Desarrollo Social: calidad de vida, territorialidad, inclusión y participación, en clave de su contexto socio cultural.
- Visibilizar y analizar los aprendizajes e implicaciones sociales del proceso de planeación participativa en el PUI del Cable Aéreo en Ciudad Bolívar.

5. Del texto y la norma al contexto

Marco Conceptual y teórico

5.1 El desplazamiento involuntario por obra pública y Derechos Humanos

De acuerdo con la información suministrada por el IDU, en la revisión sobre las normas legales que conciernen al tema del desplazamiento involuntario por obra pública y el respeto/garantía de los Derechos Humanos, se evidencia que son temas que han logrado en los últimos tiempos la intermediación y acción internacional. Se han dirigido esfuerzos considerables a la protección de aquellos derechos que le corresponden a los sectores más vulnerables de la población por su condición de pobreza, los cuales son amenazados cuando se adelantan operaciones masivas y forzadas como el desplazamiento, la migración, y el desalojo. Esas amenazas son favorecidas por situaciones como la desigualdad estructural de las sociedades, que obligan a una gran cantidad de la población a luchar diariamente por su supervivencia y sustento, al igual que por la persistente distinción entre los derechos civiles y políticos y los derechos económicos, sociales y culturales, que tiende a concederle una menor importancia a los segundos. Hay ciertas clasificaciones de derechos, como los *derechos civiles y políticos* o los *derechos económicos, sociales y culturales*, que tienen poco sentido. Por esa razón, cada vez es más frecuente referirse a los derechos civiles, culturales, económicos, políticos y sociales (Naciones Unidas, 2009).

Por su parte, la comunidad internacional considera que los fenómenos de desalojos forzados están directamente ligados a aquellas políticas de desarrollo altamente agresivas, insensibles y equivocadas, que ocultándose tras nombres como *progreso*, *renovación urbana*, *fortalecimiento de la infraestructura*, atentan contra la supervivencia, la seguridad, la dignidad, la libertad y la identidad de las personas y de los grupos, deterioran los derechos de acceso a los recursos sociales básicos, y aumentan la desigualdad, los conflictos sociales y afectan a los sectores de la población más débiles en lo político, ambiental, social y económico, razón por la cual ha prohibido el traslado involuntario que se refleja en el aumento de personas sin hogar y con menor calidad de vida, y le ha ordenado a los Estados que deben adoptar las medidas necesarias de protección plena contra los desalojos forzados, para que los que han sido privados de su hogar por causa del desarrollo, sean realojados en condiciones dignas, adecuadas y coherentes con sus necesidades y deseos, tras la celebración de negociaciones satisfactorias para las personas afectadas.

El marco normativo internacional, al ser el reflejo del espíritu y de los ideales de las naciones, ha consagrado la voluntad de los pueblos expuesta en instrumentos como la Declaración de los Derechos Humanos (Naciones Unidas, 2009), la cual dispone que:

Principio 6:

- Todo ser humano tendrá derecho a la protección contra reasentamientos arbitrarios que le alejen de su hogar o de su lugar de residencia habitual.
- Se encuentran prohibidos internacionalmente los reasentamientos arbitrarios en caso de proyectos de desarrollo en gran escala, que no estén justificados sobre un interés público superior o primordial.

Principio 7:

- Antes de decidir el desplazamiento de personas las autoridades competentes se asegurarán que se han explorado todas las alternativas viables para evitarlo. Cuando no quede ninguna alternativa, se tomarán todas las medidas necesarias para minimizar el desplazamiento y sus efectos adversos.
- Las autoridades responsables del desplazamiento se aseguran en la mayor medida posible de que se facilita alojamiento adecuado a las personas desplazadas en condiciones satisfactorias de seguridad, alimentación, salud e higiene y que no se separan a los miembros de la misma familia.
- Se buscará contar siempre con el consentimiento libre e informado de los desplazados.
- Las autoridades competentes tratarán de involucrar a las personas afectadas en particular las mujeres en la planificación y gestión de su reasentamiento.
- Se deberán adoptar medidas adecuadas para facilitar a los futuros reasentados información completa sobre las razones y procedimientos de su desplazamiento y, en su caso, sobre la indemnización y reasentamiento.

Principio 8:

- El desplazamiento no se llevará a cabo de tal manera que viole los derechos a la vida, dignidad, libertad y seguridad de los afectados.

Igualmente, la Convención de San José de Costa Rica de la Organización de los Estados Americanos (1969) dispone:

Toda persona tiene derecho al uso y goce de sus bienes. La ley puede subordinar el uso y goce al interés social. Ninguna persona puede ser privada de sus bienes, excepto mediante el pago de indemnización justa, por razones de utilidad pública o de interés social y en los casos y según las formas establecidas en la ley (Artículo 21).

Estas normas han sido incorporadas al derecho colombiano y en virtud del artículo 93 de la Constitución Política de Colombia (CP), prevalecen en el orden interno al reconocer derechos humanos que no pueden ser limitados en los Estados de excepción, y en virtud de dicha disposición se conforma el denominado ‘‘bloque de constitucionalidad’’, lo que significa que los tratados y convenios internacionales que reconocen derechos humanos han sido normativamente integrados a la CP, por lo tanto, si una ley contradice lo dispuesto en cualquiera de las normas que integran el bloque de constitucionalidad la Corte Constitucional debe retirarlas del ordenamiento jurídico.

Así mismo, ya para el territorio colombiano, desde 1991 con la expedición de la CP, se han teniendo en cuenta las tendencias internacionales y las necesidades de nuestra nación, se incorporaron diferentes conceptos que se basaron en la idea fundamental de que Colombia tiene un carácter de Estado Social de Derecho, caracterizado por entre otras cosas por la primacía del interés general sobre el particular, el respeto a la propiedad privada, pero declarando su función social, la promoción de la igualdad y el reconocimiento de los derechos individuales (civiles y políticos) y colectivos (económicos, sociales, culturales).

El constituyente colombiano fue categórico en la defensa y protección de los Derechos Humanos, ya que consideró que esta era la única forma de garantizar el desarrollo integral de las personas, la delimitación de la autonomía de los individuos para que el ejercicio de sus libertades no afecte a los demás, y la permanencia de la organización política y social, de la

democracia, y en especial, de la dignidad humana, entendida por la Asamblea Nacional Constituyente, en la CP como el conjunto de condiciones espirituales y materiales que permiten vivir con calidad a los seres humanos, y por esa razón estableció que:

- Las autoridades de la República están constituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

(Artículo 2)

- El Estado reconoce, sin discriminación alguna, la primacía de los derechos inalienables de la persona y ampara a la familia como institución básica de la sociedad, garantizando su protección integral. (Artículos 5 y 42)

- Todos los colombianos tienen derecho a vivienda digna. (Artículo 51)

Por otra parte, con el fin de velar por la protección y aplicación de estos derechos, dispuso que el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción u omisión de las autoridades públicas (Artículo 90)

Después de adoptar la CP, el marco constitucional, se procede en nuestro país a expedir las normas de carácter nacional que desarrollaron lo dispuesto en ella, amparadas desde un marco normativo para la jurisdicción Nacional, mediante la Ley 388 de 1997, que modificó la Ley 9 de 1989, la cual promueve el ordenamiento del territorio, mediante un uso equitativo, racional y social del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural, la ejecución de acciones urbanísticas integrales y eficientes, posibilita hacer efectivos los derechos constitucionales a la vivienda y a los servicios públicos domiciliarios, y proteger el medio ambiente, buscando en todas las acciones urbanísticas promover la

participación democrática de los pobladores y sus organizaciones y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, y la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo.

Por su parte, el IDU expresa que las entidades públicas, para ejecutar obras de infraestructura por motivos de utilidad pública, para disponer de los predios afectados deben adelantar un proceso de enajenación voluntaria o en su defecto un proceso de expropiación judicial o administrativa. Para el caso de Bogotá, el IDU, sustenta sus acciones en la cartilla de Gestión Predial y Reasentamiento Social (IDU, 2013).

La enajenación voluntaria es el mecanismo mediante el cual la entidad interesada impulsa un proceso de compra con el propietario del predio requerido por razones de utilidad pública. La expropiación judicial es el proceso que se tiene que adelantar ante un Juez competente cuando no es posible continuar la enajenación voluntaria y la expropiación por vía administrativa es la que se lleva a cabo por las mismas entidades, cuando se han declarado condiciones de urgencia que le otorgan la categoría de prioritarios e inaplazables a ciertos proyectos, y establecen que el precio de adquisición será igual al valor comercial determinado por una entidad pública especializada o por peritos privados de conformidad con las normas y procedimientos establecidos en el Decreto 1420 de 1998 (IDU, 2013).

Por otro lado, para ejecutar los proyectos de infraestructura la Ley 99 de 1993 dispone que debe realizarse un Estudio de Impacto Ambiental el cual debe contener la información sobre la localización del proyecto, y los elementos abióticos, bióticos y socioeconómicos del medio que puedan sufrir deterioro por la respectiva obra o actividad, y la evaluación de los impactos que puedan producirse. Además, debe incluir el diseño de los planes de prevención,

mitigación, corrección y compensación de impactos y el plan de manejo ambiental de la obra o actividad.

Con ese marco normativo nacional, Bogotá, como Distrito Capital promulgó una amplia y especializada normatividad que integre la norma con el contexto y las futuras intervenciones en el territorio. Por ello el Concejo de Bogotá, atendiendo los requerimientos de la administración distrital y mediando entre la ciudadanía y la institucionalidad, expide el Acuerdo 10 de 2000, con el fin de facilitar los procesos de negociación de los predios, regulando el pago de compensaciones, el cual es reglamentado mediante el Decreto 323 de 2001 de la Alcaldía Mayor, indicando que corresponde al IDU previa la realización del estudio socioeconómico que antecede a la iniciación de los proyectos, establecer el Plan de Gestión Social para facilitar el reasentamiento de la población ubicada en los estratos uno y dos y reconocer compensaciones cuando haya lugar.

Por otra parte y con el fin de superar la naturaleza meramente económica del Acuerdo 10 del 2000, se establece que el plan de gestión social debe contener como mínimo los componentes de divulgación, asesoría en el traslado, asesoría jurídica y económica para restablecer al menos la actividad que venía desarrollando y un reconocimiento de compensaciones buscando que el IDU mitigue los impactos económicos y sociales generados por el desplazamiento involuntario, haciendo así que el componente socio económico se involucre en la mitigación de los impactos y en el acompañamiento de las personas que habitaban las unidades sociales para su reasentamiento en las mismas o mejores condiciones, tanto desde el componente social, como del componente jurídico y predial.

Actualmente Bogotá cuenta con el Decreto 296 de 2003, el cual establece los criterios, parámetros y factores del programa de reasentamiento y reglamenta el Acuerdo 10 de 2000,

unifica la normatividad aplicable a las entidades del distrito que adelanten este tipo de programas, define un componente social y un componente económico en aras de mitigar y minimizar los impactos sociales, económicos y culturales generados por el desplazamiento, establece asesorías y acompañamientos tanto para el factor social como para el económico y formula mecanismos e instrumentos que garanticen en el corto, mediano y largo plazo la dignificación de la superación de las problemáticas adyacentes con el proyecto.

Por ello el IDU, quien es la entidad competente, en materia de reasentamientos sociales por obra pública para infraestructura vial, peatonal o ciclo inclusiva, promulga y ejecuta según las normas anteriormente expuestas, y en el uso pleno de su misión expide las Resoluciones donde establece los parámetros y procedimientos para reconocer compensaciones a las unidades sociales localizadas en los ejes de intervención de los proyectos, como lo es la Resolución IDU 2093 de 2001 modificada por la Resolución IDU 2656 de 2001 el Instituto establece los criterios y pautas para la implementación de Programas de Reasentamiento por obra pública, los cuales se rigen por los principios de: Minimización de los traslados de población, reconocimiento y atención de los impactos que los traslados ocasionan, consideración de la familia como unidad básica de atención, no desmejoramiento de las familias objeto del traslado, construcción de relaciones con las familias basadas en principios de respeto, legitimidad y transparencia y no propiciar acciones al margen de la ley.

Lo anterior es regulado internamente por el Comité de Reasentamiento, quien se encarga de realizar el control y seguimiento de los programas, evalúa las necesidades, recomienda las políticas para implementarlos, coordina las actividades de todas las dependencias del Instituto y evalúa el tratamiento de situaciones particulares, lo cual permite solucionar casos especiales cuando existen vacíos normativos o se requiere tomar decisiones de tipo social.

Así mismo, el IDU se ciñe a lo expuesto en la Ley 388 de 1997 que definió los motivos de utilidad pública o interés social, para efectos de adelantar la adquisición de inmuebles con el fin de destinarlos a la ejecución de programas y proyectos de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo y a la ejecución de programas y proyectos de renovación urbana y provisión de espacios públicos urbanos, entre otros, los cuales deben estar contenidos en un plan de ordenamiento territorial tendiente a orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.

Por último y en relación con los retos de infraestructura y de desarrollo que presupone la implementación del Proyecto Cable Aéreo, vale la pena mencionar que a nivel de las acciones y políticas operativas, con relación a las afectaciones que tienen las comunidades que son influenciadas por el desarrollo de proyectos de obra pública, y que deben reubicarse, el documento de antecedentes del Banco Mundial (Citado por Cuervo, 2011) refiere que la mayoría de esas personas, generalmente, provienen de grupos de bajos ingresos y se plantea la necesidad de realizar mejoras en la planificación e implementación de los componentes de reubicación, se subraya la importancia de que se elaboren criterios referidos a la documentación, seguimiento y evaluación de las actividades de reasentamiento.

En este mismo sentido, para el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (Citado por Cuervo, 2011) en la declaración de una política formal se indica que es fundamental:

- La necesidad de explorar detenidamente todas las alternativas para minimizar o evitar el reasentamiento.
- Tomar medidas para evitar el empobrecimiento de la población afectada.

- Tomar medidas para asegurar que las personas afectadas por el proyecto, participen en la preparación de un plan de cambio y reubicación que se adecúe a sus necesidades y capacidades.
- La necesidad de tratar los asuntos específicos de comunidades indígenas y mujeres.
- La necesidad de preparar un conjunto de medidas de indemnización y rehabilitación.
- De acuerdo a la legislación nacional, que se restablezcan el nivel de vida sin distorsionar los mercados locales y evitar los efectos negativos sobre el medio ambiente.

5.2 Apuestas por el territorio. Territorialidad

Enmarcar una propuesta de obra pública, como en este caso para la ciudad de Bogotá, precisa acercarnos a lo que se comprende por territorio y territorialidad, a la necesidad de reconocer algunas ideas alrededor del urbanismo, pues la ciudad se ancla en lo urbano. Florencio Zoido (2007) señala que el urbanismo tiene atribuida implícitamente la ordenación del territorio, pero pareciera que esa ordenación ha estado dirigida principalmente a la edificación y al control de procesos de construcción, con una falta de reconocimiento importante frente de aspectos como el agotamiento de recursos hídricos, los incendios forestales, la pérdida de la diversidad biológica, la contaminación, el incremento de la duración de los desplazamientos cotidianos, la proliferación de espacios de exclusión social, los desplazamientos involuntarios de personas y familias por el desarrollo de obras públicas, etc. Estos últimos aspectos serán de relevancia para la presente investigación.

Bozzano (2009), afirma que: “etimológicamente *territorio* proviene del vocablo latín *territorium*, utilizado para señalar la tierra que pertenece a alguien y que se ha complementado con *stlocus* que significa lugar, sitio” (p. 81).

Según y en correspondencia con la definición anterior, el territorio puede considerarse como un espacio geográfico delimitado, atribuido a un grupo humano o sociedad, sobre el que los grupos humanos se asientan y al que dan forma en su proceso de ocupación; al que atribuyen el valor causal en la formación de sus rasgos culturales, incluso simbolismos de identidad; es un lugar y realidad de convivencia (Zoido, 2007). “Es pues el lugar de convergencia de los tiempos de la sustentabilidad: los procesos de restauración y productividad ecológica; de innovación y asimilación tecnológica; de reconstrucción de identidades culturales” (Leff, 2005, p. 12).

Reconociendo, entonces la complejidad de lo que representan los proyectos urbanísticos y la concepción del territorio, el IDU (2013), afirma que, es fundamental incorporar miradas y enfoques territoriales, lo que significa comprender que:

Los espacios físicos una vez que son poblados, que son habitados, superan la condición inicial meramente física e inmediatamente adquieren una connotación sociocultural y política: se convierten en territorios, situación cuyo rasgo principal es la centralidad de la interacción simbiótica entre espacios y pobladores, reconociendo explícitamente el protagonismo de primera línea de estos últimos en su construcción y determinación. El Distrito Capital concibe el territorio como un proceso histórico de construcción en un espacio determinado, de relaciones socioculturales, de acuerdos, conflictos y consensos a partir de la diversidad y la diferencia. En Bogotá se reconoce institucionalmente que los territorios son el producto de las prácticas, usos, hábitos y creencias que sus habitantes han construido históricamente. Por las anteriores razones, los criterios culturales son

condición para la planificación y ordenamiento del territorio, así como para la construcción, mejoramiento, conservación y creación de la ciudad, entendida como un conjunto articulado de paisajes socio-culturales y paisajes físicos, que se refleja en su arquitectura y en su espacio público. (p. 8).

Pensar el territorio, es pensar en un espacio dinámico donde los actores participan activamente en la visión deseada para el mismo, es tejer las relaciones, construir redes, reconocer el movimiento de las personas, de los grupos sociales, de sus quehaceres, de sus experiencias ocupacionales, sus actividades cotidianas. Allí, según Pávez (1996) está entonces, la esencia del urbanismo y eso puede ser entendido como territorialidad. Estas expresiones y/o movimientos se configuran como la interfaz y el hilo conductor entre las personas y el entorno social, físico, económico, cultural, es decir, moverse es *habitar* un espacio.

Por su parte Montañez & Delgado (1998) afirman que la “territorialidad es el grado de control de una determinada porción de espacio geográfico por una persona, un grupo social, un grupo étnico, una compañía multinacional, un Estado o un bloque de Estados” (p. 124).

Este concepto se complementa con el análisis de Lobato (Citado por Montañez & Delgado, 1998) quien hace referencia a la territorialidad como un conjunto de prácticas y expresiones materiales y simbólicas capaces de garantizar la apropiación y permanencia de un determinado territorio por un determinado agente social.

Entonces, pensar en ciudad, territorio y accesibilidad conduce a la mirada en retrospectiva que se dio en América Latina hacia finales de los años noventa, cuando se incorporó el concepto del derecho a la ciudad, desde una mirada que contempla la ciudad a partir del orden jurídico, político y cultural. Según Rincón (2006) en Brasil, “esta reflexión se encuentra articulada al movimiento de la Reforma Urbana y dentro de su plataforma de lucha aparece, como uno de sus principios, el derecho a la ciudad y a la ciudadanía”, (p. 679).

Según Rincón (2006):

En la misma década de los años noventa, se expidieron la Ley 388 de 1997 o Ley de Desarrollo Territorial, en Colombia, y la Ley Federal núm. 10.257 del 2001 conocida como Estatuto de la Ciudad, en Brasil, donde aparece un nuevo ámbito jurídico discursivo y práctico frente al tratamiento de la problemática urbana y territorial a finales del siglo XX en América Latina. La primera surgió orientada por la función pública del urbanismo (función social y ecológica de la propiedad, la prevalencia del interés general sobre el particular y la distribución equitativa de cargas y beneficios). La segunda trazó como directrices generales el derecho a la ciudad sostenible, la gestión democrática, la ordenación y control del uso del suelo, la regularización de la tierra y la urbanización de áreas ocupadas por población de baja renta. (p. 680)

Es así que el territorio puede asumirse como un escenario de encuentros, resistencias, transformaciones y diferentes formas de existencia y convivencia que han promovido en sus habitantes y en sus territorios, posibilidades de discurso, de organización, de emancipación, de acción y de vida misma. Al hablar entonces del territorio, es importante situar a las personas, a los colectivos como agentes responsables y sujetos de derechos frente a su territorio, enlazados a

sus proyecciones territoriales, a los movimientos y acciones que le dan cuerpo y alma a la tierra. Pensar en un proyecto urbanístico, implica reconocer a quienes habitan ese espacio, pues son ellos, a partir de sus dinámicas, de su cotidianidad, de las relaciones sociales y ecológicas, los que le dan un lugar al territorio y a la territorialidad, es decir, los sujetos y sus acciones, son el territorio, el territorio es un agente que construye y configura la comunidad.

En este sentido Bozzano (2009), refiere que:

Nuestros territorios son a la vez reales, vívidos, pensados y posibles porque nuestras vidas transcurren, atraviesan y percolan nuestros lugares desde nuestros sentidos, significaciones e intereses generando un sinnúmero de procesos que nuestro conocimiento se encarga de entender y explicar. (p. 21)

En el caso del proyecto Cable Aéreo para la ciudad de Bogotá, que afectará directamente al territorio de la localidad de Ciudad Bolívar, esta red de transporte se comprende como un medio, según Pávez (1996) para ligar lugares conocidos y funcionalizados, pero más allá de esto, para generar la participación y el desarrollo de múltiples actividades en múltiples espacios, es decir la actividad, el movimiento, las dinámicas sociales, son operadores y modos de urbanidad, también modos de acceso.

Por lo anterior y dadas la intencionalidades del Proyecto Cable Aéreo puede pensarse que esta obra pública, de movilidad y de desarrollo urbano, podría ser una posibilidad de reivindicación y reconfiguración de la territorialidad para los habitantes de los sectores de las zonas de influencia directa o indirecta, ya que el gobierno distrital con sus intervenciones, puede transformar la

desigualdad e injusticia, transformar el espacio con el fin de reducir las disparidades, hacer así un acto de justicia socio espacial, entendiéndose esta como la planeación del territorio y la intervención del Estado en la vida social.

5.3 Hacia una ciudadanía emancipadora. Inclusión social y participación

La ciudadanía, implica, según la Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2000), un compromiso recíproco entre el poder público y las personas. El poder público debe respetar la autonomía individual, permitir y promover la participación política y brindar, en forma consistente con el desarrollo económico, posibilidades de bienestar social y oportunidades productivas. Las personas deben contribuir con su participación en el ámbito público, haciendo aportes para enriquecerlo. En consecuencia, la ciudadanía implica una ampliación del espacio público, de crear más sociedad, de desarrollar la capacidad de conciencia sobre las responsabilidades de los individuos y los grupos respecto a la organización social, los espacios de deliberación, la formación y la concertación de acuerdos entre ciudadanos. También supone la participación directa de las personas y los grupos humanos en la creación y disfrute de *bienes públicos y bienes de valor social*.

Para la CEPAL (2000), la perspectiva de derechos se fundamenta en:

La concepción de que las personas son titulares de derechos y no beneficiarios de servicios. Su horizonte de sentido es la construcción de condiciones para el ejercicio efectivo, progresivo y sostenible de los derechos humanos integrales establecidos en la Constitución Política de Colombia y en los tratados y convenios internacionales. Esta perspectiva, en consonancia con la

Constitución Política de Colombia –artículo 13-, reconoce las desigualdades-inequidades y la situación de pobreza presentes en nuestra sociedad, las cuales no se reducen a la carencia de ingreso ni a la imposibilidad de satisfacer todas las necesidades básicas, sino que son una situación compleja de privación relativa en la que, por ausencia de oportunidades, las personas están impedidas para desarrollar sus capacidades y ejercer en forma efectiva sus derechos. (p. 20)

En consecuencia y en relación con la comprensión de ciudadanía, por la CEPAL, el IDU (2013) por su parte y frente a su propuesta de diseño y urbanismo, desde una perspectiva de proceso social participativo, en la construcción del Cable Aéreo en la localidad de Ciudad Bolívar, refiere que es fundamental implementar y centrar las acciones de desarrollo urbano en un enfoque poblacional diferencial, el cual reconoce la diversidad del ser humano como centro de las políticas y acciones que desde los diferentes sectores e instituciones se formulen y desarrollen, para el mejoramiento de su calidad de vida .

Es una estrategia que permite disminuir brechas de desigualdad existentes en algunos de los sectores sociales, etarios y grupos étnicos que habitan la ciudad, mediante la promoción de la diversidad, la autonomía y el ejercicio de interculturalidad de las ciudadanas y los ciudadanos, a partir del reconocimiento de sus particularidades.

Según la Secretaría Distrital de Planeación (citado por IDU, 2013) el enfoque diferencial:

Se ampara en lo establecido por el Derecho Internacional el cual reconoce que ciertos grupos de personas tienen necesidades de protección diferenciales a raíz de sus situaciones específicas, y en

algunos casos, de su vulnerabilidad manifiesta o de las inequidades estructurales de la sociedad.

(p. 9)

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y propuesto por el IDU, podría decirse que, el enfoque diferencial propicia la construcción de una ciudadanía intercultural en donde los sujetos pueden expresarse y vivir, desde sus propias especificidades, diferencias sociales y culturales, con creación de espacios de participación, con generación de oportunidades para que las y los ciudadanos potencien sus capacidades y desarrollen sus habilidades y con presencia efectiva en los escenarios de lo público para que desde allí se fundamenten las bases para una convivencia plural. De esta manera se busca contrarrestar las condiciones de vulnerabilidad, exclusión e invisibilidad, así como reducir factores de inequidad, que impiden el acceso y/o el disfrute de los derechos por parte de los grupos poblacionales segregados históricamente. (IDU, 2013).

El reconocimiento de los grupos poblacionales y el trabajo desde la perspectiva territorial son formas de comprender las relaciones y las redes sociales y de identificar las características demográficas, sociales, ocupacionales, culturales y económicas, con el fin de potenciar las oportunidades presentes en los territorios, así como responder a los problemas situados allí. Es una forma de entender y apalancar el desarrollo de las capacidades humanas y territoriales, teniendo en cuenta sus particularidades y generando un trabajo mancomunado, con el objetivo del desarrollo, entre los diferentes actores, sectores, instituciones y programas.

En correspondencia con lo anteriormente expuesto se encuentran relaciones existentes entre la territorialidad, la movilidad y la inclusión social, según Leibler & Brand (2012), la inclusión

social, en el marco de la movilidad, surge en Colombia por primera vez a partir de la experiencia de Medellín en el 2004, con la construcción de la primera línea de Cable Aéreo como sistema de transporte público semimasivo.

La cual desprende una serie de expectativas en cuanto a la capacidad de una infraestructura de transporte de promover otras formas de integración económica y social. Mayor movilidad conlleva, desde este punto de vista, una mejor accesibilidad a oportunidades de trabajo, la posibilidad de mejores ingresos, más participación en la vida cultural y cívica de la ciudad. En principio, el Metrocable constituye un vehículo hacia el “derecho a la ciudad” y una mayor participación de los sectores marginados en la vida urbana plena. (p. 365)

Es por esto que se espera que el Estado, con sus intervenciones, logre transformar el espacio con el fin de reducir las diferencias y hacer un acto de justicia espacial. La justicia socio espacial obliga a integrar la planeación del territorio y la intervención del Estado en la vida de una formación social para modificar, de manera más o menos profunda, la repartición en el espacio de los equipamientos y las actividades, según Reynaud (citado por Leibler & Brand, 2012).

En Colombia, con la inauguración del Metrocable – Medellín, se despertó una enorme curiosidad entre la ciudadanía en general. La posibilidad de conocer directamente barrios que se encuentran en la periferia de Medellín, generó con el Metrocable un flujo turístico importante, conocer Medellín, desde otras latitudes, fue una posibilidad para sus habitantes y en general para personas de Colombia y para extranjeros (Leibler & Brand, 2012). Una nueva latitud, en términos de movilidad en Medellín, permitió reconocer el patrimonio paisajístico que tiene la ciudad desde y en barrios periféricos, pero que por muchos años fueron zonas con dificultades de acceso y estigmatizadas socialmente.

Finalmente, contemplar elementos fundamentales como los ciudadanos: La inclusión, accesibilidad y movilidad para los habitantes de los territorios marginados o de la periferia, constituyen una extensión clave para la disminución de desigualdades sociales y espaciales. Los proyectos de movilidad aérea no solo deben interesarse por pensar en acortar la distancia-tiempo entre un sector y otro, sino porque también, dadas las oportunidades de movilidad, sean una opción para que el Estado haga presencia e implemente servicios y programas en beneficio de la comunidad y del territorio.

5.4 Del capital humano al capital ciudadano. Desarrollo social

La sociedad y los grupos humanos están en permanente cambio y se enfrentan a diversas formas de comprender y participar en el mundo. Eso quiere decir, que, al hablar de desarrollo, es importante pensar en procesos, en cambios, en creaciones, en retos y expectativas de vida, así como reconocer que los sistemas de organización social contemplan diversos factores: edades, razas, géneros, diferentes niveles de relación, símbolos, instituciones sociales, funciones, ocupaciones y roles, para alcanzar expectativas, objetivos personales y colectivos diversos y participar socialmente. En concordancia con lo anterior y con lo que plantea Amartya Sen (2000), el desarrollo puede ser un proceso de expansión de las libertades reales de las que disfrutaban las personas, es decir, el desarrollo debe superar la mirada centrada en el crecimiento de ingresos económicos, la industrialización, la tecnología y la modernidad. Esas libertades reales, dependen de factores importantes como los programas para la salud, la educación, la recreación y los derechos ciudadanos y políticos; por lo tanto, el desarrollo requiere eliminar fuentes de la

ausencia de libertad como la pobreza, escasas oportunidades económicas, falta de servicios públicos, privaciones sociales, falta de participación social.

Por tanto, la relación entre la libertad individual y la consecución del desarrollo social podría estar dada en la lógica de que, lo que la gente puede lograr positivamente, resulta influido por las oportunidades económicas, libertades políticas, poderes sociales, condiciones adecuadas para la salud, la educación, las iniciativas, la creación, la recreación, las relaciones comunitarias (Sen, 2000).

La Organización de las Naciones Unidas (ONU), en su documento para la aprobación de la agenda para el desarrollo después de 2015 (2015), comprende el desarrollo social, como un proceso por el que se mejoran las condiciones de vida de los habitantes y del entorno, teniendo en cuenta el incremento de bienes y servicios con los que se puedan cubrir necesidades básicas y complementarias, así como la creación y promoción de ambientes sociales en los que fundamenten, se reconozcan, y se vivencien los derechos humanos. Una vez las personas, los grupos humanos y la sociedad en general, cuenten con garantías y acceso a vivienda, educación, alimentación, servicios de salud, recreación, escenarios de participación ocupacional y social, seguros, adecuados, y prósperos, puede decirse que una sociedad se encuentra desarrollada. En este sentido, un aspecto que debe tenerse en cuenta frente al desarrollo social, es la oferta y calidad institucional con la que las sociedades y las personas cuentan; estas responden a la existencia de bienes públicos que el Estado tiene la responsabilidad de garantizar, para el ejercicio de la participación y los derechos de los ciudadanos.

En el ámbito del desarrollo social, la participación social se expresa en la divergencia de intereses y posibilidad de acciones de los sujetos, en su búsqueda por mejorar la calidad de vida, por equilibrar sus deseos formulados, sus sentimientos y percepciones con respecto a la real satisfacción de sus necesidades, en un punto de cruce de la relación dialéctica entre conflicto y consenso. (Muñoz, 1990, p. 130)

Dada la importancia por reconocer la complejidad de lo que se entiende, se comprende y se construye sobre el desarrollo social, en el marco de la presente propuesta de investigación, Abramovich (Citado por CEPAL, 2015) refiere que, como punto de partida para abordar el desarrollo social y humano, una sociedad debe reconocer los derechos de las personas, debe promover que sectores excluidos socialmente para que reconozcan que ellos son titulares de derechos. En esa lógica los procesos de elaboración de políticas, no deben darse bajo la premisa de la existencia de personas con necesidades que deben ser asistidas, sino de personas y grupos humanos como sujetos con derecho a demandar determinadas prestaciones y conductas. Los derechos demandan obligaciones y ante las obligaciones se requieren mecanismos para hacerlas exigibles y darles cumplimiento. Por su parte, la CEPAL (2015) amplía la comprensión de desarrollo social, situando la igualdad, como uno de los elementos centrales sobre el desarrollo, entendiéndola en términos de la redistribución de ingresos, activos y recursos, pero más allá de esto, comprendiendo la igualdad frente a las posibilidades de autonomía, “el reconocimiento de los sujetos y la dignidad (todos los individuos deben ser reconocidos como iguales en derechos —civiles y políticos— y en dignidad)” (p. 14).

En conclusión y en relación con los pactos de igualdad hacia un futuro sostenible para América Latina y el Caribe, la CEPAL, reconoce distintas dimensiones: la igualdad de

capacidades y de acceso a la protección social y a los bienes públicos, entre ellos la educación de calidad, las tecnologías de la información, las comunicaciones, la movilidad. En ese sentido, el desarrollo social inclusivo y la mejora de las condiciones de vida de la población son un requisito necesario para asegurar la prosperidad económica, política, cultural, territorial y relacional. Podría decirse que el Desarrollo Social, incluye un conjunto de actividades, recursos, instituciones, actores y contextos que se relacionan, interactúan y se transforman de manera positiva para fomentar el bien-estar, las capacidades y las oportunidades de despliegue humano, económico, social, ocupacional, cultural y territorial, en pro de lograr el mayor nivel de realización, satisfacción y empoderamiento individual, colectivo y ecológico. Dentro de marcos de justicia, libertad, paz, democracia e igualdad.

5.5 El buen vivir. Calidad de vida

Ampliar las miradas y propuestas conceptuales alrededor de la comprensión sobre bienestar, desarrollo, inclusión, territorio, participación, amerita abordar dos perspectivas: Una sobre El Buen Vivir y otra sobre Calidad de Vida, que para efectos de la presente investigación emergieron como elementos importantes e integrativos.

En América Latina, hacia la segunda mitad de la primera década del 2000, ocho países contaban con gobiernos que profundizaron en la idea del *buen vivir*, a propósito del desarrollo. Este concepto y comprensión de vida tiene un anclaje histórico en el mundo indígena, y también en nociones que han sido defendidas por otras corrientes occidentales, que permanecieron subordinadas durante mucho tiempo (Gudynas & Acosta, 2011). La conceptualización sobre el buen vivir requiere reflexionar sobre el reduccionismo económico en el que por años se ha

situado al desarrollo, y al que se le hace suponer que el crecimiento puede ser perpetuo. Las aplicaciones prácticas hacia el desarrollo, en muchos casos no generan y/o promueven el bienestar, ni las mejores condiciones de vida para los habitantes y los territorios, pero sí generan serios impactos negativos, a nivel social y ambiental (Gudynas & Acosta, 2011). En la lógica de lo ambiental y lo social, la comprensión del buen vivir, abre las puertas a nuevas ideas sobre las relaciones entre sociedad y naturaleza, o sobre la pobreza y el bienestar; se encuentran posturas éticas alternativas que reconocen los derechos de la naturaleza, los aportes del feminismo como reacción a la dominación de base patriarcal, y las nuevas conceptualizaciones en áreas como la justicia y el bienestar humano (Gudynas & Acosta, 2011).

Por su parte, René Ramírez, Ministro de Planificación del Ecuador, (citado por Gudynas & Acosta, 2011) refiere que el Buen Vivir es, “la consecución del florecimiento de todos y todas en paz y armonía con la naturaleza y la prolongación indefinida de las culturas humanas, incorporando aspectos como las libertades, las oportunidades, las capacidades y las potencialidades reales de los individuos” (p. 74).

Según Gudynas & Acosta (2011) se reconoce que los derechos ciudadanos y humanos, están íntimamente vinculados a las estrategias de desarrollo, estas deben atender a una planificación participativa en áreas como el trabajo, las soberanías alimentarias, el desarrollo económico y energético, conteniendo aspectos como la inclusión, equidad y calidad de vida, en componentes como la educación, la salud, la vivienda, la cultura, la movilidad, la ocupación, etc.). En el caso de Bolivia, la comprensión y la práctica del Buen Vivir, también está relacionada con el reconocimiento de los espacios comunitarios, la descentralización y la autonomía territorial. Actualmente se sigue discutiendo y construyendo, la comprensión y la práctica del Buen Vivir, a

esta nueva posibilidad de estar y participar política y socialmente, se suman propuestas como la economía social y solidaria, enfocadas en el bienestar, la felicidad, la inclusión y la justicia.

Como se mencionó anteriormente, la comprensión sobre Calidad de Vida, que en esencia no dista de las profundidades reflexivas que plantea el Buen Vivir, admite considerar que estas dos interpretaciones sobre el Bien – Estar y la mejor forma de vivir de los sujetos y los territorios, pueden tener de manera conjunta la intención de hacer apuestas para promover los niveles adecuados y óptimos, en términos de la realización y satisfacción humana, la relación armoniosa con el entorno y la participación social.

Durante las últimas décadas, reconocer y comprender, por diferentes disciplinas la calidad de vida ha sido de vital importancia; dado que esto fue inicialmente situado en términos de cambios y crecimientos económicos. Los indicadores de medición de tipo objetivo – cuantitativo, hacían referencia principalmente a los bienes materiales de las personas.

Con el pasar del tiempo, las situaciones y procesos sociales, las complejidades humanas y territoriales, hicieron que fuera importante avanzar en reconocer aspectos subjetivos que dan lugar a la comprensión y sensación sobre la calidad de vida. Se identificaron aspectos como la salud, las oportunidades de educación, el esparcimiento, la libertad personal, es decir, que la calidad de vida es compleja e integrativa en la medida que supera la representación de la abundancia y la satisfacción material.

Según Ardila (2003) la calidad de vida debe considerarse y situarse dentro de una perspectiva cultural pues es una noción e interpretación que se transforma con las épocas, los grupos humanos, los contextos y las formas de vida. Es entonces, la calidad de vida:

Un Estado de satisfacción general, derivado de la realización de las capacidades y potencialidades de la persona. Posee aspectos subjetivos y aspectos objetivos. Es una sensación subjetiva de bienestar físico, psicológico y social, incluye como aspectos subjetivos la intimidad, la expresión emocional, la seguridad percibida, la productividad personal y la salud percibida. Como aspectos objetivos, el bienestar material, las relaciones armónicas con el ambiente físico, social y con la comunidad y la salud objetiva. (p. 163).

Es entonces posible pensar en diferentes dimensiones en las que el ser humano puede promover su desarrollo y la vida que quiere vivir, con la que se siente a gusto, pero además apalancado de las posibilidades que los contextos le ofrezcan para la potencialización de sus capacidades, refiere Nava (2012) que la calidad de vida puede ser, “un ideal objeto de búsqueda continua por parte del ser humano, que simultáneamente se encuentra en permanente cambio, puesto que representaría un equilibrio dinámico entre lo que se es, lo que se tiene y lo que uno representa individualmente”. (p. 134)

Según el anterior planteamiento vale la pena comprender al ser humano en clave de concepción integral, en la que confluyen factores biológicos, psicológicos, sociales, éticos, políticos, culturales, ocupacionales, históricos, económicos, espirituales y estéticos, sin que ningún aspecto sea más relevante que otro para determinar la calidad de vida. Para algunos teóricos, la calidad de vida y el desarrollo están muchos más cercano al ser y el hacer, con la capacidad de elegir, que permitiría el logro de una vida buena y próspera a través de buenos medios. Es decir, la integración de la reflexión y la acción, de la contemplación y el sentido de la vida. (Nava, 2012).

5.6 El imaginario social: Barrera o facilitador

Para la presente investigación, precisar la noción de imaginario social es fundamental en la medida que a la luz del (PUI) del Cable Aéreo, se propone captar percepciones y construcciones de la realidad, de habitantes de la localidad de Ciudad Bolívar, alrededor del desarrollo social en tanto calidad de vida, territorialidad, participación e inclusión.

Es importante indicar que la noción de imaginarios sociales tiene una dimensión política que usualmente es pasada por alto: el interés en la emancipación y la creación de opciones de vida. Cuando Castoriadis (1989) formula su teoría sobre los imaginarios busca recuperar el potencial crítico de la teoría de Marx, en tanto aparato teórico que interpreta la realidad social y a su vez ofrece herramientas para su transformación. También incorpora la noción de que las necesidades humanas son construcciones sociales que se transforman a lo largo de las culturas y del tiempo. Esta premisa está en la base del creciente uso que ha venido experimentando el concepto de imaginario social en los últimos años. Pues mediante este interesa fijar el centro de atención en la vida cotidiana de las personas y así ofrecer indicios sobre las construcciones sociales y los efectos que ellas tienen para la acción (Bauman, 2003).

Al investigar sobre los imaginarios se abre una oportunidad de visibilizar cómo las percepciones y construcciones de la realidad dificultan o facilitan la consecución de ciertas metas y formas de vida, como la consolidación de la democracia, la promoción de los derechos humanos, la confrontación de las desigualdades sociales, la igualdad de oportunidades, etc., que son consideradas como objetivos esenciales para la emancipación de la sociedad.

Para Castoriadis (Citado por Díaz, 2009) el imaginario social, es reconocido como elemento articulador en el proceso de construcción de la realidad de las instituciones (normas, valores,

lenguaje, herramientas, procedimientos y métodos de hacer las cosas y de hacer frente a las cosas) de la sociedad. El imaginario social, tiene que ver con un colectivo o un conjunto de individuos unidos entre si y todos ellos juntos relacionados con las cosas. Entre la institución y la sociedad existe una relación intrínseca e implícita que hace que una instancia sea dependiente de la otra, en la medida que lo que mantiene unida a una sociedad es la institución como elemento articulador de sus instituciones particulares que permite la existencia de la *institución de la sociedad como un todo* (Castoriadis, 1989).

La forma de significar esquemáticamente a la institución de la sociedad, empieza a tener una importante relevancia, ya que el tramado o la urdimbre de significaciones es a lo que se denomina *imaginario social*, que, a su vez, le otorga unidad de sentido a la institución y le permite construir su realidad social. De todo lo anterior, afirma Castoriadis:

Hay pues una unidad en la institución total de la sociedad (...) esta unidad es, en última instancia, la unidad y la cohesión interna de la urdimbre inmensamente compleja de significaciones imaginarias sociales que cobran cuerpo en la institución de la sociedad considerada y que, por así decirlo, la animan. (...) Llamo imaginarias a estas instituciones porque no pertenecen a elementos “racionales” o “reales” y no quedan agotadas por referencia a dichos elementos, sino que están dadas por creación, y las llamo sociales porque solo existen estando instituidas y siendo objeto de participación de un ente colectivo impersonal y anónimo (Castoriadis, 1989).

Los individuos, los colectivos y las sociedades permanentemente crean, recrean y transforman su propia realidad. Es la institución de la sociedad la que determina y le da lugar a aquello que legitima como real y a aquello que considera que no lo es; a través del imaginario social devela lo que tiene sentido y lo que carece de él, pues es el imaginario es quien otorga esa unidad de

sentido. Al recrear y transformar su propio concepto de mundo, la institución social está en capacidad de interpretarlo y de otorgarle identidad. Para esto se debe tener en cuenta que las significaciones imaginarias sociales operan desde dos dimensiones que se contraponen: la dimensión *conjuntista – identitaria* (la lógica) y la dimensión propiamente *imaginaria*. (Díaz, 2009).

Castoriadis, dentro de su propuesta teórica del Imaginario Social contempla dos hemisferios frente a las formas en que se instalan y constituyen los imaginarios:

El imaginario instituyente parte de una realidad o una idea ya instituida, ya establecida. Busca ir más allá de las fronteras instauradas por la realidad social y generar nuevos imaginarios que permitan transformar las instituciones y la realidad con la que no se está conforme.

El imaginario instituyente está en continuo conflicto con esa verdad o realidad que ya está instituida, por la necesidad y por la capacidad del ser humano de no permanecer estático, si no de estar en continuo movimiento tratando de mejorar y de crear. Históricamente lo que forma parte de la sociedad instituida ha sido relacionado con el orden social y todo aquello que refute o haga oposición a lo que se encuentra contenido en el marco de la realidad instituida se relaciona con el desorden (imaginarios instituyentes), según Carretero Pasín (Citado por Díaz, 2009):

La trasgresión, la subversión del orden social instituido pasa, pues, por una efervescencia de lo imaginario instituyente. De hecho, las grandes insurrecciones revolucionarias de la época contemporánea se encontraron siempre acompañadas y firmemente impulsadas por un delirio colectivo, por lo que Jean Duvignaud ha llamado «una alucinación simbólica», característica de la fiesta; ámbito espacio-temporal en el que por excelencia se produce una desenfrenada liberación de lo imaginario instituyente.

El imaginario instituido hace referencia a aquello que es percibido por el pensamiento colectivo como lo real. Es una forma de entender todo aquello que representa y facilita el orden social, las instituciones, la cultura, lo que como sociedad se debe pensar, hacer y actuar. Para Castoriadis es una forma de dar respuesta a los interrogantes del hombre y establecer, o mejor instituir, las bases sobre las cuales las sociedades fundamentan su forma de entender y vivir la cotidianidad y el entorno que les rodea.

Toda sociedad hasta ahora ha intentado dar respuesta a cuestiones fundamentales: ¿Quiénes somos como colectividad?, ¿qué somos los unos para los otros?, ¿dónde y en qué estamos?, ¿qué queremos?, ¿qué deseamos?, ¿qué nos hace falta? La sociedad debe definir su 'identidad', su articulación, el mundo, sus relaciones con él y con los objetos que contienen, sus necesidades y sus deseos. Sin la 'respuesta' a estas 'preguntas', sin estas 'definiciones', no hay mundo humano, ni sociedad, ni cultura –pues todo se quedaría en caos indiferenciado. El papel de las significaciones imaginarias es proporcionar a estas preguntas una respuesta, respuesta que, con toda evidencia, ni la 'realidad' ni la 'racionalidad' pueden proporcionar. (Castoriadis, 1989)

Dichos imaginarios instituidos serían, en última instancia, construcciones socio-históricas y contribuirían, asimismo, a la construcción social de la realidad, prefigurando lo que los individuos asumen de un modo connaturalizado, como una evidencia incuestionable, como su realidad, institucionalizando un sólido y siempre determinado modo de ser de lo real. Carretero (Citado por Díaz, 2009)

En este mismo sentido, Gilbert Durand (Citado por Díaz, 2009) argumenta que el ser humano está dotado de una innegable facultad simbolizadora y en ese sentido y respecto a los imaginarios sociales, considera que estos están principalmente constituidos y en estrecha relación entre lo

simbólico y el sentido que se le otorga. Durand (1964) refiere que el imaginario, tiene la capacidad de evocar lo que no se puede representar, superando la realidad sensible. Atribuyendo al imaginario simbólico una capacidad restauradora y reguladora del equilibrio social, evidenciada en cuatro niveles:

- *Vital*: La función de la imaginación es una función de eufemización, ya que es una reacción que constantemente busca hacer resistencia a la muerte vista no como hecho trágico finalizador de la existencia en el mundo, sino desde una mirada sociológica en la que el imaginario busca replantear y mejorar la vida del hombre en el mundo y en la sociedad.

- *Psicosocial*: La imaginación es capaz de compensar y restaurar los déficits y vacíos estructurales que afectan el equilibrio social revitalizando la conciencia y otorgando las estructuras mentales requeridas para la evolución social.

- *Antropológico – cultural*: El imaginario es el lugar de encuentro de las sociedades, que busca subsanar los conflictos que alteran el equilibrio entre el ser humano y la cultura.

- *Teofanía*: Hay en la sociedad un orden en la forma como se estructuran los símbolos que hacen referencia a un imaginario, que les da trascendencia y construye sentido.

Según lo planteado por Durand (1964) se propone entonces, hacer una reflexión antropológica en relación con el imaginario social, en la que resalta esa habilidad innata que tiene el sujeto de orientar sus percepciones y pensamientos hacia determinados significados y sensibilidades y la presión que la sociedad, a través de los factores del contexto, está ejerciendo continuamente sobre ellos. En esta noción antropológica, el imaginario no es visto como medio para evadir la realidad, sino más bien como defensa del sujeto, como objeto de resistencia contra la temporalidad.

Ahora, desde el pensamiento Latinoamericano y en clave y pertinencia de la presente investigación, se encuentran autores como Carolina Moreno & Cristóbal Rovira (2009) quienes desde Chile hacen sus propias comprensiones sobre los imaginarios sociales y el desarrollo, y Armando Silva (2006), filósofo y profesor colombiano, que, como director del proyecto sobre imaginarios urbanos, de ciudades en Colombia y otras de centro y sur América, teoriza sobre los imaginarios sociales, urbanos y la ciudad imaginada.

Entendiendo el imaginario social, en términos de que la realidad es construida socialmente, Moreno & Rovira (2009), consideran que existen tres campos en el orden social, que han configurado y consolidado la noción de imaginario social; esta consideración resulta pertinente en el marco de la presente investigación, dado que esta se sitúa en un territorio que será influenciado por una propuesta de desarrollo, desde una perspectiva de movilidad y modernidad, que además tiene en cuenta que este territorio ha sido estigmatizado socialmente.

Ciudad como imaginario: El espacio urbano no es sólo una entidad física, sino que es también un territorio imaginado por sus habitantes, que refleja sus deseos y temores respecto al desenvolvimiento de la vida cotidiana. Es una propuesta desarrollada por Nestor García Canclini y Armando Silva (Citados por Moreno & Rovira, (2009), desde la comprensión de la sociología urbana.

Modernidad como imaginario: La sociedad moderna occidental es un modelo de convivencia imaginado que se distingue por tres instituciones: una economía de libre mercado, una opinión

pública reflexiva y un orden político democrático. Es una propuesta desarrollada por Shmuel N. Eisenstadt, Charles Taylor y Göran Therborn, (Citados por Moreno & Rovira, (2009), desde la comprensión de la teoría sociológica.

Nación como imaginario: La nación es una comunidad imaginada que genera poderosos lazos de solidaridad entre un gran número de personas que no tienen la posibilidad fáctica de conocerse entre sí y que viven en un territorio definido como común. Es una propuesta desarrollada por Benedict Anderson, Ernst Gellner y Eric Hobsbawm, (Citados por Moreno & Rovira, (2009), desde el análisis histórico.

Puede decirse entonces, que el reconocimiento de las dinámicas e interacciones sociales, permiten a los sujetos darle sentido y significado a los elementos e instituciones que les rodean. Esto es posible, dados los imaginarios sociales, los cuales son construcciones históricas, que contienen un conjunto de patrones, normas y símbolos que comparte un determinado grupo social, en un determinado territorio, que opera en la realidad ofreciendo tanto oportunidades como restricciones para el accionar de los sujetos. Un imaginario tiene consecuencias prácticas para la vida cotidiana de las personas (Moreno & Rovira, 2009).

Para Moreno & Rovira (2009) el concepto de imaginario,

Ha sido utilizado para enfatizar el carácter construido de la realidad social, es decir, el postulado de que toda comunidad de sujetos actúa en función de instituciones que son creadas por ellos mismos y que tienen la capacidad de reglamentar la vida cotidiana.

Consecuentemente con la conceptualización y siguiendo sus comprensiones y análisis, Moreno & Rovira (2009) toman como fundamental, lo que Strauss trabaja sobre el imaginario social, refiriendo que este es una herramienta conceptual para que la realidad deje de ser analizada como un simple espejo de las condiciones objetivas en las cuales viven los sujetos. Postula que la realidad está construida socialmente y que de esta manera es posible investigar cómo las personas perciben la sociedad en la que viven. Por ello es que el concepto de imaginario social entabla una conexión directa con el trabajo empírico, puesto que se interesa por indagar cuál es el conocimiento que las personas tienen sobre la sociedad en que viven, para luego averiguar en qué medida dicho conocimiento permite y legitima la acción de los sujetos, Taylor (Citado por Moreno & Rovira, 2009).

Por su parte Silva (2006), al hablar de los imaginarios urbanos, afirma que el imaginario es una forma de construcción social de la realidad, es entenderlo en primera instancia como una condición cognitiva, es diferenciar lo real de la realidad y asumir que esta última es construida, en mayor parte por la imaginación humana. Los imaginarios sociales son significaciones colectivas que estructuran los procesos de identificación social; son construcciones colectivas de la realidad y permiten *hacer visible lo invisible*.

Lo imaginario afecta los modos de simbolizar de aquello que conocemos como realidad y esta actividad se cuele en todas las instancias de nuestra vida social. Se viven como verdades profundas así no correspondan a verdades comprobables empíricamente. Los imaginarios son así verdades sociales, no científicas, y de ahí su cercanía con la dimensión estética de cada colectividad. En la percepción de la ciudad hay un proceso de selección y reconocimiento que va construyendo ese objeto simbólico llamado ciudad; y que en todo símbolo o simbolismo subsiste

un componente imaginario. Elaborar los imaginarios obedece a reglas y formaciones discursivas y sociales muy profundas, de honda manifestación cultural. (pp. 96-97)

En consecuencia, Silva en sus comprensiones de la percepción imaginaria de la ciudad, establece tres instancias que recorren el imaginario:

El imaginario como inscripción psíquica se refiere a momentos en los cuales los sentimientos son dominantes ante la razón, como Estados de miedo, odio, afecto, ilusión: un estudio urbano desde la perspectiva de los imaginarios se dirige a revelar situaciones y momentos en los cuales la colectividad vive o se expresa en algún límite de la realidad prevista, algo se altera, y pareciese que emergen nuevas verdades sociales.

El imaginario como posibilidad, que brinda una tecnología o una técnica para la representación colectiva. La escritura da lugar a la novela y a la literatura urbana o la fotografía a la relación entre la persona y su identidad o el cine a sus conexiones semánticas con el sueño. Son todos ellos hechos tecnológicos que permiten materializar en ciertos momentos y por esos canales, la incursión de una producción imaginaria. Así, lo urbano corresponde a producciones imaginarias mediadas por las técnicas, que convierten a la ciudad en depositaria de las fantasías ciudadanas.

El imaginario como construcción social de la realidad. El imaginario no solo es una inscripción psíquica individual, ni solo la manifestación de una técnica que permite materializar un tipo de representación, sino que brinda una condición cognitiva. Si se distingue entre lo real de la realidad se sabrá que la realidad es construida, es un hecho del lenguaje y de la imaginación humana. Así que los imaginarios sociales serían precisamente aquellas representaciones colectivas que rigen los procesos de identificación social y con los cuales interactúan las personas

y los colectivos en la cultura, haciendo de ellos unos modos particulares de comunicarse e interactuar socialmente. Desde esta perspectiva los imaginarios corresponden a construcciones colectivas que pueden manifestarse en ámbitos tanto locales como globales. Los imaginarios sociales serían precisamente aquellas representaciones colectivas que rigen los sistemas de identificación social y que hacen visible la invisibilidad social.

En una entrevista realizada a Armando Silva, por parte de, Andreina Seijas miembro del Banco Interamericano de Desarrollo, a través del blog Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES), en el año 2015, se debate en torno a la ciudad imaginada:

La ciudad imaginada es una construcción social, es la percepción de la ciudad por parte de un grupo de personas, lo cual también puede entenderse como un punto de vista. No siempre hay una coincidencia entre lo real (tangible) y lo imaginado (percepción). Si tuviésemos que elegir cuál domina en las acciones ciudadanas, lo imaginado siempre se impone sobre lo real. ¿Por qué? Para mí, lo que llamamos real ya incluye lo imaginado. Es decir, no es posible que algo exista si no es imaginado.

Un ejemplo de la diferencia entre lo real y lo imaginado podemos encontrarlo en Bogotá. Esta es una ciudad que hoy tiene unos índices de criminalidad relativamente bajos, pero la percepción de los ciudadanos es que es terriblemente peligrosa. Esto es muy distinto a lo que pasa con Washington D.C., donde los ciudadanos no se sienten tan inseguros, pero la ciudad es muy peligrosa de acuerdo a los datos empíricos reales. Esto demuestra que lo que finalmente domina en la percepción es lo imaginado. (ICES)

En la presente investigación, se asume el concepto de que los imaginarios sociales orientan las percepciones, en tanto conllevan formas de valoración socialmente instituidas, y amplían o restringen los ámbitos de relación y pertinencia con que se hacen las atribuciones de sentido a los

objetos o situaciones que las personas perciben, en este caso en relación con las expectativas y sentidos sobre el Desarrollo Social: Calidad de vida, inclusión, territorialidad y participación, en el marco del PUI del Cable Aéreo. Entendiendo por percepción lo que tradicionalmente plantea la psicología como la atribución de significado a lo que captamos u observamos de alguna manera.

La percepción es entendida como el proceso cognitivo de la conciencia que consiste en el reconocimiento, interpretación y significación para la elaboración de juicios en torno a las sensaciones obtenidas del ambiente físico y social, en el que intervienen procesos psíquicos como el aprendizaje, la memoria y la simbolización. La percepción ofrece la materia prima sobre la cual se conforman las evidencias, de acuerdo con las estructuras significantes que se expresan como formulaciones culturales que aluden de modo general a una característica o a un conjunto de características que implícitamente demarcan la inclusión de determinado tipo de cualidades y con ellas se identifican los componentes cualitativos de los objetos. (Vargas 1994, pp. 48,51)

6. Planeando el análisis de una realidad

Enfoque Investigativo, Metodología de la investigación

Esta investigación es de tipo mixto, por cuanto articula la descripción y análisis de las percepciones y la interpretación de las construcciones imaginarias que tiene la comunidad de Ciudad Bolívar, en la zona de influencia del Proyecto Urbano Integral del Cable Aéreo. El componente descriptivo tiene una base estadística y el componente interpretativo responde a un enfoque de carácter hermenéutico.

En consonancia con la propuesta de comprensión de los imaginarios sociales, el enfoque hermenéutico hace énfasis en la interpretación de los hechos de la vida humana. Según Mauricio Beuchot (Citado por Díaz, 2009) la hermenéutica es el,

Arte y ciencia de interpretar textos, entendiendo por textos aquellos que van más allá de la de la palabra y el enunciado; la hermenéutica fue asociada en la tradición con la sutileza, vista como transponer el sentido superficial y tener acceso al sentido profundo (p. 15).

Para el análisis descriptivo se aplicó a 75 personas seleccionadas aleatoriamente, una encuesta de percepción ciudadana frente al proyecto Cable Aéreo. Se abordaron los siguientes aspectos: contexto sociodemográfico del encuestado o encuestada (edad,

sexo, personas que comparten el hogar, situación socioeconómica, actividades principales y secundarias, y lugar de residencia); relación con el territorio y pautas de movilidad cotidiana (motivo de los desplazamientos, destino, medios de transporte utilizados y tiempo empleado para desplazarse); el transporte colectivo y sus percepciones (percepciones generales, la movilidad en la vida cotidiana, la necesidad de desplazarse, cobertura territorial y horaria, frecuencias de paso, el transporte colectivo como elemento de inclusión social). La encuesta (Ver apéndice A) fue realizada en las tres zonas de intervención donde se ubicarán las subestaciones (Barrios Juan Pablo II, Manitas, Villa Gloria, Mirador y Paraíso).

Para el componente de interpretación cualitativa se realizaron cinco entrevistas semiestructuradas, con preguntas orientadoras (Ver apéndice C) a personas líderes de la comunidad. Las entrevistas estaban orientadas a obtener información de primera mano sobre la experiencia de los entrevistados, las vivencias grupales compartidas y sus percepciones sobre las dinámicas de participación de la comunidad frente a los hechos o fenómenos relacionados con el proyecto. La información cualitativa obtenida con el registro y transcripción de las entrevistas (Ver apéndices D, E, F, G, H), se procesó mediante un análisis matricial (Ver apéndice I) en función de las categorías de análisis referentes a los imaginarios sociales sobre Desarrollo Social: Calidad de vida, Territorialidad, Inclusión y Participación. Así mismo, se realizó una revisión documental a partir de ejercicios cartográficos, de actas de reunión, ayudas de memoria, informes de pre factibilidad y factibilidad para el componente social que habían sido presentados al IDU, por el consultor a cargo, y desarrollados con la comunidad.

6.1 Diseño y selección de la muestra

La selección de las personas líderes comunitarios para la realización de las entrevistas semiestructuradas se hizo a partir de orientaciones dadas por la coordinación técnica del componente social del IDU, quien facilitó el contacto con cinco personas que habían participado activamente en el proceso de socialización del proyecto. De esta manera también se buscó evitar la saturación de información en el proceso de análisis cualitativo.

Para la escogencia de las 75 personas a quienes se les aplicó la encuesta de percepción ciudadana elaborada por las investigadoras, se empleó un muestreo aleatorio simple, de tal forma que cada miembro de la comunidad tuviera igualdad de oportunidades de ser seleccionado; estos miembros de la comunidad pertenecían a las zonas de influencia directa donde se ubicarían las tres estaciones del Cable Aéreo en Ciudad Bolívar. De esta manera también se evitó el posible sesgo frente a las respuestas de percepción, dado que los encuestados y encuestadas, no pertenecían a las mesas de participación y no mantuvieron algún tipo de vínculo en los espacios de socialización del proyecto por parte del IDU. Estas encuestas ciudadanas se realizaron con el acompañamiento del equipo de evaluación y seguimiento de la Oficina de Atención al Ciudadano (OTC) del IDU.

6.2 Fiabilidad y validez de los instrumentos

La validación de los instrumentos de recolección de información, se realizó de la siguiente manera:

- La guía de entrevista semiestructurada, fue construida por las investigadoras y evaluada por ocho investigadores de temas relacionados con desarrollo social y un experto académico del tema. Se realizaron ajustes a las sugerencias dadas y con esto facilitar la comprensión de quien fuera a ser entrevistado y la fluidez en la consecución de la información pertinente.
- El formato de encuesta, fue estandarizado por el grupo de evaluación y seguimiento de la oficina de Atención al ciudadano del IDU bajo la coordinación de Marlon Darío Puentes.
- La revisión documental se realizó a partir de un trabajo de registro cartográfico y documental, llevado a cabo por el IDU, durante casi un año de acercamientos a la comunidad de Ciudad Bolívar, en diferentes territorios de la localidad, pero principalmente en aquellos que tendrían afectación directa con el desarrollo del Proyecto Cable Aéreo. La revisión y selección de la información se realizaron bajo la asesoría y acompañamiento de la coordinación técnica del componente social del IDU.

7. Percepciones, Imaginarios y Narraciones

7.1 Percepciones Ciudadanas

Las percepciones ciudadanas, se infieren de las respuesta a una encuesta de percepción acerca de la implementación del PUI del Cable Aéreo en la Localidad de Ciudad Bolívar, aplicada a 75 personas seleccionadas de manera aleatoria simple, como muestra de las tres zonas donde se instalará la infraestructura del PUI, fueron realizadas en dos visitas de campo en marzo de 2015, con el acompañamiento del grupo de seguimiento y evaluación de la OTC del IDU, en las zonas de influencia directa del proyecto como lo son los Barrios Juan Pablo II, Manitas, Villa Gloria, Mirador y Paraíso.

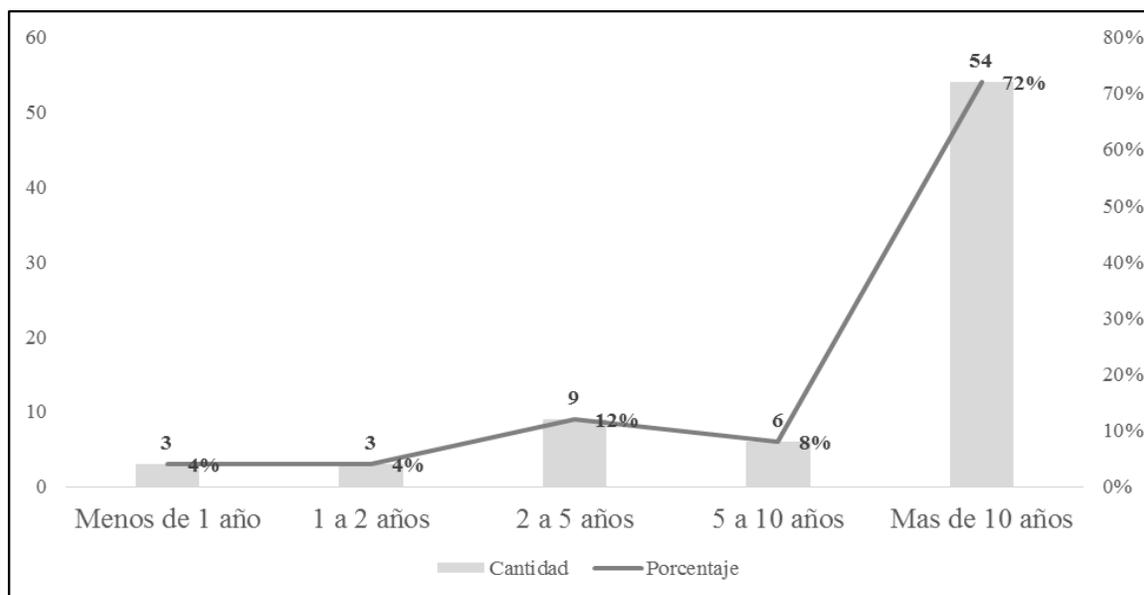
La encuesta tiene dos núcleos (Ver apéndice A), el primero indica los datos de caracterización de los y las participantes y el segundo evidencia las compresiones o percepciones alrededor de la construcción del Cable Aéreo en la localidad de Ciudad Bolívar como Zona de influencia Directa. Para el primer núcleo, se evidencia en la gráfica 12 que la población participante es predominantemente de sexo femenino con un 71%, mientras que los hombres participan en este escenario con un 29% (Ver apéndice B).

Es evidente la prevalencia de participación del género femenino, hecho que se referenció al inicio del documento, en cuanto a la lucha de las reivindicaciones sociales hechas por mujeres

para beneficio de sus hijos y de su comunidad. Estos datos demuestran que aún actualmente es fuerte la presencia de las mujeres en escenarios de participación.

Con el fin de indagar sobre cuánto tiempo hace que viven en el sector, en la gráfica 1 se muestra que el 72% contestó que vive hace más de 10 años, lo cual nos permite suponer que han desarrollado lazos o redes de apoyo importantes con sus vecinos y que su entorno les ofrece condiciones adecuadas para vivir, como la vivienda, los servicios públicos y unas posibilidades de un bajo costo de vida, siendo una cifra importante teniendo en cuenta las condiciones de habitabilidad de la zona, mientras un 8% vive en las zonas de influencia del proyecto desde hace 5 y 10 años, siendo una población relativamente nueva, 20% restante dice vivir allí alrededor de menos de 5 años.

Gráfica 1. *¿Hace cuánto tiempo vive en el sector?*



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

La composición de las unidades sociales (familias) de los encuestados, están constituidas en un 63% de 3 a 5 personas, seguido de un 17% de 6 a 8 personas lo cual indica que son familias extensas y que de acuerdo con las condiciones de habitabilidad de la zona, generalmente viven en hacinamiento, al igual que el 5% está compuesto por 10 miembros o más en una familia, mientras que un 15% está compuesta de 1 a 2 personas, como lo vemos en la gráfica 16 (Ver apéndice B).

En Colombia en las décadas de los 70 y 80 en respuesta a la crisis política generada por el Frente Nacional, se evidencia un crecimiento en la forma organizativa de las comunidades con fines de protesta y con el de exigencia de cumplimiento de los derechos, el acceso a servicios públicos y la participación en la gestión pública. Por otra parte, con la CP de 1991, se da un gran paso hacia la construcción de democracia y se posibilita la participación de las organizaciones comunitarias en las decisiones públicas. Sin embargo en las personas encuestadas de la localidad no se logra evidenciar una participación importante en organizaciones comunitarias ya que de acuerdo con los resultados que se observan en la gráfica 17 (Ver apéndice B), el 69% afirma no pertenecer a ninguna organización, lo cual deslegitima la participación en otros escenarios importantes de interrelación donde se pueden constituir redes de apoyo importantes, mientras que el 31% afirma que si es necesario conformar una organización que defienda y promueva los derechos y deberes como ciudadanos. También en la gráfica 18 (Ver apéndice B) se observa que un 69% no pertenece a ninguna, un 14% pertenecen o pertenecieron a la Junta de Acción Comunal (JAC), un 3% son participes de grupos religiosos, 6% pertenecen a grupos deportivos y un 6% son integrantes cooperativas o asociaciones.

Percepciones y tendencias

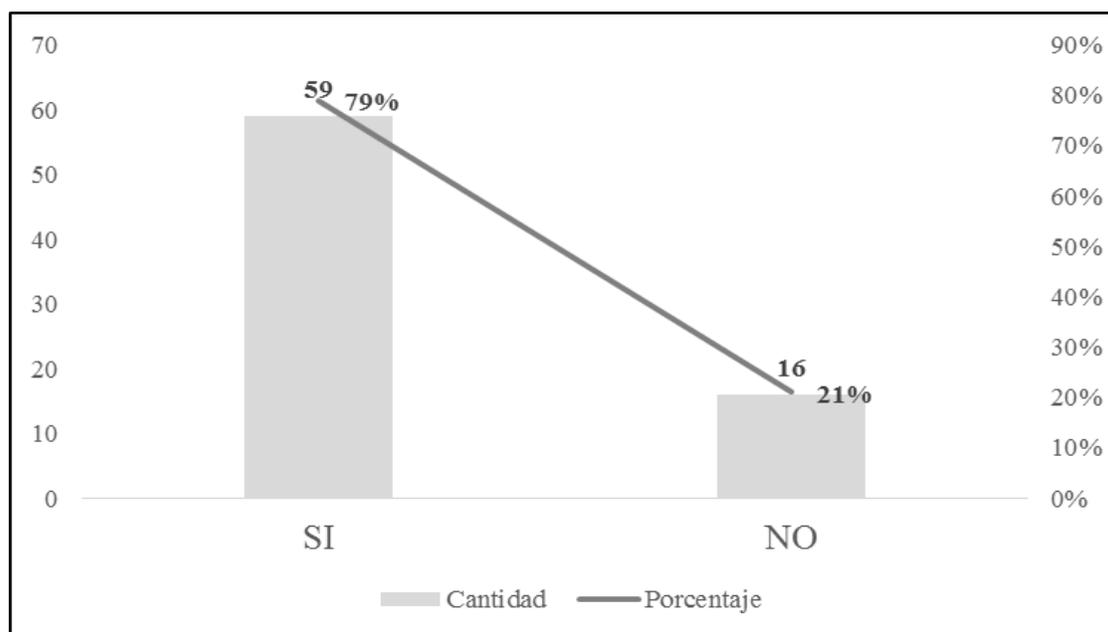
El segundo núcleo, evidencia las percepciones que tiene la comunidad frente al proyecto Cable Aéreo en Ciudad Bolívar, desde una lectura cualitativa, considerando la importancia de las categorías cuantitativas de la encuesta.

Teniendo en cuenta las aproximaciones a la comunidad que realizó el equipo social del IDU, mediante encuentros, talleres, charlas y reuniones, evidenciados en los documentos revisados como actas y ayudas memorias (relatorías), se tuvo la oportunidad de compartir percepciones y comprensiones dados a la luz de los imaginarios sociales, tal como representa la imagen 3.

Imagen 3. Preparación del encuentro de la memoria territorial. Barrio Juan Pablo II

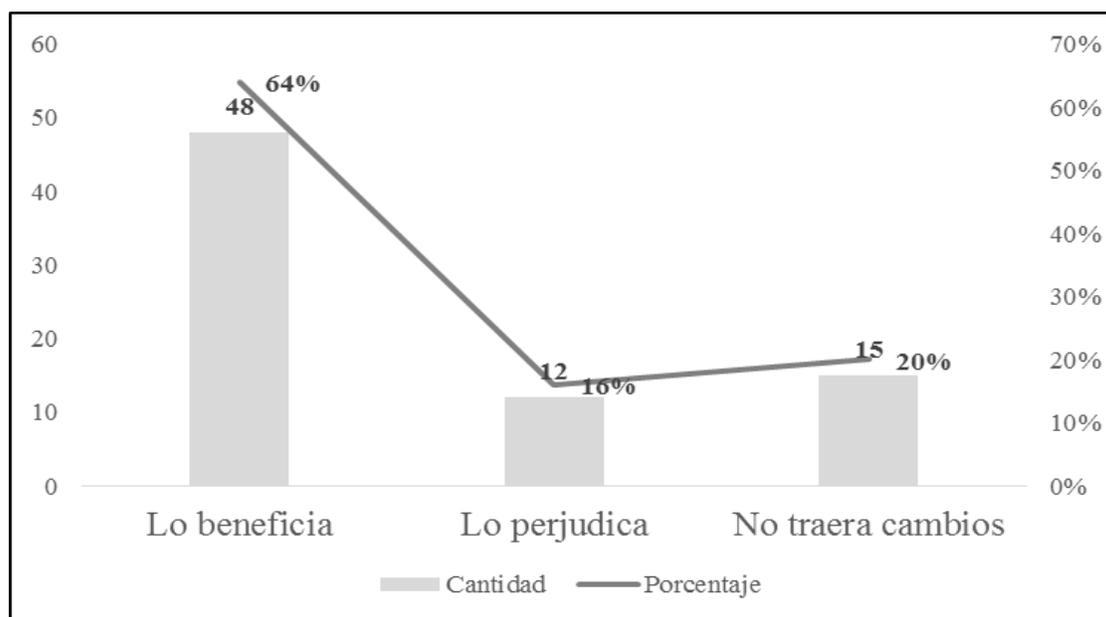


Fuente. IDU, 2014

Gráfica 2. *¿Sabe de la existencia del proyecto?*

Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

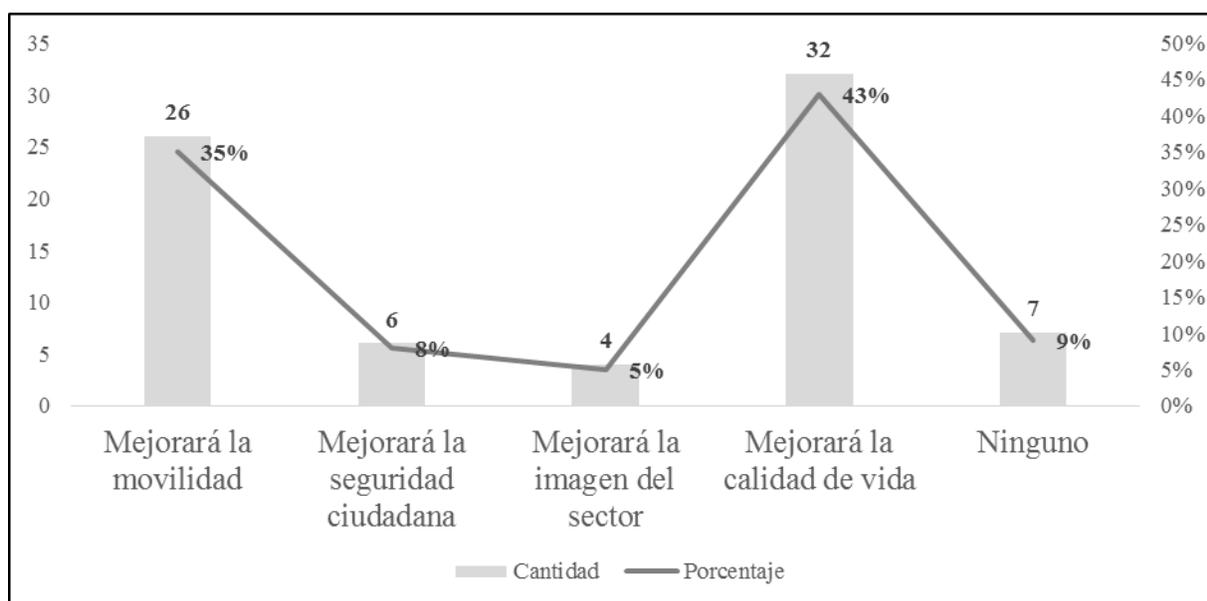
En la gráfica 2, se denota la importancia de surtir un proceso informativo adecuado para la comunidad de las zonas de influencia directa, previo a la implantación de un proyecto de esta magnitud, ya que el 79% refirió conocer el proyecto a comparación del 21% que dice no reconocerlo, siendo el primero un alto índice, que le brinda favorabilidad a las subsiguientes etapas del proyecto.

Gráfica 3. *Considera que el Proyecto del Cable Aéreo:*

Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

En la gráfica 3 vemos que el 64% de las personas encuestadas considera que la llegada de este proyecto, le beneficiaría, el 20% no cree que le genere cambios en su cotidianidad, mientras que el 16% considera que lo perjudica. Según los datos anteriores, la llegada del proyecto a la zona, se ve como un aspecto positivo por una alta aceptación ante la instauración del sistema.

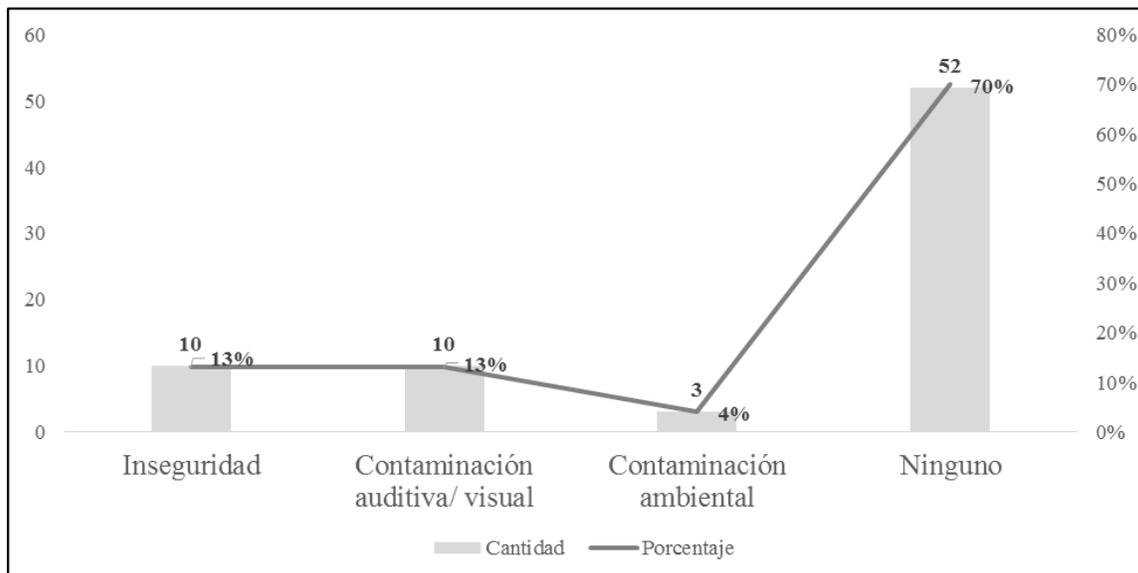
Gráfica 4. ¿Con el proyecto, cuál cree que es el mejor beneficio?



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

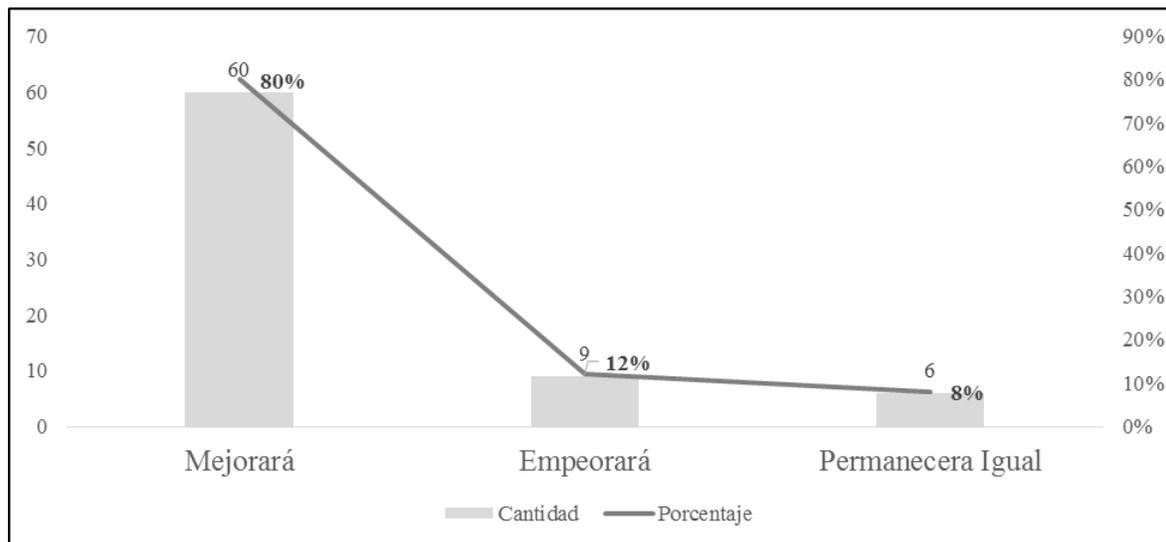
La gráfica 4 sobre los beneficios del proyecto muestra que el 43% respondió que mejorará su calidad de vida, seguido de un 35% al mejorará la movilidad. Estos dos factores son altamente relevantes, puesto que la localidad tiene varias problemáticas con respecto a estos dos temas, los cuales, al ser ligados propiciamente a un proyecto de infraestructura vial, pueden brindar unas mejores condiciones que redunden en un *buen vivir*. Del mismo modo el 8% ve la posibilidad de mejorar la seguridad de las zonas a través del proyecto y un 5% cree que con la llegada del proyecto se mejorará la imagen de la localidad, puesto que durante años ha Estado estigmatizada por factores negativos que no son la generalidad en la zona. Adicionalmente con la llegada de diferentes visitantes para conocer el proyecto, la localidad 19 puede convertirse en un importante sitio de interés turístico, lo cual cambiaría por completo la imagen de esta zona alejada de los sitios tradicionalmente visitados por turistas tanto locales como internacionales, como actualmente pasa en el metro Cable de Medellín.

Gráfica 5. ¿Con el proyecto, cuál cree que es el mayor perjuicio?



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

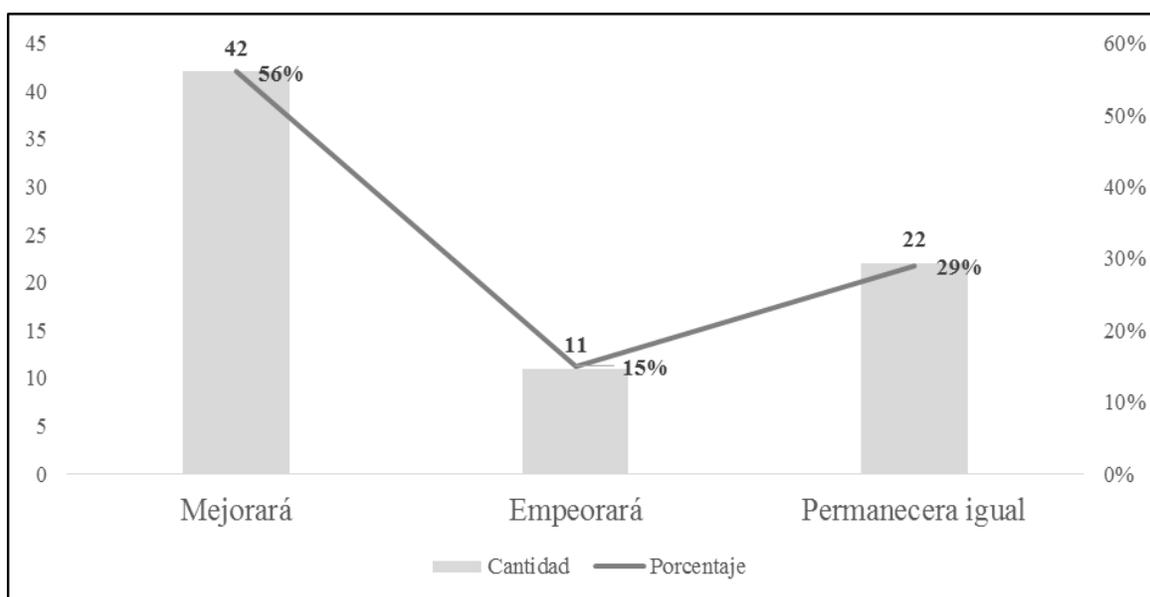
En la gráfica 5, se observa que un 70% considera que no tendría ningún perjuicio por la llegada del proyecto a las zonas de influencia directa, mientras que un 4% cree que se tendrá contaminación ambiental, ante lo cual es pertinente advertir que este tipo de infraestructura hace parte de las nuevas tendencias amigables con el medio ambiente ya que no tendrá emisiones de gases y en cambio mejorará las condiciones de vida de los usuarios. En esta gráfica se observa que un 13% supone que a través del Cable Aéreo habrá contaminación auditiva y visual, finalmente un 13% cree que un perjuicio con la infraestructura del Cable será la inseguridad.

Gráfica 6. *Con la construcción del Cable Aéreo, la movilidad del sector:*

Fuente: *Elaboración de las investigadoras*

Por otra parte, en la gráfica 6 se muestra que un 80% considera que la movilidad del sector mejorará con la llegada del proyecto Cable Aéreo (puesto que la zona tiene dificultades de accesibilidad y cobertura), lo cual es favorable y da un nivel de aceptación y confianza frente al proyecto, mientras que un 12% considera que empeorará y un 8% cree que seguirá igual.

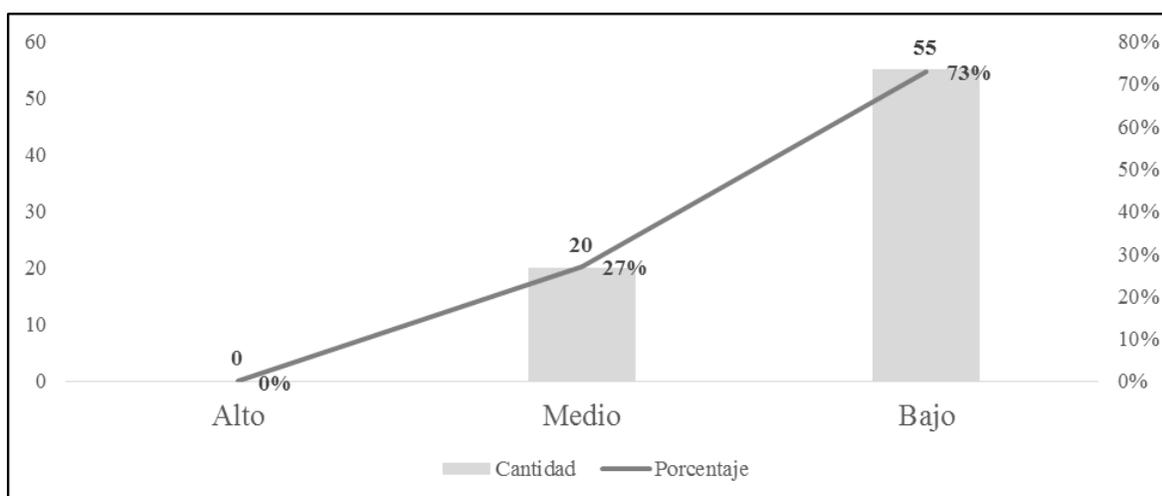
Gráfica 7. Con la construcción del Cable Aéreo, considera que la economía del sector:



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

Por otra parte según la gráfica 7, el 56% considera que con la llegada del proyecto Cable Aéreo, la economía del sector mejorará, lo cual refleja una amplia confianza y esperanza en los cambios que el proyecto pueda generar en la comunidad, el 29% considera que no se presentará un cambio a nivel económico en la comunidad, mientras el 15% considera que la situación económica empeorará, considerando que se elevarán los costos de vida.

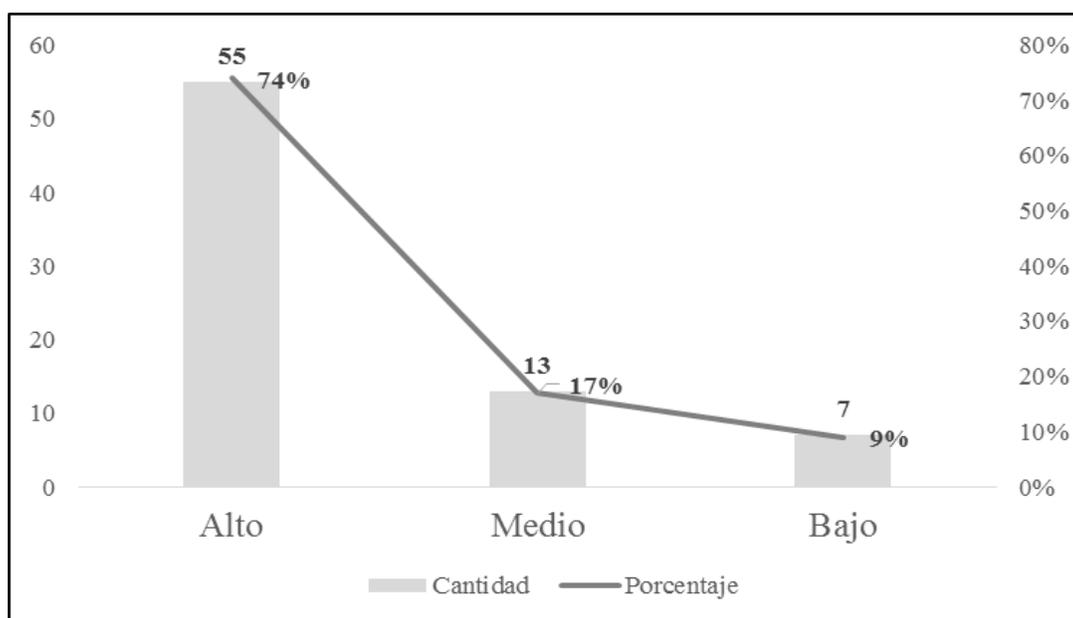
Gráfica 8. Califique el impacto que puede generar el proyecto. Componente ambiental.



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

Con relación a los cuatros componentes de análisis de impacto, el primero es el ambiental, que lo referenciamos en la gráfica 8, donde se evidencia que el 73% considera que los cuerpos de agua, aire, manejo de residuos, flora y fauna tendrán una baja afectación. Esto hace posible encontrar una relación con el interés del proyecto de involucrar mínimamente factores bióticos, mientras que un 27% cree que el medio ambiente puede impactarse negativamente dadas las demoliciones y la construcción de infraestructura. Todos los habitantes encuestados consideran que, el PUI Cable Aéreo, generará efectos sobre el territorio y aspectos medio ambientales.

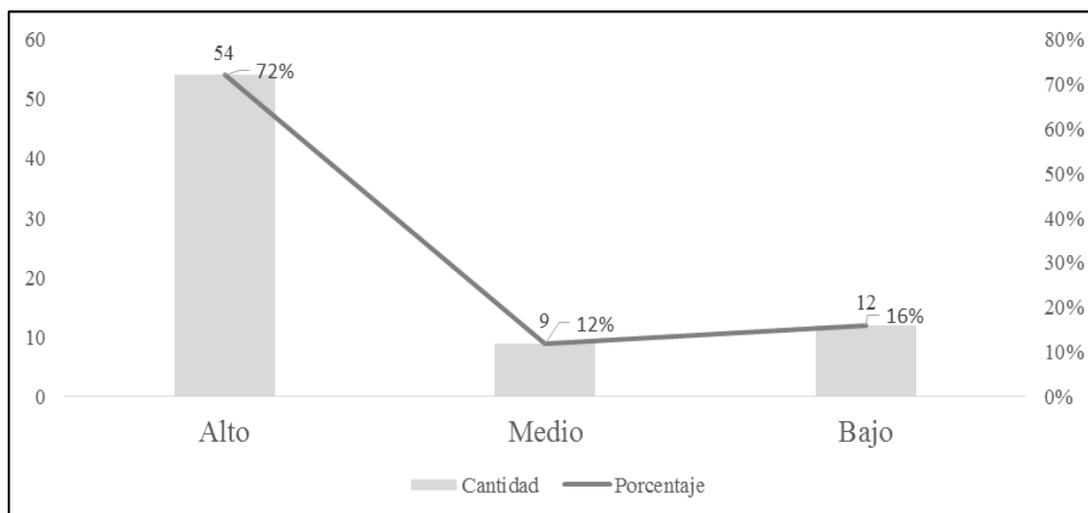
Gráfica 9. Califique el impacto que puede generar el proyecto. Componente Social



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

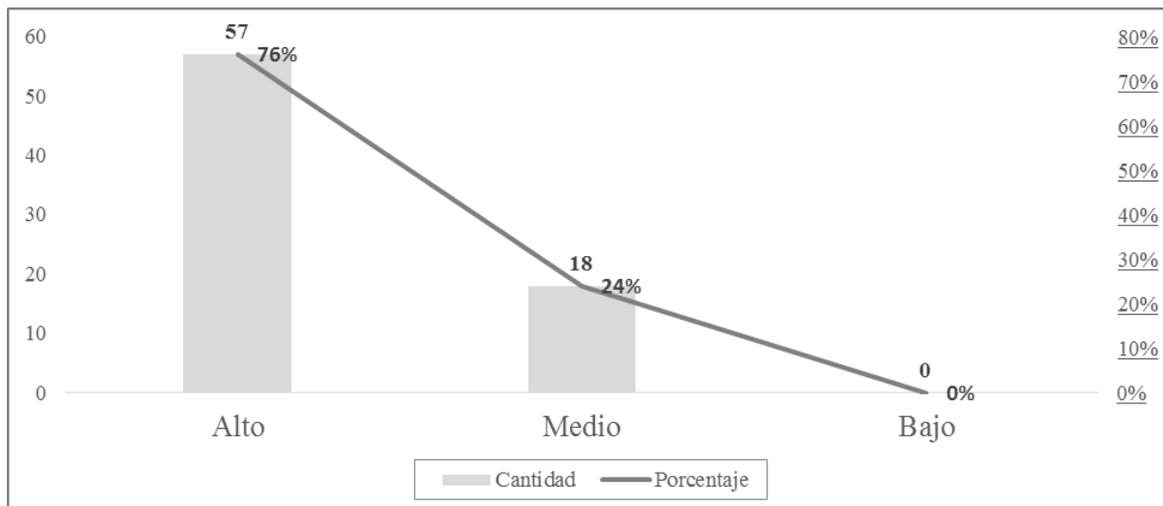
Para el componente social, la gráfica 9 muestra que el 74% considera que se impactará desfavorablemente las redes sociales, esto ligado al desplazamiento por obra pública que han tenido que pasar algunos vecinos, a los que el IDU ha comprado sus predios para ubicar en esos lotes el proyecto. Un 18% cree que el impacto es medio, puesto que ya se han reubicado los vecinos cerca de la zona y un 8% dice que es bajo.

Gráfica 10. Califique el impacto que puede generar el proyecto. Costumbres y estilo de vida



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

Para la calificación del impacto del proyecto en las costumbres y estilos de vida de los habitantes de la zona, la gráfica 10 muestra que un 72% manifiesta que será alto, esto refleja el cambio de vida y de acciones de la cotidianidad que se transformarán a partir de la vivencia con el proyecto en cada barrio, para la localidad y la ciudad, el 12% cree que el impacto será medio y el 16% cree que será bajo, pero irremediamente las prácticas y los modos de vida cambiarán con la llegada del sistema al territorio.

Gráfica 11. *Califique el impacto que puede generar el proyecto. Calidad de Vida*

Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

La gráfica 11 nos muestra cómo un 76% piensa que su calidad de vida con este PUI, cambiará considerablemente, mientras que un 24% cree que el nivel de impacto será medio, lo cual nos remite a considerar que definitivamente esta infraestructura del sector movilidad, favorecerá positivamente a los habitantes de la zona y así mismo traerá consigo diversas posibilidades que mejorarán su calidad de vida.

Teniendo en cuenta el análisis general de las respuestas a las encuestas se puede inferir que la comunidad ha surtido un gran avance en el conocimiento del proyecto, al igual que la institucionalidad ha llegado a permear el proceso con diferentes acercamientos que han hecho que la comunidad esté informada, pueda tener una participación incidente, lo cual le generará a corto y largo plazo una adecuada apropiación del proyecto y se vislumbrará así que se cumplirá en las diferentes etapas, un control ciudadano participativo, que legitime su identidad tanto con el territorio como con el proyecto.

Así mismo, este proyecto se visualiza como una oportunidad para acercar a estas comunidades a las centralidades, ya que la falta de movilidad puede convertir la marginalización geográfica en una fuerte exclusión social Ureta 2008 (Citado por Leibler & Brand, 2012) lo que el Cable Aéreo reduciría considerablemente y así es visto por la comunidad, como una posibilidad de integración.

Es evidente cómo la falta de condiciones para una adecuada movilidad restringe la participación de las personas en la vida urbana de la centralidad y disminuye las posibilidades de ampliar sus perspectivas laborales, académicas o de recreación, siendo esta una experiencia para el ejercicio del compromiso político y cívico, pensándose, aprendiendo y desaprendiendo haciéndose no solo beneficiario de un proyecto sino actor de su realidad. Por otra parte, vemos la incidencia que el proyecto tendrá en la fractura de las redes sociales con el reasentamiento, ya que la mayoría de la población lleva más de 5 años habitando la zona y conviviendo con sus vecinos y han constituido unas redes sociales importantes que pueden verse fracturadas por la llegada del proyecto. Así mismo se destaca la baja participación en escenarios locales o adhesión a grupos de interés por parte de los habitantes de las zonas, lo cual les beneficiaría al lograr la cohesión en grupos que fortalezcan sus capacidades o que fomenten la defensa o garantía de sus derechos.

La insuficiente estructura vial de la zona y la congestión que se produce alrededor del SITP, la baja o casi nula infraestructura cicloinclusiva y la devastada red de andenes o espacios peatonales, hace que el proyecto se considere como una luz de esperanza para mejorar la calidad de movilidad de los habitantes o visitantes de la zona. Sin embargo, las implicaciones sociales son manifiestas mientras se inicia la etapa de construcción del sistema, ya que aún se reconoce

desinformación y se evidencia cómo los habitantes de la zona aún no se adhieren con facilidad a grupos que fortalezcan su ciudadanía frente a la llegada inminente de las acciones estatales.

Adicionalmente, la comunidad señala que la ineficiente operación del transporte público genera importantes externalidades negativas sobre la calidad de vida y la productividad urbana. Sin embargo, la llegada de este proyecto podría verse como una oportunidad para tener una opción laboral en la zona tanto en su fase de construcción como en la operación.

Retomando lo mencionado, se puede afirmar que este proyecto impactará directamente en la calidad de vida no solo de las personas de la zona de influencia directa, sino en la ciudad, ya que la relación que se da entre proyectos que mejoren la movilidad, la participación, la territorialidad y la calidad de vida, permiten en gran medida el acceso a oportunidades a esos lugares que han sido ejes violentos de difícil acceso y presencia del Estado. Esta experiencia es una reivindicación que conlleva no solo el accionar de sus habitantes, sino la generación de políticas y planes sectoriales integrales que aporten al desarrollo y potencialización de estas zonas apartadas, a partir de una reconstrucción del tejido social.

7.2 Imaginarios Sociales y Narraciones

Los imaginarios sociales subyacen a las percepciones, los valores, las ideas, las expectativas, las apreciaciones, los agrados y las conductas humanas que conforman y le dan lugar a la cultura. Pueden comprenderse como los resultados de un complejo tramado de relaciones entre discursos y prácticas sociales, así como herramienta de transformación social. El imaginario actúa, cuando obtiene independencia de las voluntades particulares, aunque necesita de ellas para

develarse y requiere del potencial colectivo. Como diría Castoriadis (1989), se sitúa en las diferentes instituciones (normas, valores, lenguaje, herramientas, procedimientos y métodos de hacer las cosas y de hacer frente a las cosas) que integran la sociedad, para poder actuar en todos los espacios sociales. El imaginario social imprime tendencias, significados y sensibilidades. Las personas, a partir de la valoración imaginaria colectiva, disponen de medidas para pensar, sentir y actuar. El imaginario hace alusión a la capacidad que tiene el individuo de pensarse y reinventarse en sociedad. Es un proceso de creación continua, no sólo en el ámbito social si no también cultural (Díaz, 2009).

La matriz categorial presenta las categorías de análisis, las subcategorías, los extractos narrativos y la síntesis comprensiva. Los extractos narrativos, se encuentran referidos de las entrevistas semiestructuradas, las cartografías sociales desarrolladas por los habitantes y las actas de reunión entre la comunidad y el IDU (Ver apéndice I), que fueron realizadas a líderes de la localidad de Ciudad Bolívar, habitantes de los barrios que están siendo afectados directamente por la construcción del Proyecto Cable Aéreo (Barrio Manitas, El Paraíso, Nueva Colombia, El Mirador, Juan Pablo II). Las personas entrevistadas, han sido partícipes de los encuentros y actividades desarrolladas por el IDU y han sido líderes, activistas defensores de los derechos de la comunidad y representantes comunitarios.

MATRIZ CATEGORIAL		
Categoría de Análisis	Extracto Narrativo	Síntesis Comprensiva
Desarrollo Social	<p>Percepciones sobre el territorio:</p> <p>“Se dice que nuestro barrio es peligroso, que hay muchos problemas, pero nosotros sabemos que hay otras cosas, que no somos como nos tildan...No somos una zona roja, una zona de miedo, aquí hay gente hermosa y la infraestructura cambia y puede cambiar con el cable, si todo lo que se dibuja se hiciera realidad, sería bonito...Si se da el proyecto del Cable, la localidad va a ser un lugar muy importante, en este momento tiene un aspecto diferente ante los ojos de los demás...¿Y el sur qué? el sur es una parte importante de la ciudad, no nos pueden seguir viendo como los desterrados antiguos...como si no fuéramos parte de la ciudad...A la gente le gusta estar pendiente de lo que pasa en el barrio, con el Cable a la gente le gusta ir a las reuniones, saber qué pasa, creemos porque se nos tuvo en cuenta...Desde la precariedad, se generó la autogestión, el liderazgo, el emprendimiento... La segregación social y económica que perciben los habitantes, afecta negativamente la relación de ellos con el resto de la ciudad... Ciudad Bolívar ha sido objeto de corredores y puntos de acceso de los actores armados del conflicto hacia la capital...Poblamiento desorganizado, depredación y contaminación de los cuerpos de agua, baja capacidad de las comunidades para generar conciencia colectiva sobre sus potencialidades ambientales” (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p>Los habitantes reconocen que la localidad tiene dificultades, hay problemas sociales y con relación al territorio y el urbanismo no ha habido una planeación adecuada y segura. Las percepciones e imágenes sobre el territorio por parte de otras zonas de la ciudad ha sido un aspecto fundamental en el sentido estigmatizante que perciben los habitantes, teniendo en cuenta su asociación con el miedo, la violencia, la delincuencia, la inseguridad. Se reconoce que el territorio tiene dificultades de planeación, de organización, se habitan zonas de alto riesgo, pobre conciencia del cuidado ecológico. Se busca configurar con esta apuesta urbanística comunitaria una visualización del territorio, como un espacio de posibilidades de desarrollo, mayor accesibilidad, un espacio dinámico, activo, creativo, donde se reconozca a sus habitantes, con habilidades, potencialidades, porque históricamente el territorio está unido a procesos sociales y comunitarios de resistencia, de búsqueda de posibilidades de vida; en este sentido los habitantes de la localidad, buscan cambiar el imaginario y a través del proyecto Cable Aéreo, visibilizar sus aportes al desarrollo de la ciudad y el país. Los habitantes, buscan darle otro aspecto a la localidad, fachadas más estéticas, ambientalmente sostenibles e innovadores, comercio organizado, cambio en las condiciones críticas de seguridad. Hay una percepción e ilusión de que al interior habrá cambios en la infraestructura de los barrios y eso se percibe como positivo; se han retomado sitios ambientales de gran interés para el territorio y los visitantes, tales como la quebrada Limas, senderos ecológicos y huertas de agricultura urbana.</p> <p>Se generó un cambio en la perspectiva de las acciones comunitarias al interior del territorio, evidenciando desde su rol de líderes, mayor participación, interés por los asuntos comunitarios, sentido de pertenencia por esta obra de movilidad ciudadana, creación de estrategias colectivas como el turismo ecológico, que busca atraer turistas y cambiar la connotación de una Localidad peligrosa por una Localidad gestora de desarrollo.</p>

<p>Desarrollo Social</p>	<p><i>Transformación del Territorio:</i> “Otras formas de transporte, cambio de ambiente rural a ambiente urbano. Cambio en las formas de las viviendas, los servicios públicos eran inicialmente piratas, hace más o menos 35 años; ahora hay un poco más de estabilidad y organización en el barrio. Antes no había posibilidad de acceso al agua potable por tubería, se hacía uso de quebradas para todo, ahora también se trabaja alrededor del cuidado por el medio ambiente. <i>Ciudad Bolívar es un territorio comunitario, todo lo que está aquí fue inicialmente construido, edificado y pensado por sus habitantes, es un espacio de luchas y logros.</i> Ahora hay mayor organización y servicios para la comunidad, la gente también se ha organizado; todavía faltan cosas, como por ejemplo un buen transporte...El territorio y la naturaleza como espacios pedagógicos y de cultura de cuidado y protección” (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p>La transformación del territorio se da desde la comprensión de distintos escenarios, puede leerse desde la superación de dificultades frente a las necesidades básicas, los cambios en términos urbanísticos, es decir, contar con calles pavimentadas, casas con construcciones sólidas. La organización de las personas alrededor de un proyecto común y tener posibilidades de representación. El contar con recursos institucionales para dar respuesta a necesidades de la comunidad. <i>Es también, tener cambios de mentalidad frente al cuidado y embellecimiento del entorno, es decir, sentir que este también puede transformarse desde el sentido estético y desde del orden y organización del territorio, con mayores posibilidades de apropiación y por supuesto en defensa del mismo. Donde todas las personas, aprovechen y den lo mejor de sí. Pensar que se es capaz y que tiene cosas para aportar. Por el estigma social, se considera que en Ciudad Bolívar no existen personas que aporten al desarrollo de la ciudad, todo lo contrario, se piensa que generan muchos problemas para la sociedad.</i></p> <p>Contar con posibilidades de movilizarse y sentirse cerca a otros espacios. Posibilidades para el buen vivir, para sentir bien-estar. Un factor importante en la transformación fue la llegada de múltiples pobladores a causa de fenómenos sociales como el desplazamiento forzado, desempleo, violencia, entre otras, que no permitió una planeación en la estructuración del espacio físico del territorio. La transformación también se incorpora en reconocer la riqueza natural y cultural que existe para pensar <i>en él</i> como escenario pedagógico y de cuidado.</p>
	<p><i>Empoderamiento de la comunidad:</i></p> <p>“Los proyectos, necesidades y formas de dar repuesta, son oportunidades para que los habitantes estemos participando, manifestando nuestras ideas y empoderándonos del territorio. La organización y participación comunitaria es importante; eso es lo que ayuda a que las personas gestionemos, nos apropiemos del barrio y nos sintamos vivos. Por ejemplo, con el proyecto del Cable Aéreo, la gente se conoce más, se adquieren conocimientos, se reconoce el territorio, se identifican líderes, y somos</p>	<p>El empoderamiento es una estrategia que integra a los actores sociales como partícipes y protagonistas en la construcción de ciudad y ciudadanía, en esta medida se reconocen líderes y lideresas gestados desde los orígenes y creación de los barrios, oportunidades, recursos y alternativas para mejorar las condiciones de vida, hay una identificación de necesidades e interés de la comunidad por participar activamente en la búsqueda de soluciones a los problemas que enfrentan.</p> <p><i>No hay un reconocimiento de un Estado garante en cuanto a recursos o posibilidades de bienestar, sino que los derechos han sido movilizados y agenciados por la misma comunidad con bastante esfuerzo y resistencia,</i> involucrando actividades de índole político,</p>

<p>Desarrollo Social</p>	<p>nosotros los encargados de que las instituciones y apoyos lleguen aquí y se haga algo. Los proyectos y las acciones tienen que ser para que nosotros defendamos y construyamos el territorio...En el caso del proyecto Cable Aéreo, nosotros dijimos qué es lo que van hacer y debe hacerse con nosotros... Creo que esta administración tenía claro que deben hacerse las cosas con la comunidad, nosotros ayudamos a diseñar el equipamiento del cable, el diseño urbanístico, no el corredor por donde va el cable, sino lo que debía contener el cable...</p> <p>Existe aquí, la capacidad de organización y la generación de propuestas, a pesar de que el barrio no tuvo mucha planeación y se ubica a la periferia de la ciudad..." (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p>intereses de particulares, iniciativas comunitarias, participación activa de la comunidad en reuniones, comités femeninos y articulación con otros sectores para la búsqueda de recursos. Hay una fuerte cohesión cultural dada por el sentido de pertenencia y arraigo por su territorio, donde los habitantes influyeron de manera importante en muchos de los desarrollos, como servicios públicos, vías, alcantarillado, pavimentación, colegios, centros de salud, bancos de alimentos, iglesias, jardines infantiles, creación de espacios culturales desde diferentes lugares, roles sociales, ocupaciones y relaciones.</p> <p><i>El proyecto Cable Aéreo ha sido otra posibilidad para el encuentro y el desencuentro: Algunos refieren que el Cable trae serios problemas ambientales, desplazamientos de familias, inestabilidad al territorio, otros por el contrario, refieren que esta es una oportunidad para transformar el concepto que se tienen de Ciudad Bolívar, para potenciar su capacidad productiva y turística;</i> también ha posibilitado la cohesión entre los líderes, la institucionalidad y la comunidad, compartiendo saberes, adquiriendo nuevos conocimientos, generando alternativas de solución a situaciones presentadas e imaginando la ciudad. <i>Se reconocen como una comunidad más integrada, a partir de la participación en el proyecto. El Cable Aéreo, de acuerdo con los relatos, es una excusa para la defensa de lo comunitario y la construcción de un territorio más empoderado. Eso quiere decir que este territorio contará con una experiencia de desarrollo, de manera exclusiva y pionera en la Ciudad, pero además y como experiencia importante, de desarrollo, construida y custodiada por sus habitantes; no se había tenido la oportunidad de incidir y participar activamente en proyectos de obra pública; se les reconocía como víctimas pasivas y no como actores sociales y participantes activos.</i> Se reconoce un factor incluyente en el proyecto, donde se ha escuchado la voz de la comunidad, se ha dado importancia a sus opiniones, evidenciada en el relato, la identificación del proyecto del Cable Aéreo como una construcción netamente comunitaria, donde se tuvo la posibilidad de crear maquetas, participar en las propuestas de diseño urbanístico y proyectar mejores posibilidades de movilidad en el territorio y la ciudad, se cuenta con una perspectiva de ciudad, moderna, ecológica, incluyente, donde se piense, en términos de movilidad, un transporte integrado, usando medios alternativos de transporte como la bicicleta y</p>
---------------------------------	--	---

<p>Desarrollo Social</p>		<p>ahora el cable.</p> <p>El empoderamiento se ha fortalecido por la capacitación y sentido de pertenencia de los espacios que posibilitarán el desarrollo social y económico a través del comercio en los sitios públicos ubicados en el cable, así como la posibilidad de que los mismos habitantes del territorio, sean quienes dinamicen la productividad, por ende, su bienestar económico y el desarrollo del territorio. El sentido de pertenencia suele debilitarse, por las sensaciones de soledad y abandono que tienen por parte de entidades gubernamentales, pues la resistencia y la defensa de sus derechos no son suficientes, se requiere de elementos estructurales para apalancar procesos de empoderamiento y pertenencia. Allí también se ha situado la posibilidad de potenciar las capacidades humanas, creativas, políticas, ocupacionales de las personas que han estado vinculadas a los espacios de concertación y mesas de trabajo alrededor del Proyecto Cable Aéreo; dado que han diseñado propuestas para la generación de ingresos, han reconocido sus habilidades e intereses ocupacionales y han trabajado en la concreción de esas ideas.</p>
<p>Desarrollo Social</p>	<p><i>La gente del barrio, sus características y ocupaciones:</i></p> <p>“Desafortunadamente nosotros los habitantes de los barrios subnormales, tenemos la problemática <i>de querer tener sueldos de ministros sin saber hacer nada</i>..Los habitantes del barrio son estudiantes, vagos, hay marihuaneros, enfermeras, policías, vendedores ambulantes, amas de casa que trabajan por días, hay Secretarías, hay comerciantes, estilistas, vendedores de cosas, de tintos... En la JAC, del primer sector, se están haciendo actividades para los abuelitos, de actividad física...Aquí hay gente buena, hay gente noble, que no roba, que es sencilla, humilde, que vale mucho...<i>Hay gente desplazada, no solo por la situación de violencia, sino por el abandono del Estado</i>, aquí la gente es berraca, es emprendedora que si no hay agua, se busca cómo se</p>	<p>Las ocupaciones, los roles son de alguna manera respuestas a las necesidades de socialización, desarrollo humano de las personas y los colectivos, que les permiten responder y vincularse a las demandas y escenarios sociales de su comunidad, es también una oportunidad para que el ser humano se exprese, haga, y así constituya una forma de dar sentido a la existencia, construyendo y creando su identidad personal, cultural y social. Hay un reconocimiento de la construcción colectiva del territorio desde sus comienzos, por los pobladores que iniciaron con la consolidación de los barrios; por ende, se reconocen varios líderes importantes de la localidad que han permitido desarrollar actividades de participación ciudadana implementando diversas actividades comunitarias de gran importancia en el desarrollo humano. Se han generado roles como presidentes de JAC, Fiscales, lideresas de organizaciones de género, de discapacidad, persona mayor, líderes desde el ámbito ambiental, que han permitido una construcción del tejido social de Ciudad Bolívar y han buscado transformar la connotación otorgada de una de las localidades más peligrosas de Bogotá.</p>

<p>Desarrollo Social</p>	<p>trae, buscamos solucionar, inventar y se comparte con otros...Muchos de los estamos aquí, no es que no queramos ir a trabajar, solo que todo es muy lejos, las oportunidades de empleo están a grandes distancias de nosotros y la movilización es escasa, salir de aquí es complicado...” (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p><i>De igual manera, han observado a lo largo del tiempo que muchas personas llegan al territorio con influencia positiva y otros negativa; identifican que a nivel productivo algunos de los habitantes no desempeñan algún tipo de actividad, y esto afecta el territorio, pero no hay oportunidades para trabajar además existen dificultades económicas, y adicionalmente, poder salir de territorio a veces es complicado por las dificultades de movilización, los sitios para ir a trabajar son muy retirados y las oportunidades para moverse son escasas.</i></p> <p>Identifican entre los habitantes valores y habilidades sociales, como la nobleza, emprendimiento, recursividad, creatividad, humildad, don de servicio, gestión, responsabilidad, solidaridad, trabajo en equipo y superación de dificultades; por otra parte, hay un proceso de violencia determinante que acompaña al territorio, <i>a causa de las bandas criminales que se han gestado allí, recepción masiva de personas dados los procesos de desplazamiento, abandono estatal, escasez de recursos, desempleo, entre otros.</i></p>
---------------------------------	--	--

<p>Desarrollo Social</p>	<p><i>Superación de dificultades, resistencia:</i></p> <p>“Las situaciones más complejas tienen que ver con la inseguridad; este es un punto neurálgico, hay que poner especial interés en ello, esto tal vez pueda cambiar con la construcción del Cable Aéreo...Entre las personas que tienen que irse hay un inconformismo, porque hay unas viviendas bien pagas y otras no, no están bien indemnizadas, hay una complicación por los títulos de propiedad, porque esto prácticamente fue una invasión...Ya hubo una tutela que se interpuso alegando que <i>se estaban vulnerando los derechos</i> de una señora y falló el tribunal administrativo a favor de la comunidad, es decir ese predio es de la comunidad, no es dueño nadie... Se descubrieron todas las cosas</p>	<p>Ciudad Bolívar es un territorio que se ha configurado por la lucha y movilización social de sus habitantes respecto a la búsqueda de condiciones adecuadas para poder vivir, los servicios públicos, mejoramiento de vías, construcción de equipamiento de espacios sociales, comunitarios y de salud y para el desarrollo de la vida misma. La mayor dificultad presentada en este proyecto de movilidad e infraestructura es la negociación con los propietarios, quienes describen inconformismo en cuanto al reconocimiento económico de las viviendas, describiéndolo en algunos altos y en otros bajos. Se percibe que no hay una adecuada y justa indemnización para las personas, de igual manera hay dificultades en cuanto a los títulos de propiedad, por las características de invasión de algunos predios se han generado tutelas, se han puesto al descubierto negocios ilícitos presentados con los terrenos, perciben que el interés comunitario prima sobre el individual, se sienten comprometidos a vender por estar ubicados en zonas de alto riesgo, el arraigo por la tierra, lo obtenido en el territorio y afectación a la dinámica familiar genera resistencia al abandono de las viviendas, dado</p>
---------------------------------	---	--

<p>Desarrollo Social</p>	<p>tapadas de los terrenos, con relación a la construcción del Cable Aéreo. Las cosas que tiene el barrio las hicimos inicialmente nosotros, hace ya 35 años de fundado, todo para sobrevivir, buscamos poder tener agua y todo lo que necesitábamos, luego mucho tiempo después, si llegaron las instituciones...La gente está descontenta por la venta de las casas, yo reuní la gente, y le dije no venda, únanse todos y seguros ustedes hacen presión, les van a pagar mejor o los van a ubicar mejor, con el primero que venda ya estamos adentro...En las reuniones hubo muchas discusiones, peleas, donde la gente decía que cómo iban a sacarlos de allí si llevaban tantos años, no estaban de acuerdo con el proyecto, otros por el contrario sí estaban de acuerdo, hubo muchas diferencias, pero se pudo discutir y hablar de la cosas, la gente expresó lo que pensaba...La gente vende casas y terrenos y no le importa decir a la otra que hay riesgos y quienes compran asumen que luego los reubican, pero no hay conciencia clara de esas cosas; quienes están ubicados en el corredor que se ha propuesto para el Cable Aéreo, no pueden alegar porque no tienen escritura y nada, se metieron consciente e inconsciente...<i>es importante que haya justicia de ambas partes</i>, que a la gente se le reconozca sus predios justamente y que también las personas sean conscientes del valor de sus propiedades...no se ha hecho nada para las familias que deben entregar sus predios, ya las han amenazado para entregar el predio, <i>y el miedo está en la gente...porque les pueden sacar sus cosas y si tienen niños menores de edad los deben entregar al ICBF, es un tema difícil en el que no pensaron seriamente cuando pensaron lo del Cable Aéreo</i>. Hemos tenido que enfrentarnos a delincuentes que se han aprovechado de las demoliciones que ha hecho el IDU, porque el IDU, no demuele todo y allí se resguardan</p>	<p>que allí han construido sus vidas, sus posibilidades de desarrollo, sus oportunidades de resistirse al abandono estatal y la cohesión, que sienten que en otro barrio no encontrarán. Las posibilidades de vivir con bajos recursos económicos, en espacios grandes, donde está toda la familia, son factores determinantes en el conflicto de tener que abandonar el territorio.</p> <p><i>Reconocen con claridad que debe haber un proceso justo dentro del territorio con el desarrollo del proyecto, no creen en las voluntades e ingenuidades del Estado, frente a proteger y garantizar las condiciones para el reasentamiento de las familias que deben desplazarse, por eso refieren la importante movilización y participación en las mesas de trabajo, si no están allí, es posible que el Estado no cumpla con sus obligaciones, de esta manera se justifica la desconfianza, y la falta de credibilidad de las políticas de protección hacia la comunidad. Esto los motiva a permanecer cohesionados y fuertes para lograr posibilidades de desarrollo justas; claramente hay insatisfacción por los cambios que ha previsto el Estado como la eliminación de algunos de los sistemas de transporte tradicional que han traído consecuencias negativas en su movilidad, refieren que este proyecto presenta intereses particulares de mercantilismo, ganancia para los dueños del poder y algunos no visualizan alternativas por parte del Estado hacia la adquisición de nuevas viviendas, reclamando la intervención de entes como Secretaría de Hábitat y Caja de Vivienda Popular.</i></p> <p>En cuanto a las soluciones se puede identificar que la dinámica de compra y venta de terrenos ha generado procesos interesantes para analizar, como la <i>cohesión comunitaria, la negociación y procesos de diálogo entre comunidad e instituciones, escucha a los afectados, liderazgo comunitario, movilización social, procesos de autogestión, apropiación de normas y leyes que favorezcan la defensa de sus derechos como ciudadanos, proceso crítico, de reclamación por equidad, justicia y de reflexión en torno de esta obra de carácter público. Las personas del territorio históricamente han sido gestoras de procesos de movilización comunitaria, sin embargo, pareciera que, a la luz del Proyecto Cable Aéreo, se mostraran totalmente activas en la defensa e incidencia que puedan tener hacia su territorio, ellas</i></p>
---------------------------------	---	---

<p>Desarrollo Social</p>	<p>delincuentes para robar lo poco que queda de la demolición y meterse a las casas...” (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p><i>refieren sentir mayor reflexión, organización y propiedad por lo que quieren y desean para su territorio. Así mismo han encontrado canales, al parecer más efectivos para la toma de decisiones, incidencia política y el diálogo con la institucionalidad, así como algún grado de credibilidad, frente al no atropello de sus derechos. Se sienten con capacidades instaladas como territorio, para poder tener voz y voto en el desarrollo de Proyectos de obra pública.</i></p> <p>Otra de las situaciones neurálgicas identificadas por la comunidad es la inseguridad que vive el territorio, reconociendo que es uno de los mayores puntos de interés en el tema de superación de dificultades, observando en el Cable Aéreo una posibilidad de instaurar mayor seguridad en el territorio y una mayor presencia a nivel estatal en el mismo; estas situaciones han llevado a naturalizar la violencia y convivir con el problema, sienten abandono e ineficiencia del Estado frente a este tema. De otra parte, la iniciación del desalojo y derrumbe de algunas viviendas ha generado dificultades, respecto a vectores, roedores y saqueos por parte de delincuentes, describiendo que no hay medidas oportunas frente a este hecho. En todo este panorama de violencia reconocen como mecanismo de resistencia la labor comunitaria, el trabajo con jóvenes mujeres, niños, personas mayores, promoción de la cultura, alianzas institucionales para prevenir el consumo de drogas y la delincuencia desde temprana edad, herramientas fundamentales para la prevención de la violencia.</p>
---------------------------------	--	---

<p>Desarrollo Social</p>	<p><i>Desarrollo Económico:</i></p> <p>“La idea sería que el Cable Aéreo trajera oportunidades económicas para las personas que nos gusta trabajar, decir bueno, tengan estos recursos, organicense, es lo que estamos tratando de hacer con las capacitaciones con los proyectos productivos, es decir que todo quede para el desarrollo del barrio, que la gente pueda trabajar aquí...Creo que los techos de muchas casas van a ser apetecidas para publicidad y hemos hablado con la gente que esa puede ser una posibilidad de ingresos económicos...<i>Lo económico es la base fundamental de todo ser humano...</i>El cable también traerá problemas, pues hay muchas personas que trabajan con los carritos que suben hasta aquí, a ellos no los ha tenido en cuenta el IDU, ni nadie, solo sabemos que cuando llegue el Cable, ellos no tendrán trabajo...”(Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p>Lo económico es identificado como un pilar fundamental del desarrollo humano y social; el Cable se visualiza como oportunidad en la generación de nuevos empleos y recursos para la implementación de ideas productivas y de negocio, <i>identificando en la formación recibida un potencial para el desarrollo de sus habilidades y emprendimientos.</i> <i>A nivel comercial se visualiza un panorama favorable en la implementación de diversos negocios, como artesanías, comidas típicas, turismo, venta de algún tipo de producto, que pueden generar ingresos a los habitantes. Esto es importante en la medida que los habitantes del territorio, han tenido dificultades para acceder a oportunidades de empleo formal, precariedad para poder llevar a cabo actividades productivas donde potencian sus saberes y conocimientos. El territorio ha sido estigmatizado por actividades delictivas, microtráfico, por ende, reconocido, que, a partir del desarrollo de estas actividades, se gesta la mayor posibilidad de generar ingresos. También se reconoce que algunos de sus habitantes viven de subsidios; pero se idealiza que, con la llegada del Cable Aéreo, se puedan poner en marcha iniciativas y posibilidades de independencia para la favorecer el desarrollo económico familiar, personal y territorial.</i></p> <p>Es de resaltar la importancia que dan los habitantes a las actividades ambientales, como la recuperación de la quebrada, la promoción del ecoturismo, creación de senderos ecológicos y huertas de agricultura urbana elementos generadores de desarrollos económico y humano al interior de la localidad. Por otra parte, se entretienen ideas de negocio innovadoras como el desarrollo de publicidad en los techos de las viviendas, ecoturismo por vías históricas y senderos ecológicos con los que cuenta Ciudad Bolívar, es decir visibilizar y dar valor al componente natural y ecológico de la localidad. En otro sentido, identifican una tensión en términos del transporte que históricamente ha existido y funcionado en el territorio, este es fuente de empleo e ingresos familiares para algunos de sus habitantes, frente a esto la misma comunidad ha pensado que para superar esta tensión de la desaparición de este medio de transporte a la llegada del Cable, haya la posibilidad de articular este tipo de transporte informal a los sistemas masivos de movilidad, sin embargo es solo una idea, aún no se ha madurado.</p>
---------------------------------	--	---

<p style="text-align: center;">Desarrollo Social</p>	<p>Beneficios de movilidad por el Cable Aéreo: “Hubo participación en los cabildos, para trabajar el tema de movilidad, decidimos que era necesario resolver el tema del transporte, allí se planteó que era urgente tener en cuenta que el Cable Aéreo podría ser una solución para la parte alta de ciudad Bolívar...Estamos muy aislados, tenemos muchos problemas para poder movilizarnos, la misma comunidad ha tenido que tomar medidas y entonces, los carros no alcanzan a subir hasta aquí porque personas más abajo bloquean el paso y exigen que se les transporte, el cupo se llena ...de otra manera no pueden llegar a sus trabajos o estudios, estamos sufriendo con eso...Ciudad Bolívar es una localidad muy grande, incluso tenemos zonas rurales, imagínese que hay una sola ruta de transporte que sube hasta el Verbenal, colindando con Quiba, allí no hay transporte formal...solo jeep. Antes del Transmilenio y el SIPT teníamos transporte para todos lados, caracas, Suba, carrera 30, aquí había muchas opciones de horarios también, ahora es muy difícil, seguimos siendo esclavos de los dueños de la maquinaria económica. El cable va a mitigar mucho de esos problemas, en 17 minutos estaremos en el Portal, este proceso es de nosotros, eso debe hacerse... Otro medio de transporte que tenemos es ilegal, yo digo que es legal porque prestan un servicio a la gente, son unos Toyota que traen gente tipo 11 de la noche, estas personas que estudian o trabajan tarde y es la única ruta que sube, eso es lo que tenemos ahorita. El Cable Aéreo es un proyecto de movilidad. El Cable Aéreo no es un orgullo o un lujo, sino una necesidad de la comunidad...” (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p>Para los entrevistados se configuró de carácter urgente buscar una solución que involucrara a la comunidad, teniendo en cuenta que su localidad cuenta con una alta densidad de población. Identifican posibilidades de mejoramiento para la movilidad de los habitantes, particularmente en las zonas más vulnerables y alejadas que presentan dificultades en su desplazamiento hacia las zonas céntricas de la ciudad. Se reconoce el transporte alternativo generado en torno a las dificultades de la comunidad. Con relación a esto se han generado propuestas desde las mesas de trabajo para la integración de este medio de transporte creado por la comunidad con los nuevos sistemas masivos de movilidad, teniendo en cuenta adicionalmente, que el cable no llega a todos los lugares de la localidad y retomando experiencias como el SITP y Transmilenio donde han desaparecido rutas fundamentales para la movilidad.</p> <p>Visualizan en el nuevo sistema de transporte "Cable Aéreo" una mayor oportunidad frente a la movilidad y la inclusión social, teniendo en cuenta que las opciones de transporte actuales presentan intervalos de tiempo muy extenso, lo que perjudica las actividades laborales, académicas y de la cotidianidad. El cable es la posibilidad de estar en menor tiempo conectado a las actividades productivas de la capital. Por otra parte, lo ven como un sistema con una mejor calidad en la atención al ciudadano y que da respuesta a una necesidad sentida del territorio.</p> <p>Los habitantes refieren sentir que el territorio ha estado seriamente vinculado a situaciones de dependencia y sumisión económica, política y social, situaciones que perciben difíciles de superar, que generan en algunos momentos desconfianza frente a la capacidad que ellos tienen, al enfrentarse a las grandes maquinarias políticas y económicas que acompañan proyectos como el Cable Aéreo. Señalan que la capacidad de resistencia es su arma más contundente frente al desarrollo de este proyecto y frente a la defensa de sus derechos, como los de movilidad, vida digna e inclusión social, derechos que debe garantizar el Estado.</p>
---	--	---

<p style="text-align: center;">Territorialidad</p>	<p><i>Cambios, percepciones e imaginarios en el territorio a partir del Cable Aéreo:</i></p> <p>“Esto va a tener un impacto para la ciudad, porque ya no nos van ver, como nos veían antes, hemos sido tildados negativamente... Uno piensa en el progreso, en que el barrio se va a valorizar, <i>otros dicen que también los impuestos se van a subir, lo más probable es que se suban los servicios, los impuestos y vamos a dejar de ser del estrato que somos, porque de eso tan bueno no dan tanto...</i> Van a llegar muchos turistas, toda esa gente a conocer el Cable Aéreo y a socializarse con nosotros para cambiar el estigma que hay aquí, la gente no habla bien de Ciudad Bolívar. <i>La gente con hambre no creo que tenga buenos pensamientos</i>, por ejemplo, una mujer sola, con niños, no es fácil, a veces se crece con resentimientos, cuando uno tiene lo que necesita es más fácil...Se va a embellecer, más comercio, más seguridad, más organización...La gente del barrio piensa en estar bien, en limpiar y lavar sus casas, sus fachadas... <i>El Cable puede afectar la organización y articulación comunitaria, como la fractura socio-espacial, en especial entre los barrios...</i>” (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p>Los habitantes de la localidad visibilizan que la obra del Cable Aéreo tendrá un impacto importante para la ciudad, porque sienten que se generará un <i>cambio en los imaginarios del territorio por los habitantes del resto de la ciudad. Es decir, dado que será un proyecto de obra pública, novedoso, estético, tecnológico, que reorganizará el territorio, los habitantes perciben que esto acercará al resto de la ciudad a su barrio, que habrá algo interesante y novedoso por conocer, es tener derecho a algo bueno para un sector que el resto de la ciudad llama un mal sector, lo que permitirá mayor acercamiento a la gente y por ende reconocerán que las personas que habitan la localidad, tienen también capacidades, talentos, saberes y experiencias que pueden compartir con los demás y que contribuyen a un mejor desarrollo de la ciudad.</i></p> <p>Mencionan el incremento de impuestos y servicios públicos, ya que desconfían de los acuerdos y no se respeten las posibilidades reales de la comunidad en términos económicos, para la subsistencia, pensando que estos proyectos solo benefician intereses políticos y afectarán seriamente a la comunidad, en aspectos como alza en impuestos y costo de vida, así como afectará la distribución socio espacial, ya que genera barreras entre los barrios y esto debilitará la cohesión comunitaria.</p> <p>Visualizan una gran oportunidad en el turismo y visita de otras personas que <i>generen cambios frente a la estigmatización y rotulación que sienten del territorio. Pues como se ha mencionado, ellos consideran que los medios de comunicación, la gente del común, el Estado y los mismos habitantes se han encargado de referir que en esta zona de la ciudad, solo existen problemas, delincuencia, pobreza, miseria humana, personas con pobres capacidades, víctimas.</i></p>
---	---	--

Territorialidad

Arraigo al Territorio:

“Antes decíamos nos vamos para la finca, no nos imaginamos que llegara a ser urbana, es un privilegio, la mayoría de la gente cuando viene aquí se amaña mucho, el ambiente es muy acogedor...Juan Pablo II, ese nombre lo pusimos nosotros al barrio, porque hace más de 25 años, vino el Papa Juan Pablo II al Tunal...Hay una historia, la gente no se quiere ir...algunos no han querido desocupar...Si yo me tuviera que ir, no sería fácil desprenderme de este terreno, donde a uno le ha costado muchas cosas, las casas están conformadas por familias, son de tres o cuatro pisos, familias enteras, mamá, papá, hermanos, sobrinos, hijos, nietos, las familias están organizadas, incluso hay abuelos, son familias grandes...Lo más bonito de acá del barrio son las huertas, donde están sembradas las flores, las hortalizas, las matas, hay que recuperar la quebrada Limas...Algunos no quieren irse, llevan muchos años aquí, han comprado aquí mismo en el barrio...Llevo 34 años aquí en el territorio. Aquí en Ciudad Bolívar, aquí la gente se amaña. *Por ejemplo, los abuelos, sufren mucho, lloran con lo del cambio de casa y la llegada del Cable, Ella vivió toda la vida en esa casa, son historias que pasan con los proyectos, por el tejido social, las personas buscan quedarse cerca, eso se llama arraigo al territorio...*” (Ver apéndices D, E, F, G, H).

El arraigo en el territorio se puede identificar a partir de los relatos, como una **tendencia fuerte a permanecer allí, vinculado al desarrollo de la historia de vida, a la construcción del propio barrio, a los nombres y lugares representativos que marcaron el surgimiento de un lugar para vivir**. A la transformación que en manos de la comunidad ha logrado el territorio, en términos urbanísticos, sociales, económicos, culturales y ocupacionales. Es difícil concebir el abandono y desprendimiento del territorio, en el caso particular por el desarrollo de una obra de infraestructura urbana, porque muchos de ellos se conciben como fundadores y han estado diferentes momentos en la historia de los barrios y la localidad, por la vinculación familiar, por el espacio territorial y las redes comunitarias que han tejido a partir de las necesidades y carencias comunitarias. Hay un arraigo desde lo ambiental, mencionan proyectos de huertas de agricultura urbana y cuidado ambiental, es decir, cada cosa que hacen es para quedarse allí, buscando cuidar su espacio y encontrar mejores condiciones de vida. ***El arraigo se vincula a cada una de las situaciones de persistencia y logro que han ganado para que la localidad y cada uno de sus barrios cuente con los mínimos de la condición de vida***, un ejemplo de ello ha sido el logro por contar con diferentes servicios públicos. De igual manera, ***la resistencia de muchos habitantes del territorio también es visible a la creación de este tipo de megaproyectos por su carácter desarraigado de sus viviendas y del territorio, teniendo en cuenta que todo el tejido social ganado y construido históricamente pierde vínculos, fractura las historias de vida, fisura el sentido y la unión familiar***, así como la posibilidad de desarrollar cierto tipo de actividades. También puede comprenderse que hay una condición de permanencia, ***sentido de pertenencia y arraigo en el territorio debido a su origen campesino***, las condiciones favorables a nivel económico, especialmente para la población con vulnerabilidad, la cohesión y procesos de solidarios entre sus habitantes, el amor por lo obtenido en el territorio.

Sin embargo, manifiestan que a este territorio no se les reconocen sus saberes tradicionales como válidos y valiosos, sienten que hay un vacío en la visibilización de la historia y la construcción del territorio y que lo que se dice es solo una versión de lo que realmente se ha construido allí.

Territorialidad	<p>Plan de Vida, Buen Vivir: “Quiero una vejez digna. A mí me daría nostalgia irme, porque yo tengo prácticamente la mitad de mi vida aquí, he sufrido mucho para salir adelante, por mi lucha, lo que soy, es también por mi trabajo y mi barrio...Yo tengo mi casita en Bareque, anhelo tenerla bien edificada, bien construida...Hemos empezado a hacer huertas y jardines bonitos para que el territorio se vea diferente, yo quiero ver a los niños felices en el barrio...Hay muchas cosas que convocan a la gente, aquí se hacen eventos deportivos, el fin de semana se hacen muchas cosas...<i>Yo quiero tener una vida feliz, tranquila, pero los que se tuvieron que ir no tienen calidad de vida, porque ahora tienen deudas, preocupaciones, deben volver a iniciar sus vida, organizarlas cosas nuevamente...El Proyecto Cable Aéreo, es para nosotros la oportunidad para que la comunidad y el barrio crezcan a nivel urbanístico y tengamos una mejor calidad de vida, es un proyecto de movilidad que le dará otra vida mejorada al territorio y por su puesto a quienes vivimos aquí, ya no sufriremos tanto para movilizarnos, podremos estar más cerca de la vida de la ciudad ”</i> (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p>El plan de vida y buen vivir se articula estrechamente al lugar de vivienda y a los espacios del territorio, frente a la idea de que, por alguna circunstancia dado el Cable, tengan que abandonarlos, esto genera sentimientos de nostalgia y tristeza, porque ahí se construyeron sus redes de apoyo familiar y social, adicionalmente por la vinculación emocional que han gestado a lo largo del tiempo. <i>De igual manera el buen vivir y el plan de vida, se expresan en términos de tener una vida digna, una vejez digna, sensaciones de felicidad, seguridad, movilidad, cercanía con la ciudad, organización, estabilidad económica, desarrollo ambiental y urbanístico en donde ubican al PUI del Cable Aéreo.</i> Enlazan el bienestar con los desarrollos comunitarios gestados y logrados desde el inicio de la localidad hasta la actualidad.</p> <p><i>También reconocen tener ideas de desconfianza, incertidumbre, inseguridad, inestabilidad, frente a las posibilidades de bien-estar, dado que el desarrollo del proyecto implica necesariamente abandonar sus casas y su espacio, en donde se construyeron sus posibilidades de vida. Esto quiere decir que no confían y no tienen certeza frente a las respuestas y contundencias del Estado, en la garantía de sus derechos y su estabilidad frente a la vivienda, el trabajo, la familia, la vida social. No es fácil pensar en calidad de vida, si es inminente la sensación de zozobra, insatisfacción y miedo al tener que abandonar como sea, el lugar donde se ha construido la vida.</i></p>
	<p>Desarrollo Turístico: “Para el sector del Cable Aéreo, es una oportunidad de cambios de actitud, acercar a la gente y que el sur sea un lugar turístico. Pienso que van a venir muchas personas, extranjeros, va a haber bulla, para la misma gente de Ciudad</p>	<p>El desarrollo turístico se configura de gran importancia con relación al desarrollo del proyecto del Cable Aéreo, observan que podría ser una posibilidad de cambios urbanísticos del territorio, actitudinales, <i>de cohesión de la comunidad.</i> Observan la posibilidad que más personas de Bogotá conozcan sus territorios dándole un nuevo</p>

<p>Territorialidad</p>	<p>Bolívar que no sale...Lo turístico es clave, van a darse cambios a nivel, físico, económico, desde lo laboral, desde lo turístico y lo social...Un parque ecoturístico y empieza a rondar la idea del ecoturismo, ¿nosotros decíamos qué es el sur para Bogotá?, el sur es una parte importante de la ciudad. Pienso que en Ciudad Bolívar estamos para recibir turistas que van a venir al Cable Aéreo, y el turismo es una oportunidad para el desarrollo de comunidad, es una oportunidad para despertar las capacidades humanas... <i>Nunca habían hecho nada por nosotros, pero creo que es un proyecto de la ciudad, porque es algo nuevo para la ciudad.</i> La ubicación montañosa del territorio y los miradores naturales de la ciudad que se configuran, los corredores de las quebradas, el mejoramiento de los espacios públicos y la re naturalización y recuperación de la capa vegetal y los cuerpos de agua, la integración de los distintos sectores del territorio y a su vez de estos a la localidad y la ciudad a través de un sistema aéreo como el cable, confluyen para pensar en turismo... Daremos información-exposición turística ciudadana para los visitantes gestionado por la comunidad...” (ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p>significado al mismo.</p> <p>Lo turístico como pieza clave en el desarrollo económico y social, oportunidad de generar nuevos emprendimientos a partir del ecoturismo, huertas de agricultura urbana, negocios de publicidad, oportunidad de negocios de comercio, sienten que es la posibilidad de desarrollo de habilidades de los habitantes de la localidad. El Cable Aéreo es un proyecto por el cual siente motivación, ilusión, tensión, pero además lo identifican como una posibilidad de visibilización y reconocimiento, como de gran incidencia para la ciudad y el país. El turismo será un renglón de la economía que los habitantes esperan apalancar.</p> <p><i>Al referirse a la tensión que este proyecto generará, la comunidad dice que, a pesar de que pueda aprovecharse para el desarrollo turístico y la visualización de la riqueza ecológica, el Cable, podrá generar un riesgo en la cohesión territorial, pues dividirá ciertos sectores, y esto impactará negativamente en la identidad del territorio, tal vez no todos se sentirán parte del espacio al estar divididos, y no todos se sentirán partícipes del Cable, dado que este, solo pasará por ciertas zonas de localidad. Esto podría entenderse como una visión de riesgo y oportunidad que contempla la comunidad, alrededor del PUI Cable Aéreo.</i></p>
<p>Participación</p>	<p><i>Interés y organización comunitaria (Por el Cable A):</i></p> <p>“Es importante reconocer el nombre de territorio, la comunidad nunca va a negar el nombre de su territorio. La estación quedará en el Mirador, así se debería llamar la estación...Hemos Estado en las capacitaciones sobre los proyectos productivos, porque nosotros mismos vamos a trabajar con nuestros negocios alrededor de las estaciones del Cable...Llevamos firmas de que nosotros éramos promotores ambientales, y que queríamos un cambio</p>	<p>El desarrollo de una metodología incluyente en el proceso de planeación y ejecución de esta apuesta Distrital ha generado mayor motivación, sentido de pertenencia y participación por parte de la comunidad, manifestando el interés que se ha mostrado frente al reconocimiento por sus ideas, la constante defensa de sus principios, derechos y creaciones. Por otra parte, hay un imaginario social amplio respecto a los beneficios sociales y de desarrollo humano que generará esta obra, <i>idealizando un nuevo territorio a partir de las propuestas que ha generado la comunidad mancomunadamente con las instituciones distritales, proyectando incidencia positiva en sus estilos de vida, cultura y organización comunitaria. Esto lo han visualizado junto con el IDU, en los espacios de proyección</i></p>

<p style="text-align: center;">Participación</p>	<p>para el territorio y entonces <i>él nos dijo que no sabía lo que estábamos haciendo, y bueno ya se solucionó... también estamos en fundaciones y realizamos actividades comunales...</i> Se hicieron mesas de trabajo para que cada uno compartiera, qué querían de un parque, qué querían ver, qué se podía hacer, se hablaba de parques incluyentes. Construimos una mesa socio institucional, y en ella invitamos a las entidades correspondientes para cada uno de los procesos que hemos trabajado, movilidad, por ejemplo, <i>deben tener en cuenta nuestras ideas...esto no lo muestran los medios de comunicación...</i> También ganamos y con eso hicimos actividades relacionadas con el Cable Aéreo, participaron niños, jóvenes, adultos, hicimos una maqueta con electricidad, con motor, con vagones, con muchos detalles, quedó muy chévere...Toca entregar cuentas a la Secretaría de cultura, ellos estuvieron muy pendientes del presupuesto..." (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p><i>urbanística, las oportunidades de capacitación para la generación de ingresos y las propuestas de equipamiento en las torres, donde funcionara el Cable.</i> La participación activa de la comunidad ha generado la articulación de la gestión ambiental en el territorio, los líderes muestran gran expectativa en el apoyo referente al tema e integración a los procesos de turismo que se crearán a partir de esta obra que ellos conciben como netamente comunitaria. <i>La comunidad se muestra expectante</i> y tanto niños como adultos han estado vinculados a espacios de concertación, análisis, discusión, tensión y consenso con relación al desarrollo del proyecto Cable Aéreo. Si bien históricamente el territorio ha tenido una marcada incidencia política a nivel comunitario y no es nuevo para ellos encontrarse para tratar temas de su barrio y localidad, el proyecto Cable Aéreo, parece haber fortalecido la organización comunitaria, la gestión, el diálogo, la apuesta política y la agencia de los derechos que las personas refieren tener sobre este territorio, así como a imaginar un proyecto sobre él.</p> <p><i>Con esto los habitantes, idealizan proyectos de progreso y bienestar futuro, esperanzados en oportunidades para transformar positivamente su rumbo de vida y la del territorio, cambios en su cultura, en la organización, en el liderazgo, en la participación política, en el sentido estético del espacio, en las oportunidades de cercanía e inclusión, en visibilizar todo lo bueno y reconfigurar todo lo malo; sin embargo, esto puede convertirse en alguna medida en un frustración colectiva, si no se lleva a cabo o se dilata su realización.</i></p>
---	--	---

<p style="text-align: center;">Participación</p>	<p>Cohesión: “Con la alcaldía local tuvimos unos espacios de participación en los cabildos... Recorrimos varias partes del barrio, hicimos un recorrido de la memoria... <i>Es la primera vez que nos tienen en cuenta</i>, cuando piensan en un proyecto de tal magnitud , las instituciones nos han capacitado, nos han abierto los ojos, no nos hemos organizado bien, pero hemos hecho propuestas para equipamientos que tendrán las torres donde se ubicarán las estaciones del Cable, también hemos desarrollado ideas para negocio...Crecer con otros, conocer y compartir con entidades como el IDU, Universidades, nos han visitado los del Jardín Botánico, Acueducto, Secretaría de Turismo, Secretaría de Desarrollo Económico y Secretaría de salud y del ambiente. Hospital Vista Hermosa, prestan atención en psicología, vacunación, atención a perros, visitan a las personas discapacitadas, dan talleres, el hospital es la entidad que más presencia hace en el territorio. Existe un proyecto que se llama AMAUTA, es una organización de la comunidad...IDRD para parques incluyentes...” (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p>La cohesión es visibilizada y se percibe fortalecida en cuanto que la participación es activa de la comunidad con relación a las propuestas que desarrollan entidades como el IDU, Universidades, Jardín Botánico, Acueducto, Secretaría de Turismo, Secretaría de Desarrollo Económico y Secretaría de Salud y del Ambiente, Hospital Vista Hermosa. Esta cohesión de la comunidad con la institucionalidad, pareciera que se ha posibilitado gracias a las metodologías establecidas como: recorrido de la memoria, mesas temáticas, espacios pedagógicos, formación y capacitación que han generado una escucha activa a las necesidades e intereses de la comunidad, reconocen el proyecto como uno de los pioneros en la participación y consulta de los ciudadanos frente a un proyecto de obra pública. <i>Sin embargo, se refiere que, por parte del Estado, faltan mayores apoyos, de manera mucho más contundente en aspectos de desarrollo económico y comunitarios locales. También resaltan que pese a la cohesión que se ha logrado, aún es necesario ahondar y generar mejores alternativas para la solución de conflictos y las tensiones que se presentan. Se han presentado diferencias en las formas en que la comunidad busca organizarse y las que busca el IDU. Por otro lado, frente a la necesidad de tumbar casas para disponer el espacio en la construcción del cable, existen serias diferencias y dificultades, ya que los habitantes suelen sentirse dependientes de las decisiones estatales, en las que no cuentan con sus necesidades reales, generando con esto sensaciones de inseguridad y pobreza. El Estado en general defiende la idea de que los terrenos donde se ubican muchas familias, son terrenos de alto riesgo, en los que se ha advertido para no compra y ubicación de personas, sin embargo, sus habitantes alegan, que se encuentran allí, también por el abandono del Estado y la no posibilidad económica para vivir dignamente.</i></p> <p>Adicionalmente se han generado procesos de innovación social como la posibilidad del ecoturismo en la localidad y huertas de agricultura urbana, estas ideas han permitido construir procesos de cohesión y solidaridad entre los mismos habitantes del territorio y la representación institucional.</p>
---	---	--

<p style="text-align: center;">Participación</p>	<p>Intercambio y colectividad: “Hago parte de la JAC del barrio, como fiscal, habiendo sido el segundo presidente del barrio, luego pertenecí a una fundación progresar, hay interés de la gente para el progreso, <i>es lógico el interés del ser humano por progresar</i>. Participar y ser líder comunitaria, me mueve el corazón, el alma, a pesar de que el trabajo por una comunidad trae muchos desagrazos, algunas cosas difíciles, pero también otras muy positivas, trabajar por la gente es necesario...Participo en las reuniones convocados por la JAC. Yo pienso que en este momento dado el Cable Aéreo la gente está más despierta, más interesada de conocer lo que pasa, de ir a las reuniones de cable, las JAC está informando y la gente llega, entre todos es posible hacer las cosas...Acompañé a los que vinieron de Medellín, quienes asesoraron, caminamos todo el recorrido que va a tener el Cable Aéreo, por eso conozco cada espacio y detalle...el IDU, propuso unas mesas <i>institucionales y allí empezamos a soñar y a imaginarnos cómo queríamos este proyecto...</i>” (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p>La vinculación de la comunidad en espacios de socialización del barrio se ha dado en mayor medida por medio de las JAC, se han generado a partir de la vulneración de derechos evidenciada en la comunidad, y de esta manera se suscitan procesos de liderazgo de los habitantes. Se perciben procesos colectivos en el territorio, los mismos habitantes identifican que la unión y consistencia como grupo, favorecen la consecución de objetivos y la respuesta institucional. Reconocen en cada uno de los espacios pedagógicos como cartografía social, caminatas y mesas de construcción, la posibilidad de socializar sus saberes y conocimientos del territorio, reconocimiento de los hechos históricos para la creación de la localidad desde dimensiones físicas y sociales, <i>así como identifican estos espacios, como escenarios para el fortalecimiento del tejido social, la comprensión y la acción colectiva. Estos comprendidos como la unidad, la organización entre los habitantes del territorio, la posibilidad de tomar decisiones pensando en el bien común y en desarrollo del espacio, reconocen que no es fácil el llegar a acuerdos, pero reconocen que si se realizan estos ejercicios de participación se instalan desarrollos democráticos.</i></p>
<p style="text-align: center;">Calidad de Vida</p>	<p>Bien-estar: ..."Para uno y para los de uno, uno no tiene calidad de vida si los de uno no están bien...bienestar tiene muchos sacrificios, como tener que madrugar a las 3 ò 4 de la mañana para ir a hacer algo de lo que uno medio sabe trabajar...Es optimizar el tiempo y poder tener al alcance servicios y cosas, instituciones y proyectos para la comunidad...<i>puede ser progreso, tener más trabajo, más organización, limpieza, mejor vivienda, movilidad, mejores formas de unos con otros, es cambiar la forma de vida y de pensar...ver otras cosas, otros ambientes</i></p>	<p>El bienestar se relaciona con la sensibilidad frente a las buenas relaciones familiares y personales. Pero además trasciende a las esferas públicas del territorio, es decir el bien - estar está construido y entendido como la posibilidad de participar y de contar con condiciones y alternativas culturales, educativas, de salud, recreación, ocupacionales, de trabajo, de movilidad, acceso a la justicia, a la garantía de derechos y servicios ciudadanos. Tiene que ver con el acceso a espacios y proyectos en función del desarrollo. También se relaciona con los cambios positivos de mentalidad y actitud con relación al cuidado del entorno y las relaciones interpersonales. <i>Significa ampliar la mirada y la perspectiva de vida, eso quiere</i></p>

	<p><i>en este sector, poder estudiar y tener esas opciones...Pensar en las necesidades de la gente, estar contentos, recreación, naturaleza..."(Ver apéndices D, E, F, G, H).</i></p>	<p><i>decir enriquecerse con diferentes experiencias e ideas sobre desarrollo, conocer otras formas de relación con la ciudad, aprovechar las capacidades humanas, creer en la capacidad comunitaria, favorecer positivamente las relaciones interpersonales, contar con posibilidades ocupacionales (productivas, recreativas, culturales, etc.). Comprenden que ellos han hecho muchas cosas a su manera, por el mismo ausentismo del Estado, y se sienten orgullosos de eso, no obstante escuchar y comprender otras formas de entender el territorio y la vida misma, puede ser una oportunidad para reafirmar lo que han hecho o dar lugar a algunos cambios.</i></p>
<p>Calidad de Vida</p>	<p><i>Desarrollo: "...Es brindar alternativas, si uno tiene un buen desempeño el desarrollo es bien, pero sino no se desempeña bien es regular el desarrollo...Es ayudar y trabajar conjuntamente, para cambiar el sentido de la vida...es buscar alternativas para que la gente pueda hacer cosas, significa que algo avanza, generar nuevas cosas, estabilidad económica, bienestar colectivo, creer en las personas, dignidad para vivir, derechos, valorización, es tener éxito, es prevenir cosas, es ocuparse, es seguridad y credibilidad... El verdadero desarrollo, tiene un aspecto humano, en mis 65 años, eso veo...Por ejemplo cuando uno se capacita, piensa en qué sirve eso...luego piensa, para qué me sirve, para desarrollarme, para ayudar a otros..., a veces pasa que entre más tenemos más queremos y lo primero que debemos hacer es desarrollarnos a nosotros mismos, no podemos morirnos sin haber servido a la humanidad, todos lo hacemos para los seres humanos...Esto es con trabajo, si hay trabajo hay posibilidades. No hay trabajo para las personas del sur, se piensa que son perezosas o que duermen tarde, pero es que el tema de la movilidad es complicado, es media hora o más esperando bus, debe salir a las 4:00 am y no hay cómo bajar...El</i></p>	<p>La noción de desarrollo se comprende como un proceso que busca el equilibrio entre las dimensiones subjetivas y objetivas, significa para esta comunidad, poder hacer uso de sus recursos personales y territoriales, para alcanzar niveles de satisfacción, crecimiento, sentido de vida, estabilidad, gozo, productividad, bienestar material, hacer uso de sus derechos como ciudadanos, ser parte de un grupo y pensar en el avance del mismo, donde cada uno aporta en esa construcción de avance colectivo. Es también planear, anticiparse al riesgo. <i>La comprensión de desarrollo también se sitúa desde el interés del ser humano por transformarse; a manera de ejemplo, la comunidad lo ubica en el plano académico, en la medida en que, cuando se cuenta con esos recursos, esto le permite al ser humano ser más receptivo a los procesos de cambio, los cuales pueden darse de manera inicial en cada persona, para luego ser trasladados a un escenario colectivo. El desarrollo es hacer cosas que deben estar al servicio de las personas y de su crecimiento, que además les guste hacerlas, significa reciprocidad. El desarrollo está dado en el acceso a las oportunidades, al acercamiento con otros lugares y la sensación de seguridad. Esto porque se ha creído que el que tiene recursos de cualquier tipo, se desarrolla y progresa de manera individual, pero no traslada sus conocimientos, sus saberes, sus recursos para el progreso y desarrollo de los demás, el cual sería un principio fundamental del desarrollo, "yo tengo, yo soy, yo comparto, yo apoyo y en esa medida, todos, nosotros crecemos y nos</i></p>

	<p>cable puede ser una oportunidad de calidad de vida, porque podremos llegar a los lugares..., a nosotros también nos preocupa la seguridad para llegar y salir...” (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p><i>desarrollamos, es decir el territorio progresa”.</i></p>
<p>Inclusión Social</p>	<p><i>Derechos y ciudadanía:</i></p> <p><i>“Me he sentido desplazado por el mismo gobierno. Nos tiene saturada la política...Yo como representante fiscal de la comunidad, reclamo unos derechos...el derecho fundamental es trabajo, luego sigue el derecho a la salud, después siguen otros, si uno no tiene trabajo está mal encaminado y es más difícil la situación...Falto mayor visión por parte del IDU para enfrentar todos los problemas que traería lo del Cable, por ejemplo frente al desempleo, las personas mayores, los problemas delincuenciales por la demolición de las casas, tenemos derecho a estar bien... Aquí hay muchas casas que no tienen documentos legales, no legalizaron escrituras..., no tener recursos económicos afecta la estabilidad, si no hay trabajo, no hay plata, sino hay plata no hay comida, no hay con qué pagar el arriendo, los servicios...La gente tiene derecho a pelear por sus cosas y deben verse siempre las particularidades... El IDU, a veces solo piensan en que es importante sacar el cable, sin importar nada más. Yo hablé en una reunión pública con el alcalde mayor, donde expuse el apoyo al cable y a la administración, pero también es importante que se expresen las otras caras de estas situaciones. Ahora van a llegar muchos políticos, y nosotros sí sabemos quiénes apoyaron lo del Cable Aéreo, aquí nosotros tenemos claro qué queremos y qué hemos hecho...</i></p> <p><i>Las instituciones no pueden pasar por encima de la gente...”</i> (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p>Los derechos y el ejercicio ciudadano para la comunidad, claramente se expresan en las oportunidades de incidencia sobre el territorio, en el reconocimiento de comportamientos frente al compromiso y la defensa de su espacio. Los derechos y la ciudadanía se identifican desde la comprensión de la equidad, la igualdad de oportunidades, la toma de decisiones frente a lo que consideran bueno o malo, las prácticas de resistencia y al poder comunitario. Los derechos son apuestas políticas que propenden por el bienestar de las personas y los territorios. <i>Los habitantes hacen referencia también, a la desilusión y la relación que encuentran entre los derechos y las prácticas políticas llevadas a cabo por líderes del gobierno local y distrital, que han generado expectativas o han buscado a la comunidad solo en épocas de ejercicio electoral, pero que no les interesa realmente el desarrollo del territorio y el bienestar de sus habitantes. La comunidad percibe al Estado, representado en líderes políticos, como oportunista, con desconfianza como garante de derechos y respaldo a las comunidades, por eso en algunos casos se identifican resistencias, baja credibilidad y por ende poca participación en muchos casos.</i></p> <p>Un derecho que han buscado reivindicar con el proceso de construcción del cable es el referente al trabajo, teniendo en cuenta las condiciones socioeconómicas de los habitantes del territorio; en este sentido hay un interés particular por el desarrollo de emprendimientos o negocios que se generarán con la Secretaría de Desarrollo Económico y por el respeto de los transportadores que han generado movilidad a los habitantes del territorio por medio del transporte informal, dado que ellos reconocen que esta ha sido la forma de acercarse al resto de la ciudad. Otra problemática del territorio es el derecho a la vivienda, el uso de terrenos invadidos y la ilegalidad de los mismos.</p>

<p style="text-align: center;">Inclusión Social</p>	<p>Accesibilidad: “Potencial de que la estación de Cable Aéreo sea un contrapunto que compense la centralidad de equipamientos que por el momento solo existe en el barrio Paraíso... Posibilidad de que estos dos polos ciudadanos se una...como estrategia para difuminar esta frontera socio-espacial. Existe la desagregación socio espacial, conflictos entre barrios límites y fronteras muy marcados, déficit de accesos a barrios y conectividad entre los mismos, limitados o nulos espacios de integración y articulación zonal, presencia de factores generadores de violencia y exclusión (pandillas, micro tráfico, ilegalidad, estigmatización)...todo está muy lejos, por lo que propuso que era importante contar con un Cade, un CAI y un Súper Cade, para facilitar los trámites, también queremos un salón múltiple donde las instituciones puedan venir a trabajar con nosotros...No queremos un Medellín, ellos han asesorado, pero no tuvieron en cuenta nada social, en cambio aquí sí, y eso queremos..., tener sentido de pertenencia y todos valoráramos eso...hay expectativas, políticas para mejorar las sociedades..., pero también hay discriminaciones...Se brindó información sobre el proyecto, en eso espacios uno se vuelve muy social, muy comunicativo, conoce más de proyectos, hay partes en que la gente no se vincula y dice a qué horas hicieron esto..El gobierno nos tiene abandonados porque nos cree los chilindrosos, que no merecemos nada y eso es mentira, porque la gente de ciudad Bolívar le ha aportado al progreso del país... Nosotros en este lado estamos muy aislados, tenemos muchos problemas para poder movilizarnos, la misma comunidad ha tenido que tomar medidas y entonces, los carros no alcanzan a subir hasta aquí porque personas más abajo bloquean el paso y exigen que se les transporte, el cupo se</p>	<p>La concepción de accesibilidad tiene que ver con las percepciones de centro y periferia, aducen sentirse excluidos, abandonados, invisibilizados, por situarse a la periferia de la ciudad, porque muchos de los servicios ciudadanos se ubican en distancias importantes, donde el olvido por parte del Estado, es una constante, y el servicio de transporte es una representación material de ello, no cuentan con medios de transporte frente a la demanda de la comunidad, eso ha traído serios conflictos en el territorio.</p> <p>Además, hay carencia de servicios, programas y garantías de calidad de vida para todos los habitantes. Ausencia del Estado en ciertas zonas y presencia de factores de exclusión, como la delincuencia, el microtráfico, el desempleo, la ilegalidad en las viviendas, la recepción de familias desplazadas por la violencia. Frente a esto la comunidad tiene grandes capacidades de resiliencia, ha buscado con acciones ecológicas, educativas, culturales, deportivas, generar estrategias de inclusión de niños, jóvenes y adultos en nuevos espacios, y al intercambio con otras localidades, en ferias, actividades culturales, etc....Ha buscado apalancar ayudas con entidades estatales, para prevenir, mitigar y trabajar alrededor del consumo de sustancias psicoactivas, el maltrato, el desarrollo de talentos artísticos, académicos, deportivos, oportunidades laborales, etc. La organización y el deseo de superación de la comunidad ha sido clave para buscar mejores posibilidades de participación social.</p> <p>Rescatan el proceso que se ha generado de planeación en la construcción del Cable Aéreo, donde sienten que han sido convocados y partícipes en cada una de las etapas, indican que comparándolo con el proceso del Cable en Medellín este presenta mayores ventajas e indican que tiene una mejor planeación y sensibilidad social. Lo que garantizaría en alguna medida que, si fue construido en conjunto con la comunidad, este le brindará un beneficio real.</p>
--	---	---

	<p>llena ...de otra manera no pueden llegar a sus trabajos o estudios...estamos sufriendo con eso...” (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	
<p>Inclusión Social</p>	<p><i>Potencialidades del territorio:</i></p> <p>“...Cuando los colombianos que estudiaron aquí, que se graduaron aquí se van para otro país, también están aportando...y de aquí en Ciudad Bolívar hay mucha gente capacitada, <i>entonces no se debería estigmatizar como lo hacen con Ciudad Bolívar.</i> El paisaje que puede verse desde aquí es muy bonito, no solo desde la Calera, se puede apreciar la ciudad...Ciudad Bolívar es pionera en Bogotá, con lo del Cable Aéreo y es importante en la historia...Aquí hay otras bondades, talentos, capacidades, hemos aprendido cosas...La creatividad de nosotros es un recurso para la socialización...Nosotros ya veníamos trabajando alrededor del cuidado de la quebrada Limas y de embellecer el barrio, que se vea bonito... Tenemos capacidad para desarrollar turismo y desarrollo de nuestro territorio...” (Ver apéndices D, E, F, G, H).</p>	<p><i>Por mucho tiempo los habitantes han sentido que la localidad por haber sido históricamente producto de invasiones, posesión ilegal, refugio de delincuencia, receptora de familias desplazadas, no han tenido los mismos derechos sociales que otras zonas de la ciudad y por eso sus capacidades y potencialidades, se han visto frustradas, pobremente reconocidas y estancadas. Es así que identifican que en este momento es posible hablar y reconocer de las potencialidades del territorio en dos perspectivas, una, en clave de las habilidades, aptitudes y condiciones de sus habitantes en la construcción política, intelectual, cultural, económica y social de la localidad, y dos, en el plano del espacio físico y social, es decir, de las oportunidades geográficas, la historia, el paisaje urbanístico, la riqueza de recursos ambientales. Ambas perspectivas, de manera articulada y sistémica contribuyen a mejorar las condiciones humanas y espaciales y, por ende, se potencia la capacidad del territorio. En muchas oportunidades, los programas y proyectos solo trabajan alrededor de una sola dimensión: El ser humano o el espacio, pero vale la pena integrar ambas miradas e intervenciones.</i></p> <p>Desean aprovechar el mirador como una posibilidad para madurar iniciativas como el ecoturismo, movilizar el rescate de su historia. Se consideran fortalecidos en términos de la construcción comunitaria y pioneros en la propuesta participativa del Cable Aéreo.</p> <p>Identifican como una de las mayores potencialidades y riquezas, las personas que habitan el territorio, describiéndolos como habitantes que han configurado los procesos comunitarios, con ideas innovadoras, solidarias, con talentos y liderazgos políticos.</p>

8. Análisis y Comprensiones

Frente a la tenencia de la tierra, Ciudad Bolívar se ancla a una historia de informalidad y posesión del territorio. Personas, familias y colectivos de origen campesino de diferentes partes del país, configuraron el asentamiento inicial y podría decirse que casi que permanente del espacio. Poblamientos que vienen cargados de realidades humanas y sociales complejas, como el desplazamiento por la violencia y el conflicto armado, las dificultades y precariedades de las personas provenientes de zonas rurales, los cuales imaginaron en algún momento, poder superar dichas dificultades en la *ciudad* y promover su desarrollo personal y familiar. Es así, que los habitantes del territorio, al hablar del Proyecto Cable Aéreo, refieren explícitamente que Ciudad Bolívar ha estado vinculada a procesos sociales y comunitarios de resistencia y ha cimentado el liderazgo comunitario, para hacer frente a las dificultades, ganar un lugar político en la ciudad, trabajar en la búsqueda inquieta y permanente de la igualdad de oportunidades e interrogarse permanentemente frente al sentido de su existencia. Según ellos, estar espacial y geográficamente en la periferia de la ciudad, es un desafío en cuanto al campo visual con que el Estado y el resto de la comunidad Bogotana, identifica y visualiza este lugar. (Ver imagen 4)

Imagen 4. Recorrido por el territorio. Proyecto Cable Aéreo.



Fuente. IDU, 2014

Así mismo, el Gobierno ha estado principalmente ausente frente a las complejidades, necesidades y realidades del territorio, la garantía de los derechos ha sido movilizada por la comunidad. Según los habitantes vivir a parte, lejos de la ciudad trajo y trae dificultades como la presencia de grupos armados, la gestación de bandas delincuenciales, microtráfico, pobreza, pocas oportunidades laborales; esto es lo que perciben como obstáculos para la promoción de la calidad de vida y por el contrario se afianza el estigma social que sienten hacia el territorio, donde las percepciones son de un territorio inseguro, violento, empobrecido, temeroso y víctima. Esto es algo que ellos refieren: querer cambiar, desean transformar el imaginario de una localidad peligrosa por una localidad gestora de desarrollo. *No queremos que nos sigan viendo como los chilindrosos* (Aidé Rodríguez, líder comunitaria, barrio Juan Pablo II, 2015). *En Ciudad Bolívar también hay gente buena, con talentos, que puede aportar a la ciudad y al país* (Clara Payán, líder comunitaria, barrio Nueva Colombia, 2015).

Es así que este sector de la capital, portador de estigmas sociales, perpetuados por índices de violencia y deficiencia en las condiciones de vida digna, reflejados en una desventaja cualitativa en términos de la desconfianza que les tiene la sociedad en general, retoma sus inicios reivindicatorios en el escenario, el cual entre los imaginarios con los que se idealiza este territorio aparece como el del progreso ligado a los de su laboriosidad, viéndose como orgullosamente se aluden factores como la cohesión social y la solidaridad.

Al preguntarles sobre el desarrollo e implementación del Proyecto Cable Aéreo y acerca de la posibilidad de cambiar las percepciones del territorio, los habitantes encuentran dualidades frente a lo que se refiere al proyecto. Algunos refieren que el cambio de percepción, comprensión de realidad, e ideas sobre el territorio, será inminente ante la presencia de un proyecto con un alto nivel de tecnología nuevo para la ciudad, con una posible oferta turística y como medio de transporte para la localidad. Esto contribuirá a un cambio en la mentalidad de los ciudadanos y de los propios habitantes, ya que impulsará el cuidado por el entorno, acercará a los habitantes de otras localidades a la localidad de Ciudad Bolívar y viceversa; estéticamente impactará sobre el espacio, generará cierto orgullo por tener y ser pioneros de esta propuesta, pero además dado el proceso participativo que éste generó, la comunidad de Ciudad Bolívar, se *siente* mucho más empoderada, con mayor incidencia sobre lo que consideran desarrollo y la solución a sus dificultades territoriales, razón por la cual, serán reconocidos por sus capacidades de gestión, por su organización y proyección urbanística, por la defensa ante sus derechos ciudadanos, por el paisaje y la riqueza ecológica de su espacio. Es una posibilidad de tener derecho a gozar de un bien público de largo alcance y proyección, en una zona estigmatizada e invisibilizada de la ciudad.

Por otro lado, también se comprende que el PUI Cable Aéreo, podrá impactar negativamente al territorio, dado que la infraestructura y la tecnología pueden golpear seriamente el entorno ecológico y el medio ambiente, segmentar los barrios, fracturar la tierra, dividir zonas que hilaban el tejido social, generar desplazamientos involuntarios y dificultades en la consecución de nuevas viviendas y posibilidades de vida adecuadas. Sienten y expresan preocupación, desconfianza y resistencia frente a las ingenuidades del PUI, se identifica en ellos, que Ciudad Bolívar ha sido un territorio victimizado, sometido y dependiente económicamente. Estas situaciones son difíciles de superar, que los pone en reto de su capacidad de resistir. Se legitima la desconfianza hacia el Estado y hacia sus iniciativas de desarrollo, en la medida en que, frente a los procesos de reasentamiento, el Estado no se pronuncia con claridad, no hay una alternativa visible y contundente para las familias que deben entregar sus predios, lo que deja ver que el territorio sigue estando a merced del *mercantilismo y los dueños del poder* (Álvaro Gómez, líder comunitario barrio El Paraíso, 2015), priman los intereses políticos de turno, y no se tienen en cuenta las implicancias que para la gente del territorio tienen megaproyecto como este, es decir, los intereses son contradictorios y los mecanismos de participación suelen ser manipulados y engañosos para la gente, por parte del Estado.

El territorio está en la piel de sus habitantes, ellos vinculan sus historias e imaginarios de vida a la construcción de su barrio, allí los imaginarios se anclan a expresiones de la historia y de la cultura, los habitantes en su mayoría, de acuerdo con las encuestas de percepción y las entrevistas realizadas, llevan más de una década habitando la localidad, muchos son fundadores y refieren un arraigo más importante al territorio. No se conciben o imaginan en otro espacio. Allí se han edificado sus vidas; refieren que el arraigo puede estar dado por el origen campesino que tiene la localidad y por el tejido social construido. Por esta razón, algunos de ellos encuentran como

amenaza la implementación de un proyecto como el Cable Aéreo, dado que cambiará drásticamente los modos de vivir, de distribuir los espacios, de organizar la gente, de dinamizar la economía, encarecer el costo de vida y generar el alza de impuestos. Es decir, seguir beneficiando a los entes gubernamentales y no a la comunidad. Emergen la desconfianza, la incertidumbre, la inseguridad y las sensaciones de abandono y por parte del Estado, hacia el territorio; también surge la dependencia de la comunidad frente a la toma de decisiones y las opciones para vivir dignamente.

El imaginario sobre el territorio se ve reflejado con mayor fuerza cuando no solo se habla de un sector de una localidad, sino cuando los habitantes refieren que es un proyecto que representa a la Ciudad, siendo cada vez más potente y significativo ese imaginario ya que está incluido en el discurso del devenir de la ciudad, de su localidad, de su barrio, de su familia, tanto desde las prácticas urbanas como desde las dinámicas que tendrán con la llegada de este proyecto que movilizará sujetos y pretende dinamizar sus recursos.

Sin embargo, algunos de los habitantes reconocen que idealizar el PUI Cable Aéreo, permitió reconocer las capacidades de creación y de movilización que tiene el territorio al buscar ser escuchados, defender sus intereses, tomar decisiones y democratizar intenciones de desarrollo. Es decir, se configuraron, se potenciaron e instalaron capacidades para incidir frente a las formas para proyectar mejores condiciones de calidad de vida y alcanzado mayores niveles de bienestar, esto les permitió pensarse como sujetos con opciones para aportar e incidir políticamente en la ciudad. El PUI permitió visualizar comprensiones como la apertura y flexibilidad que debe darse para la construcción de un nuevo territorio; reinventar sus propias interpretaciones sobre bienestar, que debe superar el tener qué comer y dónde dormir y que implica opciones para vivir bien, desde la riqueza de posibilidades para crear y transformar los espacios, participar

activamente en su territorio, poner en funcionamiento sus capacidades, hacer uso de sus derechos y pensar en el bien colectivo.

En relación con la resistencia de la comunidad de Ciudad Bolívar, ellos dicen que el Cable es una opción para agenciar nuevos horizontes de vida. Insistentemente refieren que es fundamental desvirtuar el estigma social y agenciar un reconocimiento como actores sociales y políticos que están convocados a dialogar, confrontar, defender, crear y transformar su territorio. En la actualidad la comunidad transita por un cambio en el imaginario de la institución como contradictoria a sus necesidades e intereses reales para comprenderla como una posible aliada en la configuración de un territorio digno para vivir, responsable de la garantía de sus derechos, coequipera en el desarrollo de experiencias de bienestar. En esa lógica refieren que el IDU como entidad interlocutora entre los intereses del Estado y los de la comunidad se configuró como una alternativa material frente a una necesidad prioritaria de movilidad, transporte digno, seguro y legal.

Nosotros en este lado estamos muy aislados, tenemos muchos problemas para poder movilizarnos, la misma comunidad ha tenido que tomar medidas y entonces, los carros no alcanzan a subir hasta aquí porque personas más abajo bloquean el paso y exigen que se les transporte, el cupo se llena...de otra manera no pueden llegar a sus trabajos o estudios...estamos sufriendo con eso (...) todo es muy lejos de nosotros (José Aníbal Hernández, líder comunitario. Barrio El Mirador, 2015).

“No es que no queramos trabajar, pero todo está allá afuera, la gente tiene que madrugar mucho para poder salir y poder tener transporte” (Alfonso Mateus, líder comunitario. Barrio Manitas, 2015). “Con la llegada del Transmilenio y el SIPT, nos quitaron los carritos que nos

suben, pero además las rutas no pasan, no hay suficientes buses, es como estar atrapado”. (María Aidé Rodríguez, líder comunitaria. Barrio Juan Pablo II, 2015).

Estas situaciones, reafirman las percepciones de segregación y los imaginarios de víctimas pasivas que se tienen en esa comunidad por las problemáticas de accesibilidad, de oportunidad, de libertad, de facilidad en el desenvolvimiento de la vida, que acarrear momentos violentos entre habitantes del territorio; por las pobres oportunidades de participar activamente dentro de la ciudad y de acceder al uso de bienes y servicios, ejercer derechos ciudadanos, disfrutar del territorio y la cultura urbana, incidir en la toma de decisiones y espacios de concertación ciudadana, y participar ocupacionalmente en la ciudad.

Nosotros nos involucramos en todo, lo del cable, tiene que ser para que nosotros defendamos y construyamos el territorio, no para que los que tienen plata hagan lo que quieran con nosotros, empezamos a hablar con las instituciones, nosotros dijimos qué es lo que van a hacer y debe hacerse con nosotros, creo que esta administración tenía claro que debe hacer las cosas con la comunidad y eso le tocó hacer con nosotros, nosotros ayudamos a diseñar el equipamiento del cable, el diseño urbanístico, no el corredor por donde va el cable, sino lo que debía contener el cable (...) conocemos todo el diseño y que hace parte de un proyecto de movilidad y quedó como transporte multimodal, si tenemos que usar el articulado y el metro y de pronto la bicicleta y estamos aprendiendo. Nosotros conocemos el territorio, hemos vivido toda la vida aquí, nosotros hicimos el barrio (José Aníbal Hernández, líder comunitario. Barrio El Mirador, 2015).

Se vislumbran percepciones de incredibilidad hacia las intenciones del Estado por generar espacios de concertación y participación. La misma comunidad movilizada por esta interpretación de realidad asume un papel activo, decisivo y comprometido, lo que deja ver sus expectativas, miedos, deseos y sueños de ciudad. El PUI significa entonces, una posibilidad de estar, de pertenecer a la ciudad, de acercarse y de acercar; de replantear la vida, la organización del territorio, de movilizar posibilidades de empleo, de contar con bienes y servicios necesarios para el buen desempeño de la ciudadanía, de disminuir la presencia de situaciones violentas, de favorecer el desarrollo turístico, de reconocer la riqueza ambiental y ecológica que tiene la localidad y que por el estigma social no se visualiza. Implica que a la gente de la localidad también la nombren por sus capacidades. Con esto los habitantes hacen referencia a la injusticia con la que han sido vistos y tratados, bajo relaciones de desigualdad.

Sin embargo, con relación al desarrollo del PUI y frente a la incredibilidad, hubo una gama de actores que no solo fueron agentes pasivos, sino que a partir de su incursión en espacios de decisión y de discusión, se organizaron y se agenciaron como participantes activos, donde de alguna manera colocaron al Distrito en una situación diferente, exigiéndole cambios y replanteamientos en sus relaciones con los demás actores sociales que existen en los espacios donde planifican sus acciones, es decir se imagina la posibilidad y capacidad de incidencia de la comunidad en proyectos de esta envergadura.

“La estación de Cable Aéreo que sea un contrapunto, que compense la centralidad de equipamientos que por el momento solo existen en el barrio Paraíso (...) Posibilidad de que estos dos polos ciudadanos se unan” (Cartografía Social, Análisis cualitativo. 2014).

Cuando los colombianos que estudiaron aquí, que se graduaron aquí se van para otro país, también están aportando (...) Y de aquí en Ciudad Bolívar hay mucha gente capacitada, entonces no se debería estigmatizar como lo hacen (...) El paisaje que puede verse desde aquí es muy bonito, no solo desde la Calera, se puede apreciar la ciudad (...) Ciudad Bolívar es pionera en Bogotá con lo del Cable Aéreo y eso es importante para la historia (...) Aquí hay otras bondades, talentos, capacidades, hemos aprendido cosas (...) La creatividad de nosotros es un recurso para la socialización (...) Nosotros ya veníamos trabajando alrededor del cuidado de la quebrada Limas, hicimos recorridos por el territorio para reconocer la quebrada y de embellecer el barrio (Ver imagen 5), que se vea bonito (...) Tenemos capacidad para desarrollar turismo y desarrollo de nuestro territorio (Extracto Narrativo, entrevistas semiestructuradas, 2015).

Imagen 5. Recorrido por el territorio. Quebrada Limas.



Fuente. IDU, 2014.

Frente a la tensión por la incertidumbre y el sentimiento esperanzador de bienestar, los habitantes de la localidad reconocen y visualizan que la llegada del Cable Aéreo a la localidad, trajo y traerá consigo el desplazamiento involuntario de personas y familias, que atraviesan por una serie de tensiones, frente a la ubicación en otro lugar de vivienda, la separación de familias extensas, los encuentros violentos con la fuerza pública, la precariedad económica para la satisfacción de necesidades que ya habían cubierto en el lugar de vivienda en el que se encontraban, la insatisfacción y preocupación por el reconocimiento económico que hizo el gobierno distrital a los terrenos en los que se encontraban sus viviendas, ya que no se sienten justamente indemnizados y el proceso de reasentamiento no se contempló juiciosamente para el desarrollo de la obra, según Luis Alfonso Mateus, líder comunitario del barrio Manitas:

Supuestamente hay un acompañamiento para eso, pero lo que han hecho es llevar las personas a ver casas y esas casas valen mucho, qué podrían hacer esas personas. Hay algunas personas mayores, quién les va a prestar a ellas para una vivienda (...) A las personas a las que les están dando poco por los predios, supuestamente les están ayudando, pero han ubicado casas que no tiene columnas, es decir no tienen la construcción adecuada. Eso es deshonesto, otros se están endeudando con bancos y esa situación es difícil; no hubo apoyo por parte otras instituciones como la Secretaría de Hábitat y Caja de Vivienda Popular. No se pensó en esto, porque estas personas salen como desplazadas, porque el Gobierno necesita los predios, pero no les interesa garantizarles la vivienda, tienen que irse y punto (...) Para mí no se ha hecho nada, ya las han amenazado para entregar el predio y el miedo está en la gente (...) Porque les pueden sacar sus cosas y si tienen niños menores de edad los deben entregar al ICBF, es un tema difícil en el que no pensaron seriamente cuando pensaron lo del Cable Aéreo.

Sin desconocer las tensiones y dificultades que han enfrentado los habitantes de Ciudad Bolívar, con la propuesta del Cable Aéreo, ellos perciben que su territorio, tendrá la oportunidad de desarrollarse y transformarse socialmente de una manera positiva y contundente, dado que se favorecerá el crecimiento de ingresos económicos (por las propuestas para la generación de ingresos, a través de iniciativas empresariales que ellos mismos han planteado, por la implementación de propuestas turísticas y recorridos ecológicos que han proyectado y por la inversión económica, que ellos suponen, tendrá el territorio, por parte del Estado), por otra parte, consideran que este PUI es una propuesta de renovación urbana, que busca modernizar y ofertar en el territorio un sistema de transporte sostenible y tecnológico para ellos y para la ciudad.

La comunidad considera que el desarrollo del territorio, su transformación estética y social, implica un compromiso de todos. El estar participando en los espacios de diálogo y concertación ha sido una posibilidad para visibilizar sus desacuerdos, los retos y las preocupaciones de la comunidad en relación con sus deseos y esperanzas de transformar un territorio estigmatizado y al cumplimiento del Estado, frente a sus responsabilidades y las expectativas generadas. Pese a que se han sentido escuchados, las inconformidades son latentes y también lo son los retos que como comunidad e institución tendrán que enfrentar de cara a la propuesta de transformación urbanística.

En términos de seguir imaginando la ciudad y esperanzados en que su territorio tenga una importante transformación, los habitantes perciben que el Cable Aéreo, es un motivador de vida, con el se busca darle otro aspecto a la localidad. En términos estéticos: casas, espacios y fachadas más artísticas y ornamentales, espacios ambientalmente sostenibles e innovadores,

comercio organizado, cambio de las condiciones críticas de seguridad, es decir, también significa para ellos, una oportunidad de cambio frente al sentir, pensar y actuar en y para el territorio.

Cabe señalar que los habitantes refieren que, se han dado cambios de *mentalidad*, que estos empezaron a germinar con el diseño y proyección del Cable Aéreo. Es decir, imaginar un territorio con atractivos y desarrollo urbano ha permitido que la imaginación se ancle al derecho a la ciudad donde los habitantes reconstruyen posibilidades de bien-estar, de mejoramiento de las condiciones de vida, se les reconozca como sujetos con derechos y responsabilidades ciudadanas, trabajen por el bien público, se sientan a gusto en el espacio donde habitan, intercambien saberes, conocimientos, experiencias, formas de vida, cultura. Por todo lo anterior, se cree que a la gente en general le va a gustar visitar Ciudad Bolívar, bien por el uso y la novedad del transporte, a través del Cable y también porque la localidad va a tener otro ambiente, se va a percibir más amable, organizada, estética, incluyente, con una interesante y diversa oferta turística, gastronómica y comercial. Estos factores van a incidir en la calidad de vida de sus habitantes y por ende en el desarrollo social del territorio.

A la luz de la construcción del Cable Aéreo, los habitantes de este territorio refieren que su comprensión de calidad de vida, se sitúa en su relación con nuevas posturas, las cuales superan situaciones de índole puramente económica, es decir, reconocen que si bien tienen dificultades en el acceso a servicios y oportunidades económicas, en ellos se han instalado capacidades de planeación, de decisión, de participación, de firmeza y han gestado caminos y alternativas para vivir. Un ejemplo de ello, es su participación e incidencia en el PUI, en donde refieren haber resistido y defendido su territorio. No obstante, dicen que, para alcanzar mayores niveles de calidad de vida, necesitan contar con mejores y mayores recursos. Afirman que el desarrollo

social inclusivo y la mejora de las condiciones de vida de las comunidades, son un requisito necesario para asegurar la prosperidad y la expansión de condiciones de bien-estar en términos económicos, políticos, culturales, educativos, ocupacionales, territoriales y relacionales. En donde exista la posibilidad de vivir en libertad, democracia, igualdad y justicia. El Cable Aéreo, ha permitido a las personas inquietarse por su relación con la localidad y la vida que quieren vivir.

Para los habitantes de Ciudad Bolívar, el Cable Aéreo, nutre la expectativa frente a la posibilidad de que obras de infraestructura para el transporte, promuevan la integración económica y social en el territorio, mejores posibilidades de movilidad abren la accesibilidad a oportunidades de trabajo y a la participación e inclusión en la vida cultural, social y política de la ciudad. Es así que, ejercer la ciudadanía y reconocerse como sujetos de derechos implica para los participantes de este proyecto, corresponsabilidad, reciprocidad y compromiso entre las personas que habitan la localidad y el poder público. Para ellos el Estado tiene una importante incidencia en las posibilidades de bien-estar, el crecimiento económico, la seguridad, las oportunidades de productividad que puedan tener las personas y los territorios.

Imaginar la localidad y la ciudad, ha sido una experiencia (tomando prestadas palabras de Armando Silva), que los ha llevado a vivir momentos en los cuales los sentimientos han sido dominantes sobre la razón; sentimientos como la incertidumbre, la esperanza, el amor, el odio, el resentimiento, la solidaridad, la ilusión y en esa afloración de las emociones algo se altera y pareciera que ese momento es determinante en las nuevas formas de verdad y realidad social. Siguiendo el tránsito por idear y recrear la localidad y la ciudad, el Cable Aéreo se convierte como en una especie de interfaz, de herramienta e instrumento en la que se han depositado

ideales de vida, fantasías ciudadanas, superaciones de realidad, es un como un símbolo colectivo para la defensa y representación de lo que significa ser ciudadano de la ciudad Capital. Por último, valdría la pena señalar que el Cable Aéreo favoreció que, de manera colectiva, se generara un modo particular de participar, de comunicarse, de relacionarse en el territorio, de mejorar los tiempos de trabajo, las reuniones, las tensiones y los sueños se situaron culturalmente en ciudad Bolívar y dieron paso a la visibilización de percepciones, ideas, símbolos, interrogantes, sensibilidades y significaciones que dan lugar a la construcción social de la realidad.

9. Tensiones y posibilidades

Tensiones

- Los sentimientos y percepciones de inseguridad e incredulidad ante el Estado y las entidades gubernamentales, se convierten en barreras para dinamizar relaciones de cooperación entre las comunidades y las intencionalidades de desarrollo propuestas por el Estado. No en vano los habitantes del territorio de Ciudad Bolívar se muestran en algunos momentos evocativos, temerosos e inseguros frente a propuestas como la del Cable Aéreo, dado que históricamente la localidad ha sido invisibilizada, engañada y manipulada por instancias políticas que solo buscan beneficiarse en épocas electorales y que no responden a verdaderas necesidades e intereses de la comunidad.
- La responsabilidad del Estado frente a los procesos de reasentamiento ocasionados por proyectos de obra pública se percibe como silenciosa, con escasa oportunidad para evitar que los habitantes de los territorios sean lesionados, desconoce que las realidades sociales desbordan las planeaciones institucionales, se salta tratados y compromisos pactados a nivel local, nacional e internacional frente a los derechos humanos. Esto legitima la desconfianza que tiene la comunidad, para reconocer al Estado como garante de derechos y promotor de la calidad de vida de los habitantes del territorio.
- Si bien la comunidad de la localidad de Ciudad Bolívar visibiliza una realidad esperanzadora que facilita las intervenciones del Estado en las comunidades en términos de transformar el estigma e imaginario social que se ha configurado por parte del resto de la ciudad, sobre ella; que la señala de peligrosa, víctima y subnormal y en relación con la

implementación del Proyecto Cable Aéreo, los tiempos y las dilaciones para materializar y concretar el proyecto, pueden desvirtuar las ideas de transformación, los sentimientos de esperanza y la incipiente credibilidad de un Estado que, los tuvo en cuenta, para imaginar y construir una propuesta de desarrollo territorial.

- La experiencia del PUI del Cable Aéreo, le permitió a la comunidad reflexionar acerca de sus prácticas sociales y reconocer que los índices de participación deseados no son suficientes frente a la magnitud de un proyecto como este. Mientras algunos desean y le apuestan a transformar su realidad cercana, su barrio, para convertirlo en un nodo de aprendizajes que posibilitan la apropiación del territorio y fortalecen la territorialidad, otros no logran incluirse en grupos de interés que fortalezcan la apropiación y defensa del territorio, no solo como espacio físico sino como punto de amarre de la territorialidad y del sentido de pertenencia.

- Con el desarrollo del Proyecto Cable Aéreo, los participantes de esta investigación, dicen visibilizar con claridad formas que han dado lugar a la ocupación del territorio, la informalidad, ilegalidad e invasión, son principalmente los medios por los que muchos de los habitantes de la localidad se ubican en la zona y que dado el proceso de compra de predios por parte del Estado, personas y familias se han visto seriamente afectadas porque no cuentan con documentos o trámites legales respecto a la posesión de la tierra. Sin embargo, señalan que dado el tiempo de posesión que tienen sobre el territorio, es posible adelantar acciones de resistencia para defender sus derechos como ciudadanos, además de responsabilizar al Estado por las situaciones de violencia y desplazamiento que ha generado la ubicación de familias y personas rurales y de escasos recursos económicos, de manera ilegal en zonas como la localidad de Ciudad Bolívar.

- Una de las tensiones más significativas y críticas que sienten y perciben los habitantes de Ciudad Bolívar, tiene que ver con la adquisición predial, para la ubicación de la infraestructura física del proyecto. Este proceso no ha tenido una recepción positiva por parte de compradores ni de personas que permanecen en la zona, puesto que los que vendieron sus predios no creen justa la compensación económica recibida y para los que se quedan la demolición de las casas ha traído consigo contaminación del aire por partículas, focos de inseguridad en los restos de las casas que se están desmontando donde comienzan a proliferar puntos de encuentro para el consumo de drogas, hecho que incentiva la inseguridad y desmejora la percepción previa a la instauración del proyecto.

- Algunos habitantes conciben que una de las tensiones que se presentarían dada la construcción del Cable Aéreo, es la pérdida del trabajo y con ello la nula generación de ingresos económicos, por parte de los transportadores tradicionales, quienes con sus vehículos particulares o microbuses cumplían rutas hasta las zonas más alejadas de la localidad, donde ahora el Cable Aéreo cumplirá esa función. Esto alterará las dinámicas de vida y la condición económica de algunas personas que se verán afectadas con esta situación.

- Para el tema de mejoramiento urbano de las periferias, la comunidad afirma que el Cable Aéreo es una manera de reducir la exclusión y la estigmatización de esos barrios que en el imaginario colectivo están asociados a la violencia urbana y a los problemas de pobreza. Configurándose como una apuesta del gobierno local, de reducir desigualdades espaciales y de integrar esos barrios a las lógicas formales de la ciudad. Por eso, para ellos es pertinente evocar las transformaciones notables en el territorio, pero también, las tensiones en temas de compensaciones por las compras de los predios, el reasentamiento,

la ruptura de redes sociales, la institucionalidad y el cambio de administración distrital en plena ejecución del proyecto.

Posibilidades

- Con el proyecto Cable Aéreo, los habitantes de Ciudad Bolívar, perciben que desde la administración distrital 2012-2016, se buscó amortiguar de alguna manera, la deuda social y territorial que la ciudad tiene con ellos, dado que siempre han sido ciudadanos con precariedades y dificultades económicas, sociales y culturales y a los que históricamente han invisibilizados los gobiernos. De esta manera, ellos dicen que se busca impulsar nuevas dinámicas de desarrollo local, mediante el conjunto y la articulación de instancias y actores sociales, relacionados con transporte, medio ambiente, vivienda, espacio público, cultura, economía, salud y educación. Un proyecto de territorio, construido con ellos y para ellos.
- Una apuesta importante es la nueva construcción de la realidad social, la cual a partir las percepciones e imaginarios que emergen en la vivencia que han tenido las comunidades, se reconfigura y muestra que el desarrollo social, no solo está permeado por acciones estatales, sino por acciones básicas de los sujetos, por el referente simbólico que tienen de aspectos como el mejoramiento de las condiciones de bienestar para tener una calidad de vida deseada, un territorio que no solo es geográfico sino vivo y cambiante tanto en las relaciones como en los sentires, y que se fundamenta en las relaciones de inclusión y participación de las comunidades.

- Los habitantes de Ciudad Bolívar, refieren que estudios previos de cualquier proyecto de infraestructura urbano o rural, como los son, la pre factibilidad y la factibilidad para este PUI, no deberían ser instrumentos de planeación meramente técnicos desde las áreas de ingeniería y urbanismo y de único conocimiento y direccionamiento Estatal, ajenos a las realidades y construcciones sociales de los territorios, sino que debe ser sensible y tener en cuenta las potencialidades de los habitantes y las particularidades de los territorios, escuchando y trabajando mancomunadamente con todos los actores que lo constituyen.
- Los participantes convirtieron sus conocimientos de la zona y experiencias sentidas, en recursos valiosos para la planeación participativa, descubrieron y fortalecieron sus habilidades y capacidades y resignificaron a los actores sociales e institucionales que se involucraron en el desarrollo de la planeación participativa. Es decir, fue interesante vislumbrar que la credibilidad en la institucionalidad y en la política representada a través de los actores del gobierno distrital, fue claramente expresada y esperanzadora para los habitantes del territorio. Podría decirse que esto responde a un camino de reciprocidad, en la medida en que se sintieron agentes activos y no víctimas pasivas. Fueron convocados para construir y tuvieron posibilidades de imaginar la localidad y la ciudad que quieren.
- Uno de los aspectos más reconocidos por las personas de la localidad, es el fortalecimiento del sentido de pertenencia de la comunidad con su territorio, al sentirse identificadas y escuchadas por las áreas técnicas del IDU que diseñan el PUI, lo cual favorece la cooperación y la toma de decisiones sobre su entorno inmediato, donde se

gestó la articulación de actores sociales que interactúan en esta experiencia para la defensa del derecho a la ciudad, el fortalecimiento del arraigo y la apropiación de un sentido simbólico a su espacio geográfico. Tal y como lo muestra la imagen 6, en el Taller de Cartografía Social, encuentro entre la comunidad y representantes del área técnica del IDU.

Imagen 6. Taller de Cartografía Social. Proyecto Cable Aéreo. IDU



Fuente. IDU, 2014

- Es evidente la intencionalidad que las comunidades han puesto en juego a través de la participación activa, en aras de construir mejores posibilidades para su vivir, lo cual los hace sujetos y actores sociales, no solo unos espectadores más de los proyectos, que en un sector como la movilidad, de otra manera no se hubiera permeado, dadas las características sociales del entorno del proyecto.

- A partir del desarrollo del PUI, los habitantes resaltan la posibilidad que tiene la localidad de fortalecerse como territorialidad estratégica, que interactúa de manera permanente con el gobierno distrital con más vehemencia ante la llegada del trabajo interinstitucional que requiere el PUI.
- Los habitantes nombran como un acierto el darle a un proyecto de infraestructura un sentido de inclusión para el mejoramiento urbano, porque a futuro lo constituye como un beneficio no solo local sino Distrital, que produzca como ganancia legitimidad y gobernabilidad, que le den a las comunidades no solo una visión de ser territorios a la vanguardia de los modos de movilidad sostenible del mundo, sino que a la vez se demuestre que detrás de ello son socialmente incluyentes y que generan bienestar y calidad de vida.
- El proyecto Cable Aéreo es vislumbrado por los habitantes de Ciudad Bolívar, como una redefinición de las relaciones de la ciudad con su periferia, permitiendo el acceso desde y hacia los barrios donde se implementará el PUI; con lo que es posible lograr una mayor presencia del Estado, que con enfoque territorial e integral pueda ser la clave de sostenibilidad y fortalecimiento del tejido social y las redes espaciales. Favoreciendo la integración de Ciudad Bolívar con otros puntos de la ciudad para tener una visión integradora que permita reconocer oportunidades y dificultades y con esto ampliar las percepciones y perspectivas sobre los proyectos de ciudad.
- Dentro de las percepciones más visibles la mayoría los habitantes cree que el PUI permitirá mejorar la movilidad, la seguridad, la calidad de vida y la valorización de los barrios, lo cual se proyecta como un cambio positivo en la autoimagen. También se

manejarán discursos positivos en los barrios aledaños al PUI, que será un elemento importante ya que pasa por el reconocimiento en el imaginario colectivo de la pertenencia de estos barrios a la Ciudad y a su mejoramiento.

- Teniendo en cuenta la experiencia que tuvo la comunidad alrededor del PUI, opinan que la movilidad y la accesibilidad son factores fundamentales en la posibilidad de hacer realidad su derecho a la ciudad y se constituyen como una dimensión clave en la permanencia, la disminución o el incremento de desigualdades sociales y espaciales. Estos factores se convierten en un elemento crucial para entender el grado de relaciones entre el centro y sus periferias. Y con esto se podrá contar con mayor oportunidad en escenarios para la participación en la vida laboral, educativa, recreativa, productiva, cultural y cívica de la ciudad.
- Las percepciones de la ciudadanía frente a las intencionalidades del proyecto se legitimaron a través de las acciones de consulta y rediseño del mismo, donde la comunidad refiere que las posibilidades técnicas, fueron presentadas e incluidas para legitimar el proceso en el territorio, generándose alianzas de trabajo interinstitucional e intersectorial como fuerza transformadora y corresponsable entre el Estado y la comunidad, como lo representa la propuesta de la consultoría de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra (ETMVA) Metro de Medellín a través del Marco estratégico del PUI Cable Aéreo de Ciudad Bolívar.(Ver Imagen 7).

Imagen 7. Marco estratégico del (PUI) Cable Aéreo de Ciudad Bolívar



Fuente. *Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra (ETMVA) Metro de Medellín, 2014.*

- Entre las lecciones aprendidas para los actores sociales que intervinieron en el PUI, se destacó la vinculación de líderes y en general de la comunidad a los procesos de democratización del diseño de proyectos, la capacitación y la interlocución entre actores que desde el diálogo de saberes se retroalimentaron, al conocimiento vivencial de las zonas a intervenir y no desde el plano en el escritorio del urbanista.
- La noción de cercanía pensada por los habitantes, posibilitada por los medios de transporte, puede ser comprendida y percibida a la luz de los imaginarios, de manera profunda y trascendente, para el caso de este territorio, como una oportunidad de inclusión social, participación, justicia espacial, ejercicio de derechos ciudadanos, el derecho a la

ciudad y el desarrollo humano. A través de la propuesta Cable Aéreo, es posible visibilizar y acercar barrios relativamente inaccesibles por las condiciones topográficas en las que se encuentran y la pobre dotación de infraestructura vial, barrios que de manera sistémica hacen parte de la ciudad y que serán reconocidos e incluidos mediante una articulación ágil al sistema de transporte masivo.

- Para la comunidad de Ciudad Bolívar el Cable Aéreo puede ser entendido como un proyecto arquitectónico y urbano que en cierta forma reproduce estilos de ciudad moderna y estructurada, en medio de las grandes expansiones homogéneas de vivienda que caracterizan a los sectores populares de la ciudad (equipamientos, plazoletas y adecuación del espacio público aledaño al proyecto). Es decir, que el territorio se transformará en términos de contar con estilos de vida modernos y tecnológicos.

- Para los participantes de esta experiencia, el Cable Aéreo es un proyecto que cobra, significado y valor ya que, para ellos, favorece el empoderamiento territorial y la gobernanza, al igual que la comprensión sobre justicia social, y de esta manera mitiga el imaginario de segregación social que acompaña el territorio.

Referencias

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2012). *Plan de Desarrollo. Bogotá Humana. 2012-2016.*

Recuperado de <http://idrd.gov.co/sitio/idrd/Documentos/PLAN-DESARROLLO2012-2016.pdf>

Álvarez, M. & Orozco L. (2015). *Ciudad Bolívar: La historia de una lucha colectiva.*

Recuperado de <http://centromemoria.gov.co/ciudad-bolivar-la-historia-de-una-lucha-colectiva/>

Ardila, R. (2003). Calidad de Vida: Una definición integradora. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 35(2), 161-164.

Bauman, Z. (2003). *Modernidad líquida.* México: Fondo de Cultura Económica.

Bozzano, H. (2009). *Territorios Posibles. Procesos, lugares y actores.* Buenos aires: Lumiere.

Castoriadis, C. (1989). *La institución imaginaria de la sociedad.* Barcelona, España: Tusquets Editores.

Bogotá, D.C, Alcaldía Mayor de Bogotá (2001, 25 de abril), “Decreto 323 de 25 de abril de 2001, por el cual se reglamente el acuerdo 10 de 2000, que regula el pago de compensaciones por parte del Instituto de Desarrollo Urbano del Distrito Capital”, En: *Registro Distrital*,

núm. 2378 del 25 de abril del 2001, Bogotá. Recuperado de
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4365>

Bogotá, D.C. Instituto de Desarrollo Urbano (2001, 26 de octubre) “Resolución 2656 de 26 de octubre de 2001, por la cual se modifica parcialmente la resolución 2093 del 17 de agosto del 2001, por la cual se establecieron criterios y pautas para la elaboración e implementación de programas de reasentamiento por obra pública”. En: *Registro Distrital*, núm. 2509 del 7 de noviembre de 2001, Bogotá.

Bojacá, Gladys. (1994). *Ciudad Bolívar: organización y movilización ciudadana (1992 - 1994)*. Bogotá hoy, democracia, convivencia y poblaciones vulnerables. Consejería para Asuntos Sociales, Alcaldía Mayor de Santafé de Bogotá. Bogotá. Pp. 20-33

CEPAL, (Noviembre 2015). Desarrollo social inclusivo, una nueva generación de políticas para superar la pobreza y reducir la desigualdad en América Latina y el Caribe. *Conferencia regional sobre desarrollo social de América Latina y el Caribe*. Lima, Perú.

CEPAL, (2000). *Equidad, desarrollo y ciudadanía*. Comisión económica para América Latina y el Caribe.

Colombia, Congreso Nacional de la República. (1997, 18 de julio), “Ley 388 del 18 de julio de 1997, por medio de la cual se reglamenta el ordenamiento territorial, mediante un instrumento de gestión en función de la organización y desarrollo del territorio, por la cual se modifica la Ley 9 de 1989 y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones”. En:

Diario Oficial, núm. 43.091, 18 de julio de 1997, Ibagué. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=339>.

Colombia, Congreso Nacional de la República. (1993, 22 de diciembre), “Ley 99 de 22 de diciembre de 1993, por medio de la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se ordena el sector público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental (SINA), y se dictan otras disposiciones”. En *Diario Oficial*, núm. 41.146, 22 de diciembre de 1993. Santa Fe de Bogotá. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=297>

Colombia, Presidencia de la República. (1998, 29 de julio), “Decreto número 1420 del 24 de julio de 1998, por el cual se dan las disposiciones para las normas, procedimientos, parámetros y criterios, para la elaboración de los avalúos, por los cuales se determinará el valor comercial de los bienes inmuebles”, en *Diario Oficial* núm. 43.349, 29 de julio de 1998, Santa Fe de Bogotá. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1508>

Colombia. (1991). Constitución Política de Colombia. Bogotá, Legis.

Cuervo, X. (2011). *Riesgo social ante el desplazamiento involuntario por la construcción de proyectos de infraestructura vial, estudio de caso S.I.T. Metroplús*. Universidad Nacional de Colombia, Medellín, Colombia.

Díaz, I. (2009). *Los imaginarios sociales de ciudad que construyen los jóvenes de la comuna 13 de Medellín, a partir de su contexto social*. Universidad Católica Popular de Risaralda, Pereira, Colombia.

Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Metro de Medellín. (2014). *Estudios, diseños y construcción de obra civil, suministro, montaje y puesta en funcionamiento del componente electromecánico, de un sistema de transporte de pasajeros por Cable Aéreo tipo Mono cable desenganchable, en la localidad de Ciudad Bolívar*. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Gudynas, E., & Acosta, A. (2011). *El buen vivir más allá del desarrollo*. Ecuador: Desco.

Instituto de Desarrollo Urbano. (2013). *Cables aéreos Bogotá, proceso de desarrollo urbano integral y sostenible - diseño orientado al transporte sustentable (Duis-Dots). Proceso social participativo en urbanismo y diseño -territorio Cable Aéreo Ciudad Bolívar*. Bogotá, Colombia: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Instituto de Desarrollo Urbano. (2010). *¿Qué es un PUI?* Recuperado de [http://proyectosurbanosintegrales.blogspot.com/p/que-es-el-\(PUI\).html](http://proyectosurbanosintegrales.blogspot.com/p/que-es-el-(PUI).html)

Leff, E. (Octubre, 2005). La geopolítica de la biodiversidad y el desarrollo sustentable: Economización del mundo, racionalidad ambiental y reapropiación social de la naturaleza, *Seminário Internacional REG GEN: Alternativas Globalizaçãõ*. Organización de las

Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 2005. Rio de Janeiro, Brasil: Unesco.

Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona, España. Península Ediciones. Cuarta Edición.

Leibler, L., & Brand, P. (2012). Movilidad e inclusión social: La experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable. *Bulletin de l'institut français d'études andines*, 41(3), 363-387.

Molina, C. (2015). *Lecciones aprendidas en el reasentamiento involuntario por construcción de infraestructura en cinco ciudades, con enfoque de DDHH y Estado social de derecho*. Pontificia Universidad Javeriana. Santiago de Cali, Colombia.

Montañez, G., & Delgado, O. (1998). *Espacio, territorio y región: Conceptos básicos para un proyecto nacional*. Cuadernos de geografía VII.

Moreno, C., & Rovira, C. (2009). *Imaginarios: Desarrollo y aplicaciones de un concepto crecientemente utilizado en las ciencias sociales, investigación para la política pública, desarrollo humano*. New York, Estados Unidos: Rblac-Undp.

Muñoz, G. (Julio, 1990). La comunicación: Instrumento o eje. Metodología en los proyectos de desarrollo. XII Congreso de Sociología. Madrid, España.

Musset, A. (2009). *¿Geohistoria o geoficción? Ciudades vulnerables y justicia espacial*. Editorial Universidad de Antioquia. Medellín.

Naciones Unidas para los Derechos Humanos. (2009). *Preguntas frecuentes sobre los derechos económicos, sociales y culturales*. Folleto informativo No. 33. Recuperado de <http://www.ohchr.org/SP/Issues/ESCR/Pages/AreESCRfundamentallydifferentfromcivilandpoliticalrights.aspx>

Nava, G. (2012). *La calidad de vida: Análisis multidimensional*. 11(3), 129-137. Recuperado de <http://www.medigraphic.com/enfermerianeurologica>.

Organización de los Estados Americanos. (Noviembre, 1969). Convención Americana sobre Derechos Humanos. *Conferencia Especializada Interamericana sobre Derechos Humanos*. Convención Americana sobre Derechos Humanos. Pacto de San José. San José, Costa Rica.

Organización de las Naciones Unidas. (2015). *Departamento de Asuntos Económicos y Sociales*. América Latina y el Caribe. Recuperado de <http://www.un.org/es/development/desa/area-of-work/post2015.shtml>

Pachón, J. (2010, 18 de diciembre). Blog. Funicular y Teleférico a Monserrate – Historia.

Recuperado de <http://cerrodemonsserrate.blogspot.com.co/2010/12/funicular-y-teleferico-monserrate.html>

Pávez, M. (1996). Territorialidad, redes y debate urbanístico. *De Arquitectura*, 7, 10-13.

Pérez, N. (2014). *Partir de lo que somos. Ciudad Bolívar, tierras, agua y lucha*. Bogotá, Colombia. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Reynaud, A. (1981). *Société, espace et justice, inégalités régionales et justice socio-spatiale*.

París: Puf.

Rincón, A. (2006). Racionalidades normativas y apropiación del territorio urbano: Entre el territorio de la ley y la territorialidad de legalidades. *Economía, sociedad y territorio*.

5(20), 673-702.

Santa Fe de Bogotá, D.C, Concejo de Santa Fe de Bogotá. D.C (2000, 28 de junio), “Acuerdo 10 de 9 de junio de 2000, por la cual se regula el pago de compensaciones por el Instituto de Desarrollo Urbano en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”. En *Registro Distrital*, núm. 2177 del 28 de junio de 2000, Santa Fe de Bogotá, D.C. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=3785>

Secretaría Distrital de Planeación. (2011). *21 monografías, localidad 19 de Ciudad Bolívar*.

Recuperado de:

<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/portalsdp/informacionenlinea/informaciondescargableupzs/localidad%2019%20ciudad%20bol%edvar/monografia/19%20ciudad%20bolivar%20monografia%202011.pdf>

Seijas, A. (2015). Entrevista a Armando Silva. *Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES)*. Recuperado de <http://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2015/02/20/imaginarios-urbanos/anderina>

Sen, A. (2000). *Development as freedom*. Alfred a. Knopf, Inc. New York. Traducción de Luz María Mohar. Gaceta Ecológica.

Secretaría de Movilidad, (2009). *Estudio prospectivo del sistema integrado de transporte de Bogotá*. Informe Resumen. Recuperado de http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Documental/consultaDocumentos/Estudio_prospectivo_movilidad.pdf

Silva, A. (2006). *Imaginario Urbanos*. Bogotá, Colombia: Arango Editores. Quinta Edición.

Soja, E. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de sueños.

Vargas, L. (1994). Sobre el concepto de percepción. *Alteridades*. 4 (8), pp. 47-53. Recuperado de <http://biblioteca.ues.edu.sv/revistas/10800277-4.pdf>

Zoido, F. (2007). Territorialidad y gobierno del territorio, hacia una nueva cultura política. En Universidad de Valencia, *Nuevos principios y nuevas políticas en el espacio europeo*. Valencia: Universidad de Valencia.

Apéndices

Apéndice A

Encuesta de Percepción

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL - UPN FUNDACIÓN CENTRO INTERNACIONAL DE EDUCACIÓN Y DESARROLLO HUMANO - CINDE MAESTRÍA EN DESARROLLO EDUCATIVO Y SOCIAL																																																														
ENCUESTA DE PERCEPCIÓN SOBRE EL PROYECTO URBANO INTEGRAL - CABLE AÉREO EN CIUDAD BOLÍVAR																																																														
ENCUESTA No.																																																														
CARACTERIZACIÓN																																																														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 30%;">1. ¿CON CUÁL GÉNERO SE IDENTIFICA?</td> <td style="width: 10%;">1</td> <td style="width: 10%;">M</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;">2</td> <td style="width: 10%;">F</td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> </table>			1. ¿CON CUÁL GÉNERO SE IDENTIFICA?	1	M		2	F																																																						
1. ¿CON CUÁL GÉNERO SE IDENTIFICA?	1	M		2	F																																																									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td colspan="3">2. ¿QUE EDAD TIENE?</td> </tr> <tr><td>1</td><td>18 A 25 años</td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>26 a 31 años</td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>32 a 35 años</td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>36 a 40 años</td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>41 a 45 años</td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td>46 a 50 años</td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>50 años o más</td><td></td></tr> </table>	2. ¿QUE EDAD TIENE?			1	18 A 25 años		2	26 a 31 años		3	32 a 35 años		4	36 a 40 años		5	41 a 45 años		6	46 a 50 años		7	50 años o más		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td colspan="3">4. QUÉ NIVEL EDUCATIVO TIENE?</td> </tr> <tr><td>1</td><td>Primaria</td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>Bachillerato</td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>Tec. / Tecnol.</td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>Universitaria</td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>Posgrado</td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td>Ninguna</td><td></td></tr> </table>	4. QUÉ NIVEL EDUCATIVO TIENE?			1	Primaria		2	Bachillerato		3	Tec. / Tecnol.		4	Universitaria		5	Posgrado		6	Ninguna		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td colspan="3">6. CUÁNTAS PERSONAS CONFORMAN SU HOGAR?</td> </tr> <tr><td>1</td><td>1 a 2 personas</td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>3 a 5 personas</td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>6 a 8 personas</td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>9 o mas</td><td></td></tr> </table>	6. CUÁNTAS PERSONAS CONFORMAN SU HOGAR?			1	1 a 2 personas		2	3 a 5 personas		3	6 a 8 personas		4	9 o mas	
2. ¿QUE EDAD TIENE?																																																														
1	18 A 25 años																																																													
2	26 a 31 años																																																													
3	32 a 35 años																																																													
4	36 a 40 años																																																													
5	41 a 45 años																																																													
6	46 a 50 años																																																													
7	50 años o más																																																													
4. QUÉ NIVEL EDUCATIVO TIENE?																																																														
1	Primaria																																																													
2	Bachillerato																																																													
3	Tec. / Tecnol.																																																													
4	Universitaria																																																													
5	Posgrado																																																													
6	Ninguna																																																													
6. CUÁNTAS PERSONAS CONFORMAN SU HOGAR?																																																														
1	1 a 2 personas																																																													
2	3 a 5 personas																																																													
3	6 a 8 personas																																																													
4	9 o mas																																																													
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td colspan="3">3. ¿OCUPACIÓN ACTUAL?</td> </tr> <tr><td>1</td><td>Trabaja</td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>Busca trabajo</td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>Estudia</td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>Hogar</td><td></td></tr> </table>	3. ¿OCUPACIÓN ACTUAL?			1	Trabaja		2	Busca trabajo		3	Estudia		4	Hogar		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td colspan="3">5. HACE CUÁNTO TIEMPO VIVE EN EL SECTOR?</td> </tr> <tr><td>1</td><td>Menos de 1 año</td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>1 a 2 años</td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>2 a 5 años</td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>5 a 10 años</td><td></td></tr> </table>	5. HACE CUÁNTO TIEMPO VIVE EN EL SECTOR?			1	Menos de 1 año		2	1 a 2 años		3	2 a 5 años		4	5 a 10 años		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td colspan="3">7. ¿PERTENECE A UNA ORG. COMUNITARIA?</td> </tr> <tr><td>1</td><td>Si</td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>No</td><td></td></tr> </table>	7. ¿PERTENECE A UNA ORG. COMUNITARIA?			1	Si		2	No																						
3. ¿OCUPACIÓN ACTUAL?																																																														
1	Trabaja																																																													
2	Busca trabajo																																																													
3	Estudia																																																													
4	Hogar																																																													
5. HACE CUÁNTO TIEMPO VIVE EN EL SECTOR?																																																														
1	Menos de 1 año																																																													
2	1 a 2 años																																																													
3	2 a 5 años																																																													
4	5 a 10 años																																																													
7. ¿PERTENECE A UNA ORG. COMUNITARIA?																																																														
1	Si																																																													
2	No																																																													
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td colspan="3">8. QUE TIPO DE ORG. ES?</td> </tr> <tr><td>1</td><td>JAC</td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>Grupo Relig</td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>Grupo Deport.</td><td></td></tr> </table>			8. QUE TIPO DE ORG. ES?			1	JAC		2	Grupo Relig		3	Grupo Deport.																																																	
8. QUE TIPO DE ORG. ES?																																																														
1	JAC																																																													
2	Grupo Relig																																																													
3	Grupo Deport.																																																													

5	Incapacitado para trabajar		5	Más de 10 años		4	Coop. / Agrem.	
						5	Grupos ecolog.	
						6	Otra	
						7	Ninguna	

PERCEPCIONES EN RELACIÓN AL PROYECTO CABLE AÉREO

9. ¿SABE DE LA EXISTENCIA DEL PROYECTO?

1	Si	
2	No	

10. CONSIDERA QUE EL PROYECTO DEL CABLE AEREO:

1	Lo beneficia	
2	Lo perjudica	
3	No traerá cambios	

11. ¿CON EL PROYECTO, ¿CUAL CREE QUE ES EL MAYOR BENEFICIO?

1	Mejorará la movilidad	
2	Mejorará la seguridad ciudadana	
3	Mejorará la imagen del sector	
4	Mejorará la calidad de vida	
5	Ninguno	

12. CON EL PROYECTO, ¿CUÁL CREE QUE ES EL MAYOR PERJUCIO?

1	Inseguridad	
2	Contaminación auditiva/visual	
3	Contaminación ambiental	
4	Ninguno	

13. ¿CÓMO SE DESPLAZA EN EL SECTOR?

1	A pie	
2	Bicicleta	
3	Transporte colectivo	
4	Transmilenio	
5	Taxi	
6	Carro particular	
7	Moto	
8	SITP	

14. CONSIDERA QUE LA MOVILIDAD EN EL SECTOR ES:

1	Buena	
2	Regular	
3	Mala	

15. CON LA CONSTRUCCIÓN DEL C.A. LA MOVILIDAD DEL SECTOR:

1	Mejorará	
2	Empeorará	
3	Permanecerá igual	

16. ¿QUÉ ASPECTOS ADICIONALES CREE QUE MEJORARÍAN LA MOVILIDAD DEL SECTOR?

1	Ampliación de las vías	
2	Construcción de ciclo rutas	
3	Semaforización	
4	Señalización	

17. ¿TIENE INTERÉS EN CAPACITARSE?

5	Ampliación de rutas del SITP	
6	Aumento de la frecuencia de rutas	

1	Si	
2	No	

19. CON LA CONSTRUCCIÓN DEL CABLE AÉREO, CONSIDERA QUE LA ECONOMÍA DEL SECTOR:

1	Mejorará	
2	Empeorará	
3	Permanecerá igual	

18. ¿EN QUÉ LE GUSTARÍA CAPACITARSE?

1	Emprendimiento empresarial	
2	Mercadeo y ventas	
3	Admón. Y Finanzas	
4	Ninguno	

20. CALIFIQUE EL IMPACTO QUE PUEDE GENERA EL PROYECTO:

NIVEL DE IMPACTO		ALTO	MEDIO	BAJO
1	COMPONENTE AMBIENTAL (AGUA, AIRE, MANEJO DE RESIDUOS, FLORA, FAUNA)			
2	COMPONENTE SOCIAL (REDES DE APOYO SOCIAL, FRATERNIDAD)			
3	CONSTUMBRES Y ESTILOS DE VIDA			
4	CALIDAD DE VIDA			

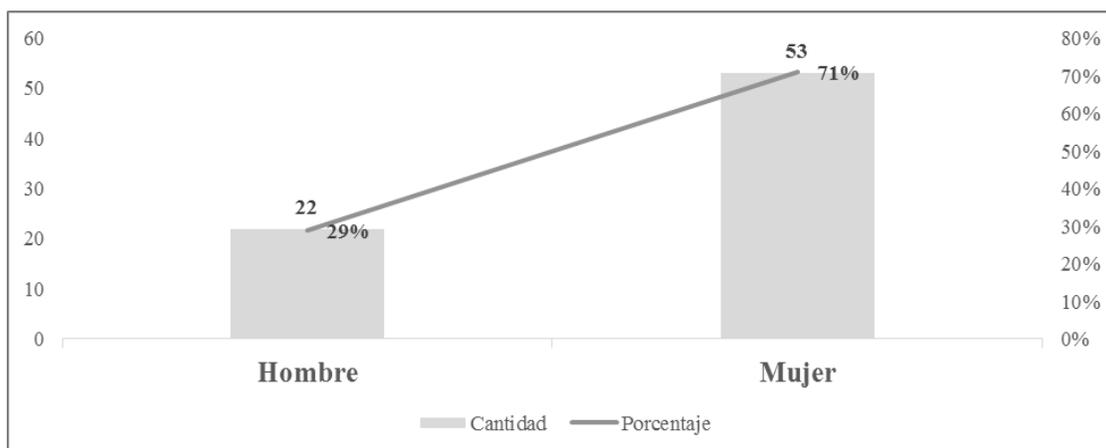
Apéndice B

Análisis de las encuestas

Caracterización Sociodemográfica

Respecto de la caracterización sociodemográfica, la gráfica 12 indica que la población participante de esta experiencia es predominantemente de sexo femenino con un 71%, mientras que los hombres en este escenario participan con un 29%. Este predominio femenino se referenció al inicio del documento, en relación con la lucha por las reivindicaciones sociales hechas por mujeres para beneficio de sus hijos y de su comunidad, con lo cual se muestra que aun actualmente es fuerte la presencia de las mujeres en escenarios de participación. En este mismo sentido, una característica importante de la localidad 19 evidenciada en los registros de la Secretaría de Planeación Distrital (2011), es la composición de la población por género de la cual las mujeres son el 51% de la población y los hombres el 49%, siendo de esta manera una participación representativa del género femenino en el el PUI.

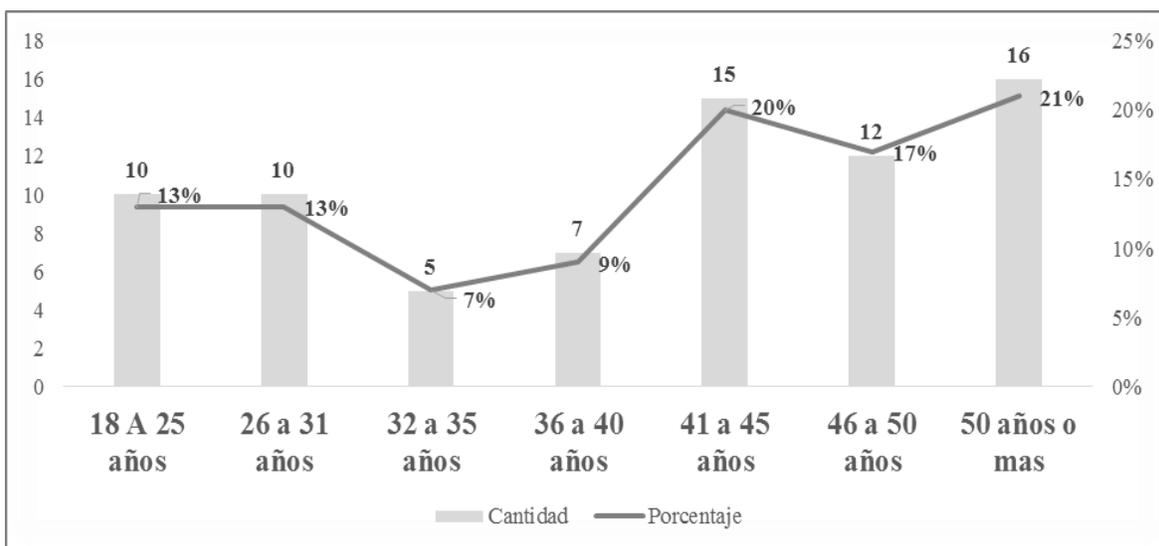
Gráfica 12. ¿Con cuál género se identifica?



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

Adicionalmente, las personas encuestadas, de acuerdo con la gráfica 13, se encuentran en un rango de edad de 50 años o más en un 21%, de 46 a 50 años de edad en un 17%, de 41 a 45 años de edad en un 20%, lo cual permite inferir que la población participante en mayor número, corresponde a la población adulta y adulta mayor residente en la localidad y área de influencia del proyecto.

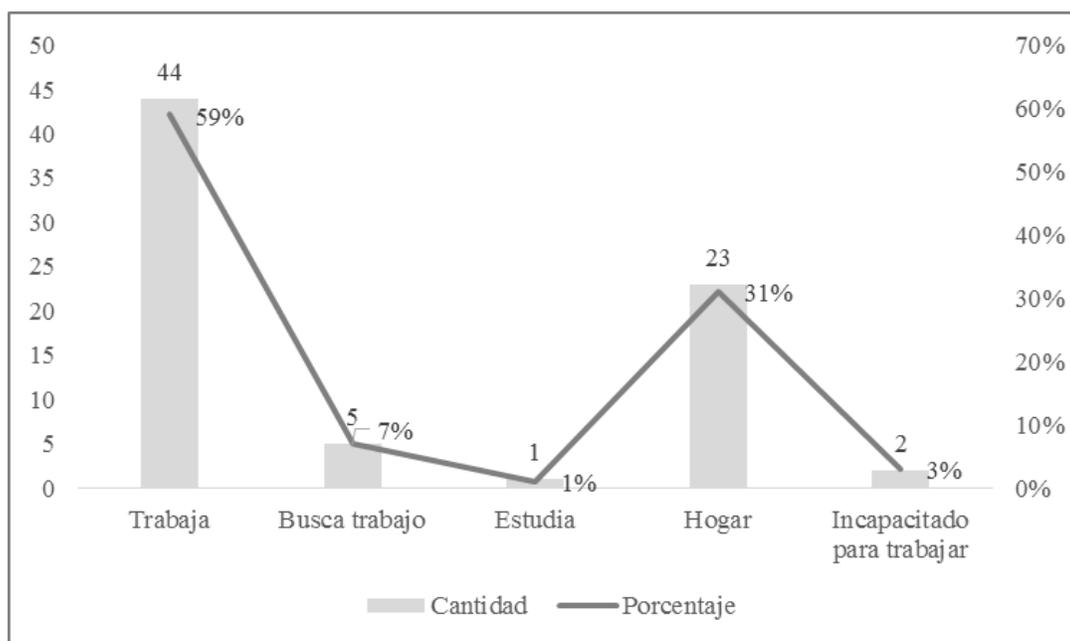
Gráfica 13. ¿Qué edad tiene?



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

De acuerdo con el perfil económico y empresarial de la localidad la tasa de ocupación de Ciudad Bolívar es de 54,7%, estando por debajo de la de Bogotá que corresponde al 55,1%. Sin embargo vemos que en la gráfica 14, el 59% de la población encuestada afirmó estar trabajando lo cual permite inferir que aproximadamente la mitad de la población encuestada es económicamente productiva. Por otra parte es importante resaltar que la otra mitad de las personas encuestadas se dedica al hogar en un 31%, el 7% se encuentra en búsqueda de empleo, el 3% se encuentra incapacitado para trabajar y el 1% es estudiante.

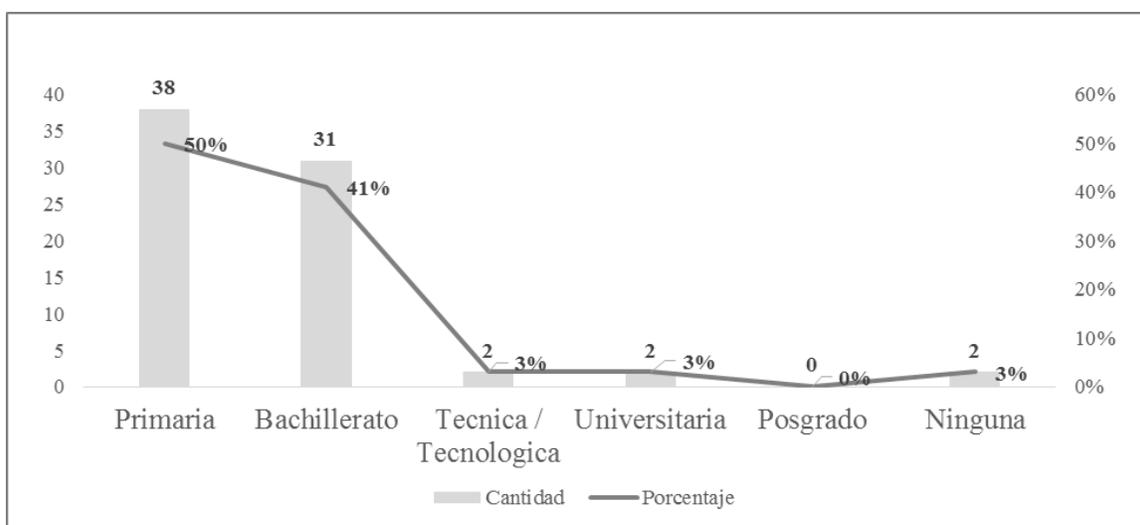
Gráfica 14. *¿Ocupación Actual?*



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

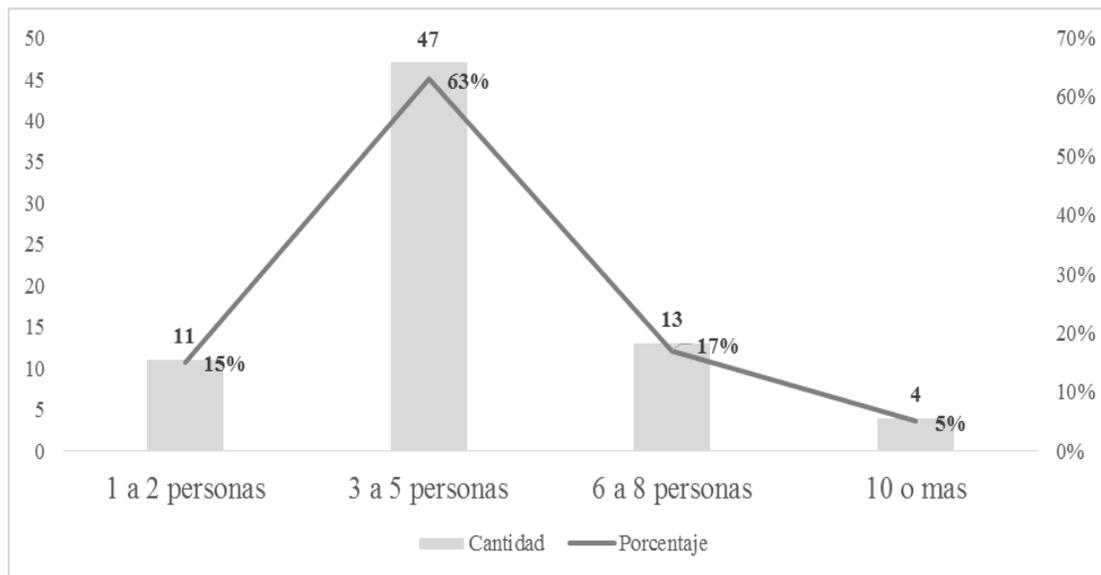
En cuanto al nivel educativo, la grafica 15 muestra que el 50% ha estudiado o culminado la primaria, mientras que un 41% ha ingresado al bachillerato y un 3% ha podido incorporarse a los estudios técnico, tecnológico o universitarios, mientras que un 3% no tiene ningún nivel educativo formal, lo cual es un referente de la localidad ya que se asemeja a la situación de analfabetismo, ya que es la segunda localidad con mayor índice de personas mayores de 15 años, que en su mayoría son mujeres, que no saben leer ni escribir (DANE, 2011).

Gráfica 15. *¿Qué nivel educativo tiene?*



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

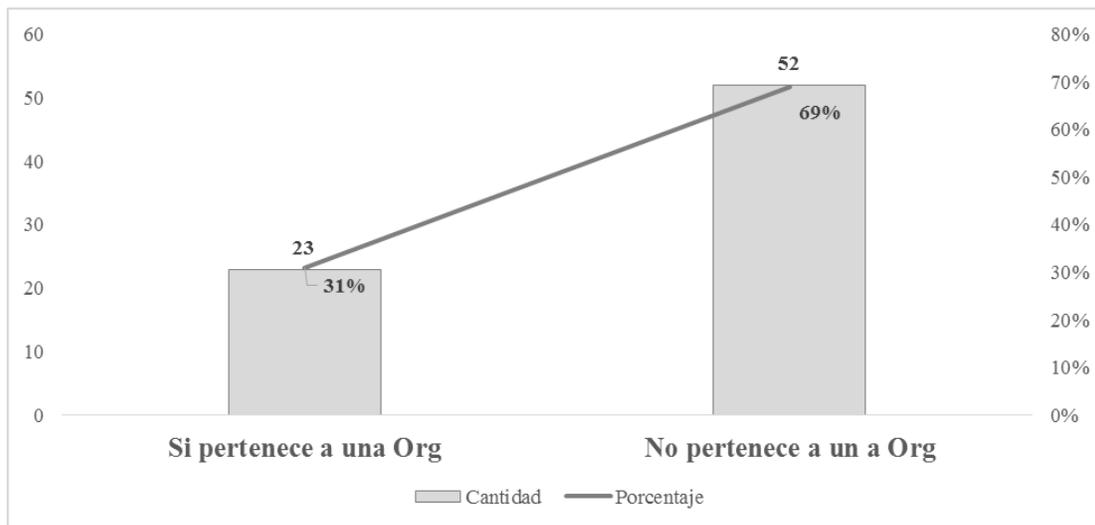
Gráfica 16. ¿Cuántas personas conforman su hogar?



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

La composición de las unidades sociales (familias) de los encuestados, están constituidas en un 63% de 3 a 5 personas, seguido de un 17% de 6 a 8 personas lo cual indica que son familias extensas y que de acuerdo con las condiciones de habitabilidad de la zona, generalmente viven en hacinamiento, al igual que el 5% que está compuesto por 10 miembros o más en una familia, mientras que un 15% está conformado de 1 a 2 personas, como lo vemos en la gráfica 16.

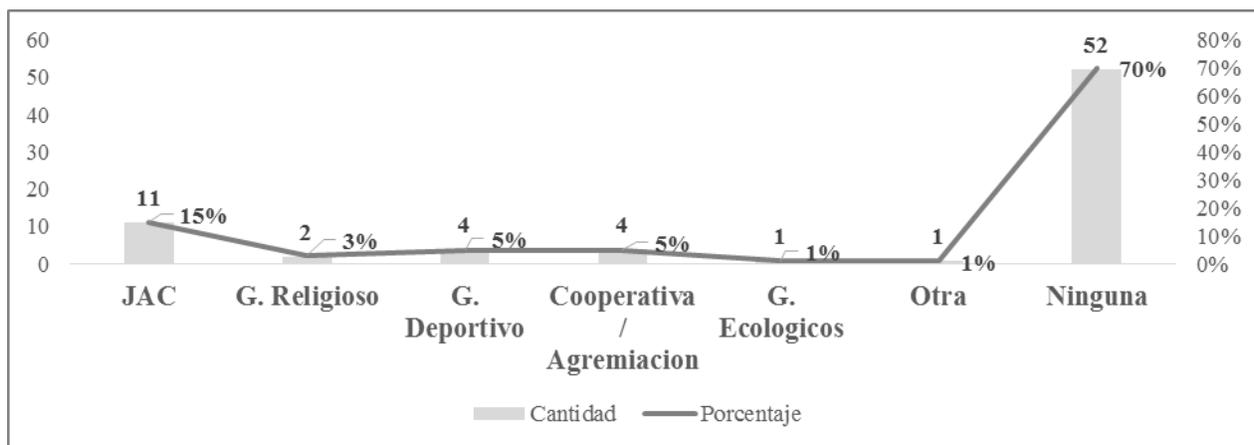
Gráfica 17. ¿Pertenece a una organización comunitaria?



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

Es importante analizar el tema de la participación de acuerdo a los resultados obtenidos en las encuestas, ya que como lo vemos en la grafica 17 el nivel de participacion en actividades de indole comunitario es bajo, al igual vemos en la grafica 18 el alto indice de personas que no pertenecern a ninguna organización con un 52% .

Gráfica 18. ¿Qué tipo de organización es?



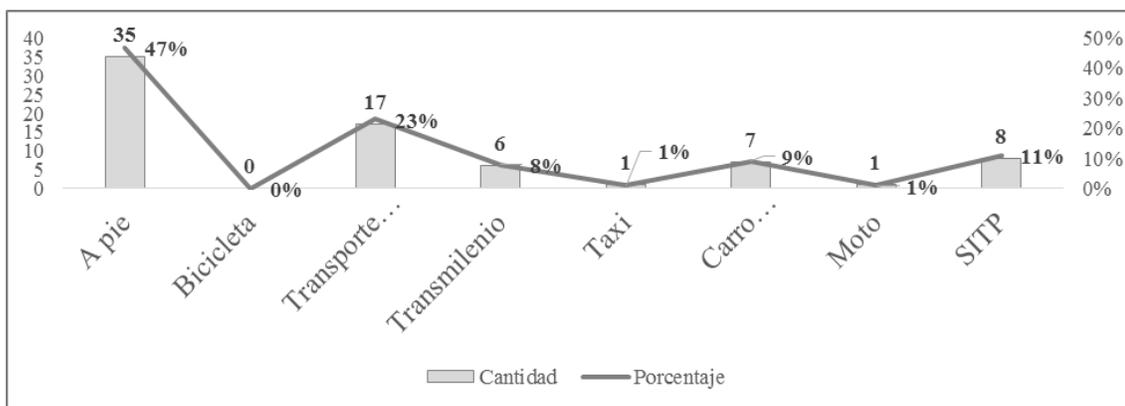
Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

Percepciones y tendencias

El segundo núcleo de la encuesta, explicita las percepciones que tiene la comunidad frente al proyecto Cable Aéreo en Ciudad Bolívar, desde una lectura cualitativa, considerando la importancia de las categorías cuantitativas de la encuesta.

Con el fin de indagar cuál medio de transporte utilizan los habitantes de los territorios cercanos al proyecto, se les pregunto cómo se desplazan en la zona. Las respuestas se muestran en la grafica 19, según la cual un 47% registra que la mayoría de sus desplazamientos son a pie, seguido de un 23% en transporte colectivo, un 11% y 8% en el Sistema Integrado de Transporte Publico, bien sea Transmilenio o SITP, respectivamente, mientras que un 9% utiliza el carro particular y 1% moto, el uso de la bicicleta no tuvo aceptación, quizás porque la geografía de la zona no es favorable para su uso y no existe una robusta estructura cicloinclusiva local que incentive su uso.

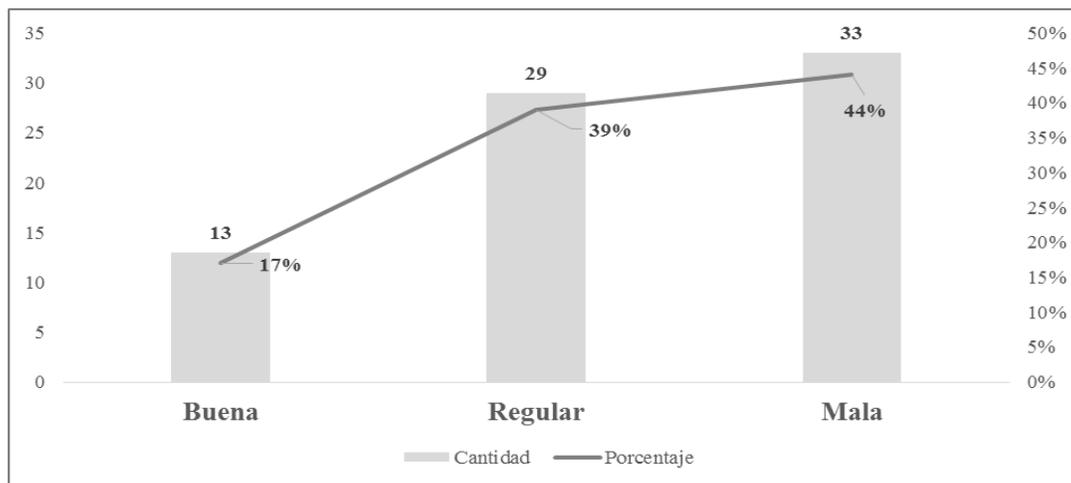
Gráfica 19. ¿Cómo se desplaza en el sector?



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

Según la gráfica 20, el 44% dice que la movilidad del sector es mala, esto ligado a que la movilidad vial en la zona tienen dificultades de conectividad o de infraestructura y la peatonal no cuenta con una estructura adecuada de andenes o alamedas para su uso y/o disfrute; un 39% denota que es regular siendo una percepción ligada a los factores expuestos y un 13% argumenta que es buena.

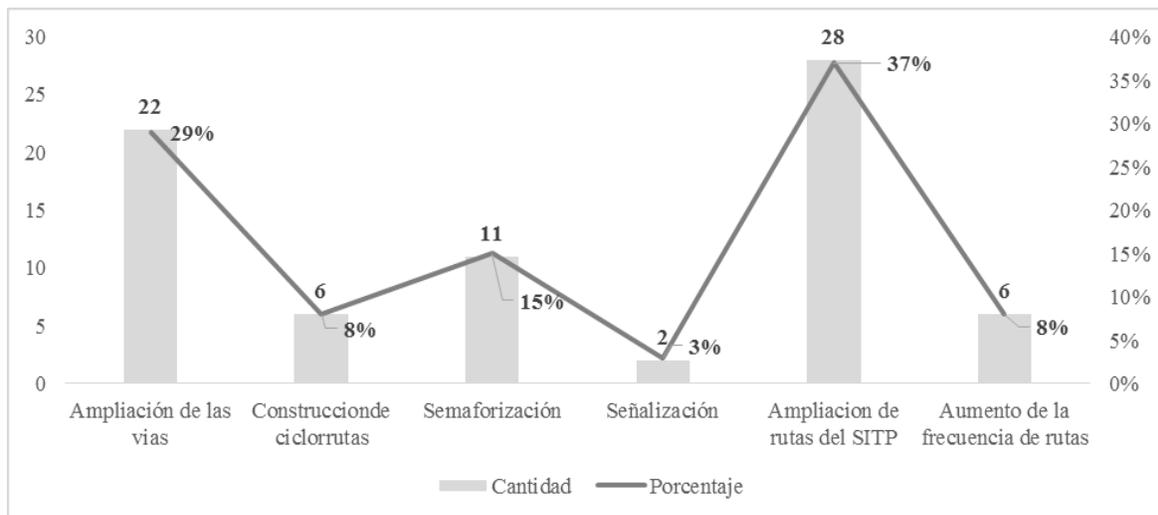
Gráfica 20. Considera que la movilidad en el sector es:



Fuente. Elaboración de las investigadoras

La gráfica 21, señala que un 37% considera que la ampliación de las rutas del SITP, traerá un beneficio adicional con la llegada del Cable Aéreo en concordancia con el 8% que cree que el aumento de la frecuencia de rutas contribuiría a la movilidad del sector, ya que se impactará a la comunidad con una mayor cobertura del Sistema Integrado de Transporte, adicionalmente un 29% espera que se dé una ampliación de las vías. Eso está programado en los diseños de mejoramiento de las zonas aledañas al proyecto y se presentó a la comunidad en la fase de factibilidad; un 15% cree que aumentar la semaforización mejoraría la movilidad y un 8% desea la construcción de ciclorrutas.

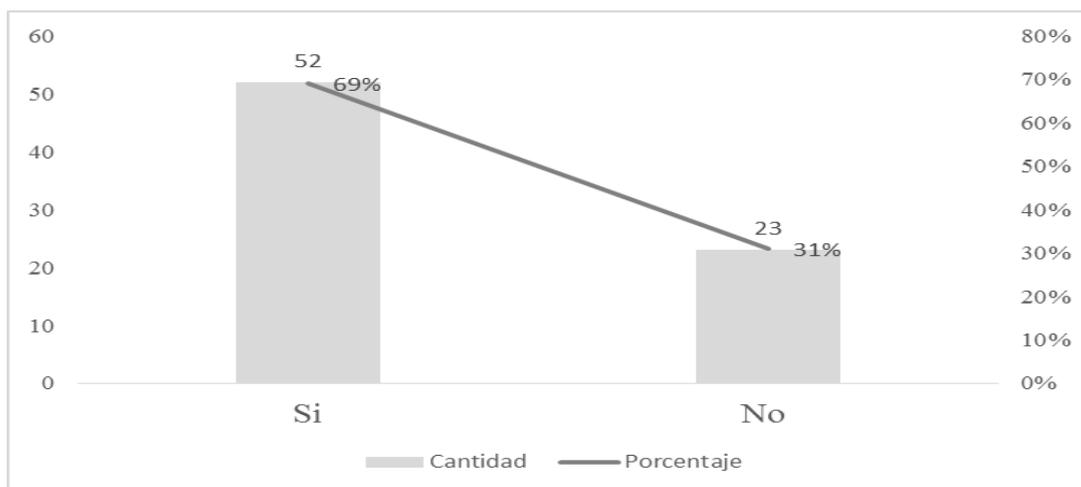
Gráfica 21. ¿Qué aspectos adicionales cree que mejorarían la movilidad del sector?



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

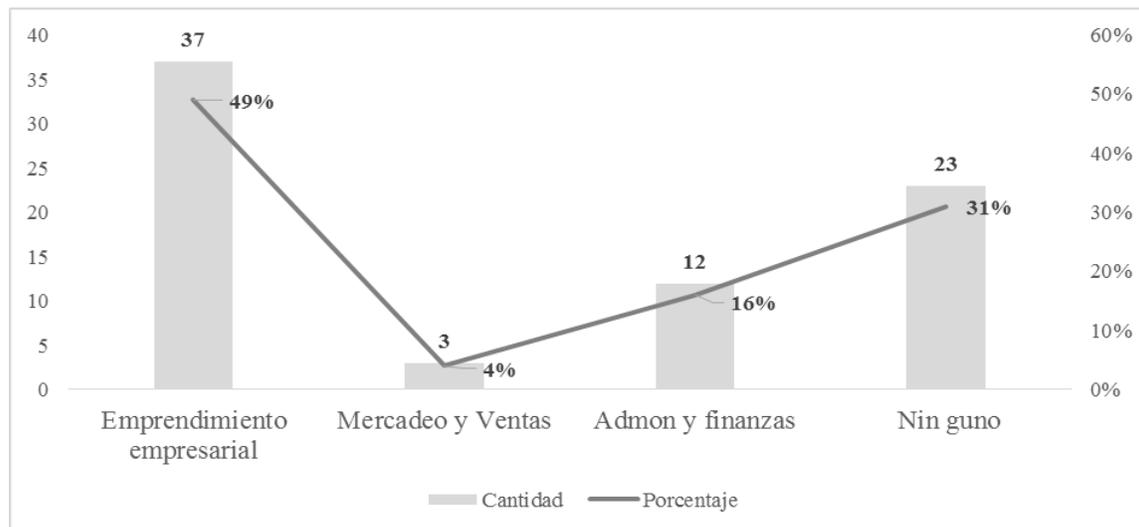
La comunidad manifiesta su bajo interés en capacitarse según los datos observados en la gráfica 22, con un 69%, mientras que un 31% si lo desea y prefiere según el análisis de la gráfica 23, temas como emprendimiento empresarial con un 49% administración y finanzas con un 16% y Mercadeo y ventas un 4%, lo cual se ha fortalecido con el programa de emprendimiento que el IDU desde la Oficina de Atención al Ciudadano, ha capacitado y apoyado.

Gráfica 22. ¿Tiene interés en capacitarse?



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

Gráfica 23. ¿En qué le gustaría capacitarse?



Fuente. *Elaboración de las investigadoras*

Apéndice C

Entrevista semiestructurada. Preguntas Orientadoras

Imaginarios Sociales sobre el desarrollo social a la luz de la experiencia de planeación participativa en la comunidad de Ciudad Bolívar, sobre el (PUI) del Cable Aéreo

Desarrollo Social

- Cuando se nombra la palabra social, ¿usted en qué piensa?
- Cuando se nombra la palabra desarrollo, ¿usted en qué piensa?
- ¿Qué se ha hecho en el barrio para que este crezca, progrese, cambie positivamente?
- ¿Qué se debe hacer para que existan crecimientos o cambios positivos en el barrio y la localidad?

Participación

- ¿Participa en escenarios comunitarios? SI NO. Cuáles (Artísticos, religiosos, educativos, sociales, JAC)
- ¿Qué le interesa o le motiva para participar en estos? Si no participa, ¿por qué no lo hace?
- De acuerdo a lo que usted piensa, ¿por qué y para qué participar en experiencias comunitarias?
- ¿Qué considera ha sido útil para el bienestar de la comunidad? (Programas, decisiones, actividades, instituciones) y por qué?

Territorialidad

- ¿Cómo se llama su localidad y su barrio?, descríballo (qué tiene, cuántas personas viven allí, cuáles son los lugares más visitados, cuáles son los lugares inseguros, etc.)
- ¿Qué le gusta de su barrio?, ¿qué no le gusta?
- ¿Qué hace la gente de su barrio?
- ¿Qué pasa en el barrio en un día normal, en un fin de semana?
- ¿Qué ha hecho usted por su barrio? (obras, actitudes, etc.)
- ¿Qué piensa usted de su barrio, de la localidad y la ciudad?

Calidad de Vida

- ¿Qué entiende usted por calidad de vida?
- ¿Hay o no calidad de vida en el territorio?
- ¿Qué se necesita para lograrlo?
- ¿Qué propone para mejorar la calidad de vida de las personas de su barrio?
- ¿Cuáles son las fortalezas y debilidades de la localidad?

Inclusión Social

- ¿Qué es ser ciudadano y usted cómo siente frente a esto?
- ¿Cómo llega y sale del barrio? (Medios de transporte, apoyos, etc.)
- ¿Cuáles son las principales facilidades y cuáles las dificultades frente a la movilidad?
- Conoce el proyecto del Cable Centro, ¿qué sabe de este proyecto?
- Cómo calificaría ese proyecto para la comunidad:
 - Es bueno para la comunidad
 - Es regular para la comunidad
 - Es malo para la comunidad
 ¿Por qué?
- ¿Qué piensa del Cable Aéreo?
- ¿Qué se ha hecho alrededor del proyecto por parte de la comunidad y de las instituciones?
- ¿Qué ventajas y desventajas tiene este proyecto?
- ¿Usted debe entregar su casa para el proyecto?, ¿qué piensa y siente frente a esto?, ¿Conoce a las personas que deben irse?, ¿qué manifiestan ellas y qué hacer desde el ejercicio comunitario?, ¿Qué conoce de la posición del IDU, frente a la entrega de las casas y la compra de las mismas?

Apéndice D

Entrevista a José Aníbal Hernández. Barrio El Mirador

Transcripción de Audio.

“Autorizo a las investigadoras para hacer uso de esta entrevista en el proyecto sobre imaginarios sociales y el Cable Aéreo. Por voluntad propia he decidido compartirles mi experiencia como habitante de esta localidad”. Soy el segundo presidente barrio el Mirador. 30 años viviendo en el barrio. Tengo dos locales arrendados en el barrio, quiero una vejez digna. Me he sentido desplazado por el mismo gobierno, trabajé en la SDS, 6 años, nos sacaron... Nos tiene saturada la política, ya no creemos nada...

Cambio notorio en el sector, impacto de Cable Aéreo. Es como un sueño, de hace mucho tiempo. Antes veníamos desde San Francisco a pie hasta aquí, subir en unos carritos, la lucha para el transporte, muchos conflictos, para poder tomar el transporte para que las personas pudieran ir a trabajar y los niños para poder ir a estudiar. También usamos burros, para cargar el agua, así empezó el barrio, la parte alta de ciudad Bolívar, compuesta por tres bloques, Mirador, Bella Flor y Paraíso. Los pioneros ya de 14 barrios que existen en la actualidad.

Proyectos de la alcaldía local, tuvimos unos espacios de participación en los cabildos, para trabajar el tema del Cable Aéreo, decidimos que era urgente resolver el tema del transporte, allí se planteó que era urgente tener en cuenta que el Cable Aéreo podría ser una solución para la parte alta de ciudad Bolívar.

Esto va a tener un impacto, el nombre de la estación... IDU nombre Illimani, es un parque y solo lleva 8 años, nosotros formamos este barrio, yo creo que es importante reconocer el nombre de territorio, la comunidad nunca va a negar el nombre de su territorio. La estación quedará en el mirador, así se debería llamar la estación..., desde hace 2 años se viene haciendo esta reflexión y petición.

¿Qué es lo que más le gusta de su barrio?

Aquí se encuentra gente de toda índole, de todas partes, buenos, malos, en mi barrio tengo la mitad de mi vida, es como un pueblito dentro de la ciudad, cuando llegamos eran como fincas y decíamos “nos vamos para la finca”, no nos imaginamos que llegara a ser urbana, es un privilegio, la mayoría de la gente cuando viene aquí se amaña mucho, el ambiente es muy acogedor; hay ciertas inquietudes dentro de los líderes, de todas formas todo depende de cómo uno se maneje, las situaciones más complejas tiene que ver con la seguridad, este es un punto

neurálgico, hay que poner especial interés en ello. Acá hay tres lugares muy importantes, Quiba que es muy bonito ese paisaje, dos el Mirador, donde es actualmente el paradero del SITP y del Transmilenio y de donde se observa toda la ciudad, el Guaval, hay una salida para San Mateo - Soacha, hay unas tanqueras, hay muchas personas que vienen a pasear aquí y luego salen por el Guaval... Lo más turístico es ir a Quiba... La estación queda en la mitad del barrio, por la gravedad, quedaría muy bien ubicada, conecta con manitas y con Juan Pablo...

El trabajo con la comunidad...

En este momento hago parte de la JAC del barrio, como fiscal, habiendo sido el segundo presidente del barrio, luego pertencí a una fundación progresar y barrio de ciudad Bolívar, he venido trabajando por la comunidad, se acostumbra o le da a una la piquiñita, cuando se habla, queda uno inconforme, me gusta, lo sé hacer, me queda tiempo y me entretengo. He visto muchas injusticias por parte del gobierno, y entonces me siento satisfecho, cuando sé orientar a un vecino, presentar un derecho de petición, a qué parte puede ir a hacer un reclamo, en fin, los líderes estamos para dar orientación.

¿Qué es lo bueno o lo malo del Cable Aéreo?

Yo no le veo nada de malo, en todo el sentido el cable es muy bueno en todo sentido, lo único que es malo es la inseguridad y eso quiere decir que las autoridades no son muy eficientes, no colaboran mucho, ellos no están permanentes, vienen de vez en cuando, la policía es algo que nos inquieta, ellos dicen que son, pero no son, no todos pero la gran mayoría, nada ganamos con que nombren la mitad de la población colombiana policía, sino no van a hacer nada... para qué tanto policía si no trabajan... Un capitán solo estaba para cobrar su sueldo como capitán, pero los subalternos nunca lo escuchaban, estamos mal en eso... El Cable Aéreo requiere mayor seguridad, es importante ponerle seriedad porque va a llegar mucha gentes, esto va a tener un impacto turístico importante...

Parecido al de Medellín, se va a dar el desarrollo turístico, se va a mejorar el transporte, porque nosotros en este lado estamos muy aislados, resulta que nosotros tenemos muchos problemas para poder movilizarnos, la misma comunidad ha tenido que tomar medidas y entonces, los carros no alcanzan a subir hasta aquí porque personas más abajo bloquean el paso y exigen que se les transporte, el cupo se llena ...de otra manera no pueden llegar a sus trabajos o estudios... estamos sufriendo con eso...

La construcción del cable va a beneficiar a la comunidad... Sin embargo hay un detalle, las personas que tienen que irse de sus viviendas hay un inconformismo, porque hay unas viviendas bien pagas y otras no, hay una tablas y hay que respetar eso, pero no están bien indemnizados, algunas son irrisorias, eso debería tener una ventaja... Tenemos una complicación por los títulos de propiedad, porque esto prácticamente fue una invasión, sin embargo a nosotros nos vendieron

personas que inicialmente invadieron y no tenían papeles y se fueron dejándonos el problema. Hubo un personaje de falsa tradición, dejando títulos, y eso afecta lo de la construcción del cable, en todo sentido. Ya hubo una tutela que se interpuso alegando que se estaban vulnerando los derechos de una señora y falló que dio el tribunal administrativo a favor de la comunidad, es decir ese predio es de la comunidad, no es dueño nadie... Se descubrieron todas las cosas tapadas de los terrenos, con relación a la construcción del Cable Aéreo. Si yo tuviera que irme de mi casa, tendría que acogerme a las normas más visuales, pero que me convienen, el interés, una norma que me favorezca, me tocaría irme porque el interés general, prima sobre el particular, primero el bienestar de la comunidad..., este es un interés de la comunidad

Calidad de vida

Es un bienestar para uno y para los de uno, uno no tiene calidad de vida si los de uno no están bien. Si uno está mal y los de uno también, hay una incomodidad. Tiene que estar el núcleo familiar completamente en un bienestar social muy bien, bienestar tiene muchos sacrificios, como tener que madrugar a las 3 ò 4 de la mañana para ir a hacer algo de lo que uno medio sabe trabajar, estar sujeto a las órdenes de un patrón y de acuerdo al perfil que uno tenga. Desafortunadamente nosotros los habitantes de los barrios subnormales, tenemos la problemática de querer tener sueldos de ministros sin saber hacer nada, eso se nos va a complicar, la mayoría de no se siente satisfecha, sobre todo la juventud. Uno ya es realista y vivir la realidad, si uno no logró en unos años, va a hacer más difícil. Un barrio subnormal, puede ser llamado así, para no darle el tinte de invasión, yo lo categorizo así.

La parte económica es la base fundamental de todo ser humano, el derecho fundamental es trabajo es primordial, luego sigue el derecho a la salud, después siguen otros, si uno no tiene trabajo está mal encaminado y es más difícil la situación.

Nosotros queremos una buena calidad de vida, nos hace falta más protección del gobierno, que el gobierno se pronuncie y de acuerdo a ello que cumpla, eso de promesas no va a tener una buena calidad de vida.

Compresión de Desarrollo

Es como las actividades que uno practica, si uno tiene un buen desempeño el desarrollo es bien no se desempeña bien es va a hacer regular el desarrollo. Frente al desarrollo de la comunidad es que se le brinden todas las oportunidades que necesita un ser humano, eso es lo que yo entiendo, que se le brinden todas las facilidades para poder desarrollar una buena calidad de vida.

Comprensión de lo Social

El ámbito social, viene a significando de varios puntos, pero los puntos principales tienen que ver con la forma de vida, de en común con los vecinos, con los señores que llegan o se retiran de barrio, que por a o por b, o por diferentes situaciones les toca dejar el barrio. Otros vienen y se amañan acá porque aquí es una parte muy económica, pero en ciertas épocas, hoy en día la parte económica está complicada.

Desarrollo Social

Donde nosotros logremos hacer lo del Cable Aéreo, sería un triunfo, eso haría parte vital del desarrollo social, y desarrollar más el barrio. El proyecto se va a desarrollar, yo confío porque llevamos dos años trasegando, trabajando en eso como comunidad, reunión en reunión. Nos ayudado a empoderarnos como comunidad y reconocer el beneficio. Es una realidad.

Ha habido unas mesas de trabajo, han sido más de 300 personas, hay videos sobre eso, hay interés de la gente para el progreso, es lógico el interés del ser humano poder progresar. Nosotros, los líderes sabemos que este proyecto macro ha tenido en cuenta a la comunidad, pero el peor error, que incluso yo he expresado en la alcaldía mayor de Bogotá, ha sido (los martes y miércoles hay reunión), tener la comunidad en cuenta para las reuniones, pero apenas los funcionarios salen de la reunión, se les olvida que la comunidad tuvo una participación, y que la comunidad es la anfitriona. Por eso solicito a los profesionales sociales, que tengan en cuenta a la comunidad, por ejemplo en el caso del nombre de estación, que no se Illimaní y yo como representante fiscal de la comunidad, reclamo unos derechos, como el nombre del territorio, por qué la estación de Juan Pablo II, tiene el derecho de llamarse la estación Juan Pablo II, por qué Manitas, tiene el derecho a llamarse Manitas, por qué Medellín es Medellín, por qué Bogotá es Bogotá, por qué San Francisco es San Francisco y por qué Ciudad Bolívar se llama Ciudad Bolívar, por qué en el mirador, no se llama el mirador, y si Illimaní, si Illimaní es un parque, no donde va hacer la construcción de la estación, que va hacer en el mirador, entonces yo reclamo el derecho, del nombre como tal de nuestro territorio, que esa es una solicitud de la comunidad, que ha venido trabajando alrededor de la socialización de la construcción del Cable Aéreo, durante estos dos años.

De las actividades de socialización del proyecto que hemos realizado, en estos dos años, recuerdo la del recorrido de la memoria, recorrimos varias partes, en el cual cuando empezó el barrio, subíamos por tal parte y luego íbamos a otra parte del barrio y así hicimos un recorrido de la memoria... Esa actividad la recuerdo, porque da nostalgia como sufrió uno acá para estar así, como está el barrio, como progreso el barrio porque este nosotros sufrimos mucho, duramos casi una hora para subir y cuando llovía, a la mitad de la loma si nos devolvíamos malo, y nos tocara continuar así nos mojáramos, lavar la ropita en la quebrada, traer los timbos de gasolina, porque en esa época, cocinábamos con estufas de gasolina, y bueno ahí va la vida, entonces da nostalgia donde uno la deja también en el territorio.

Las propuestas que hemos hecho las mesas de trabajo, alrededor de los equipamiento de la estación es sacar y tener la casa de la justicia, un teatro, unos jardines, un Cadel, porque el territorio lo amerita, una estación que tiene 14 barrios y la parte más cerca es el mirador de los 14 barrios, es un punto central, hay que movilizar la obra en este sector, porque la obra que se haga aquí tiene mucha demanda, para no tener que desplazarse hasta Santa Lucía o el Tunal, podría uno pagar los servicios aquí, sería más económico, hacer todas las gestiones acá, la casa de la justicia y no tener que ir a la casona, al centro de reconciliación, porque lo que uno tiene más ventaja en la vida, es la rapidez, el tiempo, una evolución de rápido, esa es la garantía del ser humano para salir más rápido, el tiempo. Hay que agilizar, ganarle tiempo al tiempo. Hay mayor accesibilidad y dinamiza el territorio. Nosotros los comerciantes vamos a tener fachadas muy bonitas, vamos a pintar porque se construye el Cable Aéreo, se mejorarán las condiciones del barrio, el impacto será importante, ya que salimos favorecidos, afortunadamente, porque unas de las partes más críticas de Bogotá, es este sector, entonces tenemos que demostrar que no es así como nos tildan. El turismo será algo que se abrirá, porque esto es como un pueblo dentro de la ciudad y es cerca para ir a conocer ese pueblo dentro de la ciudad, es un cuarto de hora, de la estación del tunal hasta acá, un cuarto de hora, 20 minutos los turistas están en el campo, es más rápido que ir a mesitas, que ir a otros sitios y vamos a tener el privilegio que no solo la Calera, tiene turistas sino también el sur de Bogotá.

La comunidad está a la expectativa, ha habido algunos recesos por tramitología de la construcción y eso ha generado que algunos digan que sí y otros digan que no, pero todos estamos a la expectativa de que eso es una realidad y que esto va a tener un cambio.

Los que se tienen que ir, han estado sensibilizados frente a la situación, algunos de ellos ven que las cosas han empezado, pero siguen incrédulos, son desunidos, ha habido inconvenientes, la desunión no hace la fuerza y ha habido inconformidades, aunque la inconformidad es buena, pero también hasta cierto punto, reconocer las falencias, la historia y las situaciones de los predios, los pro, los contra... La mayoría de los que se tienen que ir, no se quieren ir del territorio, porque aquí hay muchas facilidades para nosotros los pobres, uno busca la comodidad, imagínese ahora para ir a pagar arriendo, ubicar una casa, cambiar cosas a las que no están acostumbrados, la platica que ganaban, ahora tienen que ir a dejarla en una administración, porque uno se conecta con el barrio y lo que más conecta son las situaciones económicas, hay otros factores como los vecinos y las relaciones que también hacen que sea más difícil irse, sin embargo es como todo, el comportamiento de la persona. A mí me daría nostalgia irme, porque yo tengo prácticamente la mitad de mi vida aquí, he sufrido mucho para salir adelante, por mi lucha, lo que soy, es también por mi trabajo y mi barrio, yo sentiría un vacío, tristeza, uno ve que los que se van se van aburridos.

Las personas deben adaptarse a la situación, por ejemplo, los que trabajan en los carros informales, yo pienso que a ellos se les debe llamar y si tienen el perfil para conducir, con toda su reglamentación brindarles alternativas de trabajo, yo he hablado con ellos, hemos hablado de la

situación del transporte en la alcaldía y solicitamos que no los retiraran, ellos no tienen la capacidad de un parque automotor.

Nosotros queremos darle una nueva imagen a este territorio, no tener el mismo nombre que siempre ha tenido, porque a mucha gente de la ciudad es como pavoroso, venir a visitar con ese mismo nombre, a manera de ejemplo, es como un almacén de cadena está fracasando y le cambian de razón social, entonces aquí queremos hacer eso, hemos expuesto la necesidad de dar una nueva imagen con la construcción del cable, luchar para eso, eso es para que también no se sienta con pánico, vamos allá donde suceden cosas, el nombre busca como cambiar el chip de lo se dice de ciudad Bolívar.

Este es un proyecto de Ciudad Bolívar más que todo, en los cabildos que hemos tenido, hemos trabajado lo del transporte en Ciudad Bolívar, y esto va a tener un impacto para la ciudad, porque ya no nos van ver, como nos veían antes, así como nos dicen algunos políticos, esos apargatones de la parte alta, entonces yo creo que algunos dirán vamos a conocer el cable, para saber cómo quedó, desafortunadamente, las personas de este sector hemos sido muy tildados negativamente, eso es una oportunidad para el sector del Cable Aéreo, es una oportunidad de cambios de actitud, acercar a la gente y que el sur sea un lugar turístico.

Tenemos una inconformidad con el ingeniero, porque él dice que los niños son los que tienen que ponerle el nombre a la estación y ellos con han escuchado que Paraíso, de pronto lo pongan así, pero ellos no tienen la misma capacidad y la potestad que los adultos, para estas cosas.

Nosotros queremos que sea al mirador, porque desde aquí se puede mirar la ciudad, tenemos una historia, y fuimos pioneros en la construcción del Cable Aéreo.

Apéndice E

Entrevista a Aidé María Rodríguez Barreto. Barrio Juan Pablo II

Transcripción de Audio

“Autorizo a las investigadoras para hacer uso de esta entrevista en el proyecto sobre imaginarios sociales y el Cable Aéreo. Por voluntad propia he decidido compartirles mi experiencia como habitante de esta localidad”. Soy desocupada, no tengo trabajo, pues yo saco una venta de tintos a la 4:00 am, para el transporte, porque salen a las 4:00, salen unos carritos a trabajar, ahí en la avenida. Yo aprovecho de 4:00 a 8:00 am. Tengo 62 años, hice hasta cuarto de bachillerato y soy fundadora del barrio, aproximadamente estamos hablando de 35 años, esto antes era monte y ranchitos, es un barrio que unas personas invadieron y luego nos vendieron lotes, este barrio es Juan Pablo II. Vino la policía y nos llevó a la cárcel, no había luz, no había agua, no había nada, los primeros que llegamos nos dimos nuestras mañas, de aquí para arriba quedaba una vaina del acueducto y en la noche nos dimos mañas de meter mangueras y conectar, nos fuimos las mujeres con música y aguardiente en mano, para entretener los celadores y poder empatar al tubo madre. Con la luz, teníamos unos cables y los conectábamos a los barrio de abajo, por ejemplo del barrio compartir, de San Francisco, los maridos eran los que hacían esos trabajos y echábamos la luz de ahí pa arriba, el baño, se hicieron esos baños sépticos, primero antes de los pozos sépticos, defecábamos en bolsas plásticas y los botábamos lejos, la ropa la íbamos a lavar al barrio de abajo y nos íbamos dos o tres días antes para que en las casas nos alquilaran los lavaderos, pero eso eran unos colonones horribles y no la echábamos en un costal lo más arriba en la espalda que pudiéramos ...y así sucesivamente poco a poco fue progresando el barrio, hoy en día ahí lo tenemos y vivimos, yo tuve muchos inconvenientes y tuve que vender mi ranchito y actualmente pago arriendo, pero aquí estamos.

Comprensión de lo Social

Lo social es pensar en comunidad, es verse en una comunidad total, de adultos, ancianos, de niños, de discapacitados, con hoy en día soy una mujer discapacitada, entonces para mí lo social, es el trabajo que se hace por una comunidad, en beneficio en función de otros, incluye a los enemigos, hay también que servirles a ellos.

Comprensión de Desarrollo

Es como por ejemplo, yo tengo mi casita en Baroi, y yo anhelo tenerla bien edificada, bien construida, eso es el desarrollo, aquí es tener unas vías pavimentadas, un cable (hablemos del Cable Aéreo), aspiramos que si va a haber algo de trabajo o negocios que sea la misma comunidad, porque tenemos muchas personas que lo necesitamos, de pronto no tenemos los recursos, pero miramos qué hacer, como en el caso mío que saco tinto a la madrugada, me gustaría que me dieran una caseta, y me digan váyase a trabajar.

Desarrollo Social

En mi barrio se ha hecho y no se ha hecho, se han hecho: un hospital que queda a la entrada de Juan Pablo, pero con mil cantidad de inconvenientes hasta para poder pedir una cita, la pavimentación de algunas calles, aparentemente una ruta de buses, que pareciera que no existiera, nos quitaron una ruta de buses, primero teníamos unos carritos y unas busetas que venían de arriba de Alpes, y nos montaron el SIPT y eso es lo más malo que hay, porque no aparece, aquí no tenemos transporte, miremos que nos han quitado unas cosas, en pro de mejorar el servicio y nos lo han desmejorado, es decir que las cosas se hace y no se hace, porque cuando las cosas se hacen y no funcionan, se hacen pero no se hacen pienso yo.

Nosotros como comunidad, cuando empezó este barrio, aquí no había JAC, aquí lo primero que se montó fue un comité femenino y lo monté yo, yo fui la presidente, se trabajó mucho a nivel político, los políticos también nos ayudaron, se hizo una escuela, la hizo la comunidad, conseguimos que la artillería y el ejército nos ayudara, se hizo la iglesia, nos dividíamos por calles a trabajar, los que no trabajaban daban para el jugo, hasta lo del almuerzo, se hizo un centro de salud, pero Fe y Alegría se posesiono de eso, ya no viven ahí las mojas, entonces ni viven ni funciona el centro de salud, nosotros fuimos a la universidad nacional y de allá nos iban a mandar médicos a nivel político nos ayudaron a traer médicos y en ese espacio se hicieron las primeras brigadas de salud, hoy en día está abandonado ese espacio, a la parte de abajo Fe y Alegría construyó un edificio inmenso, como de cuatro pisos, para un jardín infantil, al principio funcionó, habían muchos niños no sé qué pasó, pero hoy en día hay solo 20 niños, tienen reducidos los espacios, una planta deteriorada, eso es trabajo de nosotros, porque pagamos impuestos y todo nos vale, eso sale del bolsillo de todos nosotros, es mucha tristeza, la casa parroquial, el despacho parroquial la tienen que tumbar y este es el momento, no se ha conseguido dónde va a quedar la casa cural, no se ha podido comprar, porque no se ha conseguido y no hay un lote, y mire todo ese espacio abandonado, que pudiera estar sirviendo, si fe y alegría lo cediera, para el despacho parroquial, para hacer un colegio, para hacer algo para los abuelitos, yo pienso mucho en los abuelitos y los niños. Me fascina participar en escenarios comunitarios y participó activamente en la iglesia y allí se moviliza un banco de alimentos, con el padre, llega el día viernes y se da el mercado más económico, aunque hace falta otro banco de alimentos y yo quisiera ser la organizadora, más hacia la parte de abajo, porque el banco que hay,

ya quedó muy pequeño. Allí se venden los alimentos más baratos, frutas, yogures, quesos, es más fácil en precios que los supermercados, también en este momento se está llevando una campaña un “ladrillo cada uno, una iglesia para todos”.

Participar y ser líder comunitaria, me mueve el corazón, el alma, yo no sé..., me fascina, a pesar que el trabajo por una comunidad trae muchos desagrazos, trae insultos, trae muchas cosas malas, pero también muy positivas, a mí me llena, yo creo que desde que nací, nací con ese espíritu, siempre he sido así, he hecho política, si tengo que vender un pocillo voy y lo vendo, yo voy y le pido mercado a usted, pido ropa, para darle a fulano, porque las personas no tienen que comer o si necesitan un pantalón, vienen y me golpean, en la iglesia hay también un ropero, así lo llamamos, el padre, consigue donaciones de ropa usada, pero en perfecto Estado, aquí se vende, a 1000 y 2.000 cada prenda, jeans, zapatos, de todo, chaquetas y la ropa está buena.

Cuando uno es líder, o cuando a uno le gusta, y hay personas de buen corazón, como las que ha habido y las hay y hay un líder que mueve, pide, tiene paciencia y uno consigue una droga para un enfermo o algo para una persona que lo necesite, eso lo llena a uno de mucha alegría, yo creo que servir a una comunidad, yo creo que lo hace a uno tan feliz, más que feliz que un mismo hijo, porque ver la risa, la felicidad de una persona a la que uno puede servir, uno necesita, yo necesito porque tengo muchas carencias y necesidades en mi vida, pero el saber que yo tengo esta papa y lo puedo dar a una persona, eso es muy bonito, lo pone a uno muy feliz, cambia el sentido de la vida, eso no tiene precio, así uno tenga desvanezca porque hay personas que agradecen y otras no, eso lo hace uno porque le gusta, al enemigo o yo de pronto le hablo de una manera, porque yo tengo un tono de voz que hablo fuerte, entonces hay personas que no les gusta, si usted y yo estamos bravas y el día de mañana usted viene, yo le sirvo con mucho más amor que la primera vez, porque de eso se trata la vida, porque nuestro señor Jesús, cargo un cruz, dio la vida por nosotros, por qué nosotros no lo hacemos.

Territorio

Estamos en Ciudad Bolívar y no somos una zona roja ni nada de eso, porque siempre se dice que es terrible, da miedo, yo creo que da susto, aquí hay gente muy hermosa y más aquí en Juan Pablo II, ese nombre lo pusimos nosotros, porque hace más de 25 años, vino el Papa Juan Pablo II al Tunal y la esperanza de nosotros, era que él viniera aquí a la plazoleta, pasamos cartas y todo... Y él no vino, nosotros lo vimos en la vía y decidimos el nombre... pasamos cartas y la primera JAC que hubo allí se decidió el nombre, y me gusta todo de este barrio, me gusta la gente, buena y mala, desechables y no desechables, pero esa es la vida, me gusta porque di toda una vida, aquí quedó mi juventud, quedaron mis hijos aquí, porque aquí los perdí, mi hijos se murieron aquí, viviendo en este barrio, por eso lo quiero mucho. Bueno, no me gusta que hay sectores o zonas donde venden el vicio, son zonas que unos dice que tristeza, que pesar, me duele mucho el saber que no está el centro de salud, porque eso se trabajó y se hizo para un centro de salud, era la intención, cuando el Estado trajo médicos y enfermeros allí se atendía, pero hicimos

unas jornadas de salud a las bravas, a las bravas no les metimos a las monjas, cuadramos, en que yo golpeaba y le hacía charla a las monjas y luego otras personas empujaban y nos entrabamos, y allá nos entramos para las brigadas, alcanzamos a hacer dos, pero eso fue hace como 25 años... hoy en día está abandonado, y da tristeza de que el gobierno, llámese quien se llame, cualquiera que se llame gobierno, ninguno pone sus ojos hacia la mira de Ciudad Bolívar, habiendo gente tan inda, solo se acuerdan de nosotros cuando necesitan los votos, mandan sus subalternos, prometen cosas bonitas, pero luego no se vuelven a ver.

Las personas que viven en mi barrio son estudiantes, vagos, hay marihuaneros, enfermeras, policías, vendedores ambulantes, amas de casa que trabajan por días, hay Secretarías, hay comerciantes, estilistas. En la JAC, del primer sector, se están haciendo actividades para los abuelitos, de actividad física, sin embargo, yo no voy por allá, porque tuvimos un altercado con el presidente de la JAC. Ahora he trabajado, no directamente con la JAC, sino en otros espacios, pero ayudando a la comunidad, también fue que tuve un accidente entonces yo tuve una discapacidad, estuve 4 años invalida en una cama, no me podía mover, ni parar y todo eso me alejo de mis actividades tanto de trabajo como de participación, hasta ahora es que estoy volviendo a respirar; tuve varias operaciones a la cadera, estuve en silla de ruedas, caminador, muletas, entonces todo eso me ha relegado y la falta de recursos también, porque uno para estar en actividades y en todo necesita para el transporte, para un tinto, entonces eso también me restringe, porque económicamente no estoy bien.

Yo si me veo trabajando con la comunidad, manejando un grupo de abuelitos, yo quisiera que ese centro de salud nos lo entregaran y dijeran miren trabajen, me gustaría, yo le digo al padre, si pudiéramos tener un salón grande, cuando se construya la nueva iglesia y poder trabajar por los abuelitos, y él me dice, usted es soñadora y yo le digo, si soñar es lo único que no le cobran a uno, soñar no cuesta nada.

Calidad de vida

Yo creo que es cuidar la salud, ser una persona aseada, tener una vida estable, un trabajo, una vida donde no haya riquezas, pero donde no falte todo, es decir que hay lo necesario, tener algo en el bolsillo, si hay para fruta todos los días se come fruta, pero si solo hay para agua de panela, pues se tiene que tomar agua de panela. Yo pienso que es importante tener ayudas y apoyo, para poder brindar cosas que necesitan, transporte, médicos, en este momento quienes más necesitan son los niños y la tercera edad, en este sector, en Colombia y en el mundo los abuelitos, son personas que han abandonadas, que han descuidado, por la misma familia, el mismo Estado, a ellos hay que agradecer, porque todos les debemos algo, ellos han construido muchas cosas, como enfermeros, como lavaderos, como Secretarías, como constructores, y hoy en día, el abuelo es el que más abandonado está; en este momento el gobierno les está dando un bono como de \$240.000, creo, como cada dos meses, eso no es suficientes, porque el gobierno cree que cumple con eso, pero nunca mandan una visita y revisan si realmente la familia los invierte en los

abuelos, eso no es fácil de arreglar, pero poder brindar una calidad de vida, con todo lo que necesitan, se necesita plata, sin plata no se pueden hacer muchas cosas. Si hay un empuje, por ejemplo, hay muchos abuelitos que saben coser, que saben la zapatería, saben de obras manuales, infinidad de cosas y si pensamos en calidad de vida, porque no pensar en que ellos pueden trabajar y cubrir cosas para él mismo, porque no se le ayuda... como en forma de talleres, las universidades pueden ayudar junto con el gobierno a vender lo que se produzca... esto es como un sueño, yo creo que me muero y no alcanzo a verlo...

Cable Aéreo

Yo lo sé porque cuando ellos llegaron aquí, hace como dos años larguitos, yo fui una de las primeras, y lo he estado acompañando, yo siempre he estado, nos reunieron, nos contaron lo del Cable Aéreo, nos dijeron que iba a pasar el cable, que iba a hacer para una vida mejor, nos hicieron varios encuentros, el primero lo llamamos la memoria, porque lo hicieron en la plazoleta y en sitios diferentes de cómo empezó el barrio, y cada uno llevo cosas y hubo entrevistas y ahí vamos... Ahora, la gente, pues... está descontenta por la venta de las casas, porque la gente, (yo lo he dicho personalmente)... cuando empezaron a llamar para lo de la venta de las casas, yo reuní la gente, y le dije no venda, únanse todos y seguros ustedes hacen presión, les van a pagar mejor o los van a ubicar mejor, con el primero que venda ya estamos a dentro, de casi 35 años que tiene el barrio de fundado... hubo alguien que compro su lote y edificio, en esa época no le costó nada, casi nada invirtió en la construcción y que vengan y le ofrezcan \$50.000.000 o \$60.000.000, pues se les hizo mucha plata, entonces se destromparon a vender, hay gente que ha empezado de 2 a 5 años hacia acá a edificar su rancho y le dieron de pronto lo mismo que al que le dieron \$50.000.000 ò \$60.000.000, entonces a esa gente no le alcanza con ese dinero, para comprar en otra parte, entonces vuelvo y digo, si se hubieran unido como yo propuse, se sabe que sí, habían tumbado las casas, pero les hubieran dado un poquito más, en especial a los que empezaron a edificar sus casas, ya el material no vale lo mismo que hace 30 años y hoy en día la mano de obra, es mucho más cara que el mismo material, también, el gobierno no supo manejar esto, a nivel de casas, los arriendo aquí se subieron por lo alto, una casa que ayer estaban pidiendo \$50.000.000, hoy están pidiendo \$100.000.000 - \$120.000.000.

También alrededor de la sensibilización del Cable Aéreo, nos hicieron un programa de capacitación, para negocio, no nos ofrecieron nada, pero se piensa que alrededor de las tres estaciones, haya la forma de que nos dieran un local o una caseta, para poder trabajar, llevamos un año y medio de capacitación para negocio, eso lo ha dado y lo ha acompañado, nos han explicado que aquí iba a venir un elefante grande y si la gente no estaba capacitada con posibilidades de negocio, pues iban a llegar centros comerciales, y seguíamos en las mismas y entonces nos dicen que el Cable Aéreo no quiere eso para la comunidad, para la gente del barrio, que ellos quieren apuntarle a través del Cable Aéreo mejor calidad de vida, que el cable nos traiga mejoramiento en todos los aspectos.

Yo creo que el cable tiene más cosas buenas y con relación a lo de la capacitación en negocios, pues en mi caso, yo tuve un negocio y digamos yo no tenía claro lo de los gastos y las ganancias y después se está uno lamentando qué hizo de trabajo, qué hizo la plata, porque yo no separaba eso, yo veo muy productiva esa capacitación, ha servido para mucho y a mí personalmente me ha servido para sacar mis capacidades, porque yo estaba abandonada, estaba relegada, a mí me sirvió, me ha servido tanto que empecé un curso en Juan Bosco, de computación ya aprendí, no soy la profesora, pero he aprendido, mi hijo me regaló para un computador, lo sacamos a plazos y lo estamos pagando... eso tengo yo del IDU y eso lo agradezco porque así mañana o pasado mañana no se vea el negocio o no pueda sacar adelante lo mío, porque yo quiero verme trabajando, haciendo lo mío, siento que me siento útil para la comunidad y para mí, porque si yo tengo y mi vecino necesita, yo le doy. Por medio del IDU, me metí a Juan Bosco, miremos que es de acuerdo. Sin embargo me siento descontenta con la comunidad, porque la comunidad ha salido muy desagradecida, yo quisiera que toda la comunidad tuviera ese empuje, como esa fe de que las cosas van a salir, pero la gente se ha vuelto hoy en día, como muy conformista, si las cosas no salen ya, ahí dejan la toalla tirada, lo digo porque en el curso que tuvimos, el capacitador preguntó qué necesita para el negocio y una persona dijo un café internet, cabinas, para pagar recibos, recargar, y todas esas cosas, pero para eso nos pedían unas encuestas, (yo no pude hacer esa tarea y me retiré, por mis discapacidad, me retiré del curso, pero no del proyecto del cable, seguí asistiendo, pero no dije nada); una señora dijo que era graduada en construcción, otra líder María, profesional y todo, ella pidió hasta volqueta y el IDU le dijo que no le podía dar todo eso, entonces se desanimó, el instructor nos llamó y nos dijo que no nos desanimáramos, entonces ella pasó un presupuesto para hacer bizcochos y nos trajeron un señor de presupuestos y a Claudia de Master Chef, y me metí con la idea de hacer tamales y le conté a ella cómo los hacía, y le dijo a nuestro capacitador y al de presupuesto que yo sí sabía hacerlos, y que yo debía ser apoyada, entonces hubo muchas cosas, a algunos sí la idea a otros no, algunos tuvieron que cambiar de idea, en fin... Luego nos dijeron que nos daban un presupuesto, no sé, a vuelo de pájaro digamos \$29.000.000, no me acuerdo bien, pero para las cinco personas que habíamos Estado en la capacitación de ideas de cocina, y que de todas formas eso había que pagarlo, entonces eso desanimó y entonces se retiraron, porque deudas en compañía es difícil, entonces yo digo que mis compañeras y el IDU perdieron dos años de capacitación, nada lo agradece la comunidad...

El cable es bueno y malo, con relación al transporte, es bueno porque aquí hay mucho pueblo, demasiado, a las 3 ò 4 de la mañana eso es un hormiguero, el día domingo es mucha gente, el 20 de julio no es nada para todo esto, es terrible, entonces es importante el cable para el transporte y estamos de acuerdo, la comunidad en general está de acuerdo, a los que les están tumbando pues no, porque es lógico...pero en sí se piensa en el progreso, en que el barrio se va a valorizar, otros dicen que también los impuestos se van a subir, la gente del IDU dijo que no iban a subir los impuestos, sin embargo eso está en veremos, porque lo más probable es que se suban los servicios, los impuestos y vamos a dejar de ser del estrato que somos, porque de eso tan bueno no dan tanto...es la realidad, y tienen cosas en su contra , como que nos va a perjudicar en la medida

en que los carritos que están trabajando se ven perjudicados ellos y nosotros, en el caso mío que casi no puedo caminar, ni desplazarme mucho, hago uso de ese carrito, desde San Francisco hasta aquí, estando el cable, nos piensan quietar ese servicio, entonces la gente que no necesitamos todos los días el transporte del Cable Aéreo, qué vamos a hacer, porque el cable sale del Tunal, derecho a Juan Pablo y por ejemplo yo que no voy a ir sino a San Francisco, cómo me bajo y cómo me regreso, esos carritos no deberían quitarlos, además esa gente que trabaja allí, vive de eso, tienen sus familias, esas rutas fueron conformadas desde que este barrio, no era barrio legal, eran ranchos, han sido gente de aquí, fundadores del barrio, ya dijeron que los iban a quitar, los carritos salen a las 3:30 am y llevan la gente hasta San Francisco y allí toman un bus, cómo cogen un Cable Aéreo y llegan a San Francisco... mucha gente se desplaza de diferente manera, no necesariamente tienen que ir al Tunal, entonces ese es el conflicto más grande y el daño más grande que nos van a hacer, quitando esas rutas. El cable va impactar esta zona porque va a llegar, pero se necesitan ciertas horas, ciertos servicios, porque por ejemplo el cable no va a parar en San Francisco, entonces cómo bajamos si no tenemos más medios, de aquí a San Francisco es lejos... Yo, por ejemplo voy al médico a la Candelaria, a mí el Cable Aéreo no me sirve para ir a allá, ni de ida ni de venida, mientras que los carritos sí... entonces, eso va a hacer un impacto social, no solo por la falta de servicio sino el mal que le van a hacer a muchas familias, porque las familias viven de eso..., es una problemática de Juan Pablo y de Manitas porque en todos estos barrios existen los carritos, existe la gente del barrio que trastea su gente, toda esta zona tenemos ese problema y es un problema que el IDU y nadie lo ha pensado, ni han dicho, cómo vamos a arreglar este conflicto, o llamemos a esta gente, a estos transportadores y legalicémoslos, démosles un permiso, así tengan que darle responsabilidades, de esta manera se están haciendo dos cosas, dejándoles el trabajo para mantener sus familias y están beneficiando a la comunidad, puede ser algo de doble manera, nos dejan los carros y también que haya Cable Aéreo, porque el cable es bueno, a mí encanta, pero lo falta del carro nos perjudica, en ese caso yo me siento perjudicada y como yo hay infinidad de personas...

El Cable Aéreo tiene relación con la calidad de vida, porque puede ser progreso, pienso que va a haber más trabajo, pienso que van a venir muchas personas, extranjeros, va a haber bulla, la misma gente de Ciudad Bolívar que no sale, como de la Candelaria, San Francisco, Jerusalén, que no se ven directamente beneficiados, van a querer venir a conocerlo... Es una oportunidad de que conozcan el barrio y es que esto va a ser turístico, la idea sería que el Cable Aéreo trajera oportunidades económicas para las personas que nos gusta trabajar, decir bueno, tengan estos recursos, organícense, y eso lo que esperábamos con la capacitación, con relación a la infraestructura y el diseño del barrio va a cambiar, sería maravilloso si lo que estuviera dibujado en los papeles fuera a ser así, el gobierno nos tiene abandonados porque nos cree los chilindrosos, que no merecemos nada y eso es mentira, porque la gente de ciudad Bolívar le ha aportado al progreso del país, si usted se va para Medellín a trabajar y se ha formado aquí en Bogotá, aquí en Ciudad Bolívar, usted está aportando al desarrollo del país, aporta sus conocimientos, y así pasa cuando los colombianos que estudiaron aquí, que se graduaron aquí se van para otro país, también están aportando... y de aquí en Ciudad Bolívar hay mucha gente capacitada, entonces no

se debería estigmatizar como lo hacen con Ciudad Bolívar. En función de la calidad vida, el cable va aportar, porque van a dejar que la gente trabaje, organizada, limpio... El desarrollo del proyecto va a generar que la gente se esmere por su barrio, por su lugar, porque saben que viene gente de afuera, es un mejoramiento de vida y de pensar, se cambian cosas en todas las formas como seres humanos, en el ambiente, en el aspecto socioeconómico, en el hábitat, se deben acordar de la gente y sus sectores, por ejemplo si hacen un censo, de la gente de Juan Pablo, pues la gente trabajando en Juan Pablo, de estas tres áreas – zonas donde se va a construir se debe beneficiar la gente, de todas maneras creo que este proyecto nos va a traer dolor y tristeza, porque alrededor de esto va a venir el elefante grande, el que tiene plata, el que puede construir centros comerciales, el que puede construir apartamentos para venderlos, no van a decir usted no tiene vivienda, pues venga yo le doy esto a ustedes, eso no lo van a hacer...

La gente que se tiene que ir, todo ha sido malo... mucha gente a comprando aquí mismo en Juan Pablo, porque fueron fundadores, fueron los primeros en invadir o en comprar esos lotes, hay una historia, la gente no se quiere ir... algunos no han querido desocupar... Si yo me tuviera que ir, no sería fácil desprenderme de un terreno, donde a uno le ha costado muchas cosas, las casas están conformadas por familias, son de tres o cuatro pisos, familias enteras, mamá, hermanos, sobrinos, hijos, nietos, las familias están organizadas, incluso hay abuelos... el cable destruyó la unidad familiar, han tenido que separarse, porque con el dinero que les dieron, no pudieron conseguir una casa al acomodo, o como estaban antes, cada uno por su lado... esos hogares se han desbaratado... imagínese los abuelos y las casas donde cada uno aportaba algo, uno pagaba la luz, el otro el agua, el mercado y así, ahora los abuelos no tienen como trabajar y con esto hizo que cada uno cogiera por su lado, entonces qué van a hacer los abuelos??... Yo veo que hay cosas buenas, pero eso que cuento es lo malo, como seres humanos tenemos que reconocer las debilidades y las capacidades, porque es cada uno es así..., lo mismo son los proyectos, hay que poner la balanza, a veces me siento desubicada, porque sé que hay cosas buenas del cable, pero con mucho dolor y mucha tristeza digo que acabó con muchas familias, hace aproximadamente dos meses... cuando se fueron las primeras hubo mucho borolò, incluso hubo personas que robaron cosas de las construcciones cuando desocuparon, faltó mayor visión por parte del IDU, inicialmente nos dijeron que solo compraban y necesitan el terreno, que nos podíamos llevar los ladrillos, pero después dijeron que no y eso generó que el vandalismo, se necesitaba gente que cuidara y orden de tumbar las casas... eso ha sido muy difícil donde los ñeros se pelean por un ladrillo, por una taza del baño... Yo me siento desubicada, a veces siento que es muy bueno, pero a veces no sé...

La comunidad presentó una maqueta y unas solicitudes con respecto un espacio de atención a víctimas, un jardín infantil, un centro cultural, alrededor del Cable Aéreo, esto nació como necesidades sentidas de la comunidad, y como el gobierno nunca había hecho nada, es la primera vez que nos tienen en cuenta, cuando piensan en un proyecto de tal magnitud y nos tienen en cuenta, vale la pena destacarlo, nos han capacitado, nos han abierto los ojos, somos también desagradecidos, no nos hemos organizado bien..., la gente del IDU ha sido muy profesional, han tenido que aguantar cosas difíciles por parte de la comunidad... Creo que también es que nos

hace falta recursos económicos para tener mayor empoderamiento y organización, no nos podemos empoderar si no vemos beneficios, también es la cultura del deme...no es fácil...

La Iglesia se va a tumbar dado lo del Cable Aéreo, pero se va a aprovechar para que sea más grande. La queremos subterráneo, pero es muy costoso.

Apéndice F.

Entrevista a Clara Patricia Payan. Barrio Nueva Colombia

Transcripción de audio

“Autorizo a las investigadoras para hacer uso de esta entrevista, en el proyecto sobre imaginarios sociales y el Cable Aéreo. Por voluntad propia he decidido compartirles mi experiencia como habitante de esta localidad”. Vivo hace 3 años en el barrio, en Ciudad Bolívar llevo 7 años, vivía en Cali y fui desplazada por la violencia, antes vivía en Manitas, y no era como soy ahora, empecé a participar en las reuniones del IDU y allí conocí a la dueña de esta fundación, donde actualmente trabajo. Esto fue un proceso muy diferente para mí, empecé a desarrollar más capacidades para trabajar con la comunidad, porque esta fundación tiene el propósito de cuidar el medio ambiente, hacemos jornadas de reciclaje, en esa medida he ido conociendo mucha gente y por eso ya la mayoría de gente de la comunidad me conocen y eso que hasta ahora llevo tres años dedicada al trabajo comunitario. Incluso vivía en un ranchito, cerca al salón comunal del barrio manitas, donde va a quedar una de las estaciones del Cable Aéreo, ahí empezamos unas reuniones las personas antiguas del barrio, sacaban el agua de los pozos, y lavaban en quebradas, encima de piedras eso lo contaron algunas personas en uno de los talleres que hicimos, donde compartimos un refrigerio, fue una reunión muy importante, luego hicimos una reunión muy importante, hubo mucha gente y luego nos dieron unos carros que dicen Cable Aéreo, hicimos una caminata e hicimos ese recuento de todo lo que había pasado de hace aproximadamente unos 37 años para acá, ayudamos a hacer una maqueta pensando cómo iba a hacer la construcción y empezaron a hacer reuniones con la comunidad para quienes querían hacer parte de un proyecto, por medio del SENA y yo me inscribí para eso, yo trabajo en alianza alimentaria, lo mío es de alimentos, hay también proyectos para hacer zapatos, artesanías, ferretería, otro para colocar un restaurante de comida típica. La relación con el Cable Aéreo y el proyecto, los del IDU, dicen que cuando ya se construyera el cable, que quienes hemos venido trabajando en este proyecto desde hace dos años, vamos a poder quedar con un puesto en la estación del Cable Aéreo y allí podamos trabajar los mismos de la comunidad y no que vengan personas de otro lado a vender productos, artesanías o comidas, sino que seamos lo de la comunidad, yo pienso que esto es muy importante porque nos tuvieron a nosotros en cuenta, en las propuesta y en la proyección del Cable Aéreo, yo viví en Medellín y yo nunca vi que hicieran esto que se está haciendo acá, allá no convocaron a la gente a reuniones para conocer el proyecto, aquí entregaron volantes, divulgaron la información que todos nos enteráramos del Cable Aéreo, no solamente nosotros, sino los del paraíso, sector de Manitas y los de Juan Pablo y de Compartir. Entonces yo ya conozco gente de Compartir, de Juan Pablo, del Paraíso, de todas partes y entonces nos tienen en cuenta para participar con relación a toda la estructura que van a desarrollar.

Comprensión de lo social

Compartir, socializar con los demás, hablar con los demás, expresarse con los demás, crecer con otros, por ejemplo conocer y compartir con entidades como el IDU, Universidades, ellos nos han hablado del turismo, porque aquí van a llegar turistas y nosotros vamos a ser como guías, es va a ser un lugar muy importante, a pesar de que la localidad tiene un aspecto diferente ante los ojos de los demás... , dicen que pasan muchas cosas , aquí hay gente buena, hay gente noble, que no roba, que es sencilla, humilde, que vale mucho. Yo digo que van a llegar muchos turistas a mirar, toda esa gente a conocer el Cable Aéreo y a socializarse con nosotros para cambiar el estigma que hay aquí, la gente no habla bien de Ciudad Bolívar. Ladrones hay en todas partes, la delincuencia en Bogotá está en todas partes, en el norte, en Suba, matan en todas partes y en Colombia todos los días se oyen por las noticias... Para mi Ciudad Bolívar, no es lo que la gente cree, aquí hay otras bondades, talentos capacidades... Nosotros estuvimos dos años con los talleres del IDU, y para nosotros fue muy importante eso, tener una idea de negocio, nosotros de pronto podríamos poner una venta de empanadas, pero no sabíamos cómo negociar, cómo atraer la gente, cómo hacer el mercadeo, nosotros aprendimos muchas cosas, por esto para nosotros lo del Cable Aéreo ha sido muy importante.

Comprensión de Desarrollo

Pues creo que ha desarrollado un proyecto de Cable Aéreo, muy importante para la ciudad y para esta localidad. Y cuando pienso en desarrollo, significa que algo avanza, que algo muy importante sucede en un lugar donde se veía como un estigma, por ejemplo, que aquí no se creía que iba a pasar algo, la gente decía en esa localidad que van a poner eso, qué van a desarrollar allá algo porque no valen la pena, y donde uno menos piensa hay personas que valen la pena y donde es posible que se generen nuevas cosas y desarrollos. Se puede desarrollar algo muy importante, no pensar como los demás piensan.

Desarrollo Social

Pienso que es desarrollar un ambiente diferente, económicamente, que pasan cosas importantes como el turismo, por ejemplo, estamos desarrollando un proyecto con el acueducto en la quebrada Limas, para crear un parque, como cuando la gente se suba al Cable Aéreo, la gente vea cosas bonitas, no basureros, no cosas feas, sino todo muy bonito. Un parque muy hermoso. Y eso lo estamos haciendo la comunidad. Por ejemplo, por la quebrada Limas, corre agua sucia y el acueducto y la comunidad hemos hechos cosas para recuperarla, nos hemos reunidos, hemos hechos solicitudes, hemos empezado a hacer huertas y jardines bonitos para que el territorio se vea diferente.

Qué debe hacer la comunidad...para que el desarrollo social

Las instituciones deben apoyar la comunidad, ya que estamos interesados en cambiar el sector, debemos unirnos todos, hacer gestión ante empresas. Por ejemplo, el presidente de la JAC de Vista Hermosa, se molestó porque habíamos hecho huertas y nosotros hablamos con él y le llevamos firmas de que nosotros éramos promotores ambientales, y que queríamos un cambio para el territorio y entonces él nos dijo que no sabía lo que estábamos haciendo, y bueno ya se solucionó. El fin de semana hicimos una comparsa para dar a conocer lo que se ha venido haciendo en el territorio frente al medio ambiente, nuestro objetivo es salvar la quebrada Limas. Y ya cuando esté el Cable Aéreo, y los turistas vengan digan...ah, esto no es lo que dicen de Ciudad Bolívar, se busca que haya un cambio en la percepción del territorio.

Hace dos años yo participo en proyectos ambientales, en la localidad, en la recuperación de las quebradas y en defensa de espacios naturales, evitar la excavación de las montañas, por ejemplo, aquí hay unas que han venido excavando, porque allí hay una mina. Participo en las reuniones convocados por la JAC.

A mí me gusta el trabajo con la comunidad, porque yo siento que hay mucha vulnerabilidad, hay muchos niños y me interesa que esos niños vean otras cosas, otros ambientes, en este sector, porque por ejemplo cuando hicimos la comparsa, los niños participaban, con esos muñecotes, yo quiero ver a esos niños felices, no solo en la comparsa sino que sean felices en el barrio, que admiren que ya no hay basuras, escombros, que la quebrada está bonita, y nosotros a los niños les enseñamos a cuidar el medio ambiente, a no botar basura, aprenden a reciclar aquí en la fundación, tienen talleres, tienen salidas, siempre les hacemos muchas actividades, no les damos plata, pero si conocimientos, esto es puro trabajo propio, sin embargo la fundación tiene algunos padrinos extranjeros, hay muchas cosas que hay que lucharlas, hemos hablado con entidades para lograr cosas.

Por qué es importante participar en comunidad

Uno se vuelve muy social, muy comunicativo, conoce más de proyectos, hay partes en que la gente no se vincula y dice a qué horas hicieron esto, no se dan cuenta de las cosas porque no participan, también hay gente que es egoísta o les gusta estar solos, pero yo pienso que es tan importante socializar y compartir con la comunidad. Me encontré con una persona del proyecto de artesanías y le informé de una reunión, entonces es importante comunicarse, relacionarse.

Qué ha servido para la gente...

Yo pienso que en este momento dado el Cable Aéreo la gente está más despierta, más interesada de conocer lo que pasa, de ir a las reuniones de cable, las JAC está informando y la gente llega.

Acá nos han visitado los del jardín botánico, del acueducto, de la Secretaría de turismo, la Secretaría de desarrollo económico y Secretaría de salud y del ambiente. Hospital Vista Hermosa, prestan atención en psicología, vacunación, atención a perros, visitan a las

personas discapacitadas, dan talleres, el hospital es la entidad que más presencia hace en el territorio.

Existe un proyecto que se llama AMAUTA, es una organización de la comunidad, también hay jardines infantiles, es un beneficio muy importante para las mamás que trabajan, para la comunidad es muy benéfico, eso es importante. Nos hemos unido con otros proyectos para hacer cosas y que la gente reconozca que se hacen cosas importantes y buenas.

El Barrio

Nueva Colombia, este barrio se caracteriza por el aseo, hacemos jornadas ambientales, hay reunidas tres señoras que cuidan el barrio, son zonas limpias, y se hace gestión para que las calles puedan pavimentarse. En este barrio hay más de 200 personas, aquí la gente trabaja en empresas, trabajan en el comercio, otros trabajan como independientes o tienen sus actividades en el propio barrio: tienda, bar, chatarrería, ferretería, supermercado, café internet, así...

Lo más bonito de acá del barrio son las huertas, donde están sembradas las flores, las hortalizas, las matas, hay que recuperar la quebrada Limas.

Calidad de Vida

Es tener estabilidad económica, bienestar social, construir con otras personas, socializar la gente, por ejemplo en diciembre, se arreglan las calles, se saca el equipo de sonido y se hace un sancocho para todos... Yo pienso que para tener estabilidad social y económica, es importante hacer cosas, por ejemplo se han hecho convocatorias para ofertas de empleo... no tener recursos económicos afecta la estabilidad casi siempre, si no hay trabajo, no hay plata, sino hay plata no hay comida, no hay con qué pagar el arriendo, los servicios... Yo tengo que mejorar muchas cosas, por ejemplo que mi proyecto sea una realidad, estoy haciendo mi bachillerato, en junio me gradúo y quiero empezar un técnico en preescolar, en estos momento ha sido un cambio muy importante en mi vida, socializar ha sido clave para mi vida. Pensar el desarrollo de mi barrio, me hace pensar que ahora que nosotros recibimos lo de la Secretaría de desarrollo, con relación a una unidad productiva, yo creo que eso puede beneficiar a otros, porque yo podría generar algunos empleos, también capacitar a otras personas para que hagan lo mismo que nosotros hicimos.

El Cable Aéreo

Yo no le veo nada malo, yo le veo todo positivo, yo creo que la construcción del Cable Aéreo va a tener la posibilidad de generar empleos para la obra, van a venir ingenieros y van a contratar personas de la comunidad, porque eso es lo que nosotros hemos estado trabajando y lo que hemos escuchado en las reuniones con el IDU. Más a o menos en noviembre empieza la

convocatoria y la idea es que todos los de la comunidad trabajemos allí alrededor del Cable Aéreo. Yo que estoy en la alianza alimentaria, es importante empezar a hacer cosas, a trabajar, a vender almuerzos, empanadas, todo, incluso antes de que nos den lo que nos van a dar... yo creo que lo turístico es clave, van a venir muchas personas, y aquí en Ciudad Bolívar a ver un cambio, es eso así, eso es seguro... a nivel, físico, económico, desde lo laboral, desde lo turístico y lo social. Yo creo que algo negativo es la delincuencia y eso es algo que no se ha trabajado, la policía o la justicia no han hecho cosas por cambiar, y eso podría ser un obstáculo para el proyecto.

Hay muchas opiniones de la gente que tienen que irse del barrio, por la construcción del Cable Aéreo, hay unos que a pesar de que deben irse, le gusta el cambio y no tienen problema, otros en cambio dicen que ellos son de aquí y no quieren irse de ninguna manera, es más algunos no han querido entregar sus predios... Otros han comprado aquí mismo, sin embargo aquí hay dificultades porque quienes han podido comprar y vender tienen sus papeles al día, pero aquí hay muchas casas que no tienen documentos legales, no legalizaron escrituras, entonces les dan plata a los que son los dueños del terreno, pero quienes tienen sus casas, por no tener papeles.

En las reuniones hubo muchas discusiones, peleas, donde la gente decía que cómo iban a sacarlos de allí si llevaban tantos años, no estaban de acuerdo con el proyecto, otros por el contrario sí estaban de acuerdo, hubo muchas diferencias, pero se pudo discutir y hablar de las cosas. También ha pasado que muchas casas las han remodelado, les han subido el costo del arriendo y han hecho otras remodelaciones a las cosas, la gente ha cambiado sus casas a la luz del Cable Aéreo. Si a mí me fueran a sacar de mi casa para el Cable Aéreo, yo lo vería como algo positivo, lo que yo haría sería buscar algo aquí en mi barrio, incluso para poder disfrutar del Cable Aéreo. Yo no me iría...

Con relación a la movilidad, en este momento no es fácil llegar a este sector, hay poca movilización de rutas, pasa como cada hora o cada dos horas. Más abajo hay dos rutas, pero con lo del cable las van a sacar, pero la verdad se mueve mucho para la gente. Sin embargo, parece ser que movilidad ha dicho que hasta diciembre las dejan trabajar, pero deben respetar los paraderos y se vinculan a Transmilenio... Yo pienso que el Cable Aéreo es muy importante y contribuye para la movilidad, aquí hay mucha gente, para los barrios de Villas del Diamante, de Nutibara, esa gente no tiene movilidad, tiene que bajar hasta Vista Hermosa para poder coger un bus para la 30, la gente tiene que desplazarse mucho a pie, gasta mucho tiempo movilizándose, por ejemplo el sector de Juan Pablo, no tiene sino una ruta, no trabaja nada más en transporte, de resto lo que tienen son unos jeep, o carros piratas... por eso el Cable Aéreo, es muy importante... porque Ciudad Bolívar es una localidad muy grande, incluso tenemos zonas rurales, imagínese que hay una ruta de transporte que sube hasta el Verbenal, colindando con Quiba, allí no hay transporte formal... solo jeep.

Para mí el proyecto de Cable Aéreo ha hecho que la gente nos conozcamos, adquirir conocimientos, pensar en otras cosas, hemos reconocido el territorio, hemos conocido líderes, nos hemos unido como comunidad, hemos empezado a hablar de turismo, y somos nosotros los

encargados de que las instituciones y apoyos lleguen aquí y se haga algo. La primera movilización de derrumbe de casas hace unos quince días en el barrio (día de la entrevista: mayo 5 de 2015), el día que desocuparon esas casas, hubo muchos delincuentes, sacaron hierro, las ventanas, hubo peleas entre ellos por las cosas que pudieron llevarse de las construcciones, le toco venir a la policía, y bueno tuvieron que venir los que derrumbaron y terminar la demolición. Incluso hay habido accidentes, a un muchacho que estuvo sacando como hierro se le vino un muro encima, entonces son cosas que pasan y no se prevén... Me parece muy chévere que, en la capital de Colombia, se construya el Cable Aéreo y que lo hayan hecho en esta localidad.

Apéndice G

Entrevista a Álvaro Gómez. Barrio El Paraíso

Transcripción de audio

“Autorizo a las investigadoras para hacer uso de esta entrevista, en el proyecto sobre imaginarios sociales y el Cable Aéreo. Por voluntad propia he decidido compartirles mi experiencia como habitante de esta localidad”. Primero soy una persona de origen campesino, desplazado por la violencia por esa vaina entre conservadores y liberales, mi familia perdió todo, llegamos a esta ciudad y llevo casi toda mi vida aquí, tengo 65 años. Mi mamá decía que en la ciudad habían mayores posibilidades, primero de salvar la vida y por otro lado de encontrar en Bogotá mayores opciones, salvar el problema y también posibilidad de educarse más fácil que en el campo, pero yo creo que eso no es cierto, es más era más difícil, y bueno fue pasando el tiempo y fui observando muchas cosas, y empecé a trabajar en el urbanismo, pero en un urbanismo que no es legal, que le llaman pirata, urbanización sin ninguna legalidad, simplemente se toma la tierra y se empieza a construir un barrio, eso empezó desde niño, cuando yo vi lo que pasó en el barrio Policarpa, y vimos con el tiempo que se podía hacer algo parecido, obviamente ilegal y fue así que quisimos a través de esto hacer visible una problemática en Bogotá, porque día a día seguía llegando gente a Bogotá, casi siempre por un desplazamiento disimulado, silenciado, en Bogotá y en cualquier parte de Colombia, hay gente desplazada, no solo por la situación de violencia, sino por el abandono del Estado; y entonces se hace ver una problemática social de vivienda, incluso para las personas que trabajaban no tenían derecho a su vivienda, invertían sus cesantías y sus cosas y se las quitaban cuando se colgaban, no habían políticas de viviendas, había que tomarse las tierras a las malas y nosotros entramos en eso a Ciudad Bolívar, cuando Ciudad Bolívar no era Ciudad Bolívar, y se inicia un proceso de tomas de tierra, la gente va por donde uno le indique que hay condiciones, en ese momento era la vivienda, sin embargo en ese tiempo no mirábamos eso como lo miran hoy en día quienes se toman las tierras a las malas y cogen las tierras como lucro personal, a enriquecerse con las tierras, nosotros no lo vimos así, lo vimos una manera de organizar la gente y organizar un barrio, viviendas y veíamos una posibilidad de desarrollo para la gente, para el barrio, para el territorio, para la misma ciudad, de los lugares, donde hubiera asentamiento de la gente. El asunto no es tomar la tierra, es desarrollarla y nosotros queríamos hacer un proceso social y visibilizar una cantidad de líos y necesidades de la gente, no es coger la tierra por la tierra... Todo lo que es Ciudad Bolívar es un territorio hecho por la comunidad, por nuestras ideas, no hecho por el gobierno, todo lo que se ve de Ciudad Bolívar es una construcción de nuestras propias manos y nuestras mismas orientaciones, ideas de los líderes del territorio; obviamente cuando el gobierno ve que es en serio empieza a apoyar. Por ejemplo nosotros llegamos a vivir como en un desierto y a hacer un curso de supervivencia, aquí no había transporte, no había agua, no habían vías, no había nada, simplemente nos dijeron aquí está este lote y usted verá que hace, si lo coge, si lo bota, si lo daña...etc...le vamos a dar un plazo de unos días...la gente por la necesidad no le importa que

haya que hacer..., se hizo y se hace y así empieza y seguimos el desarrollo, cosas que hace el gobierno, lo hicimos nosotros, nosotros hicimos nuestro propio alcantarillado comunitario, sacábamos el agua de donde fuera, sin embargo esas son historias aparte, traíamos las cosas en nuestros hombres. Hicimos también procesos sociales, de organización comunitaria, líderes, juntas comunales y esas las hemos desarrollado nosotros, no hubo gobierno o fundaciones ayudándonos a eso, todo hecho y gestionado desde nosotros. Por decir algo, llego la luz, hay tantas historias sobre todo lo que pasaba, tan bacanas, tan diferentes de ver la vida en el caso de quienes lo han tenido todo y no han tenido que conseguir nada, lo tienen todo que hasta llegan a hacer inútiles, mientras que la persona que hace aprende y desarrolla capacidades, por ejemplo, en Japón la gente se suicida, se mata porque lo tiene todo hecho, les aburre la vida. Aquí hay intercambio de experiencias entre niños que lo tienen todo y los que no tienen nada... porque ellos dicen, que nosotros sin tener nada, hacemos muchas cosas, la idea de nosotros es hacer, nosotros en este barrio es polifacético, ñuridos (una palabra que yo usaba en mi juventud, eso significa como una persona enclenque, inútil, capaz de nada) no pueden existir aquí, aquí la gente es berraca, es emprendedora que si no hay agua, se busca cómo se trae, qué hacer, buscamos solucionar, inventa, se comparte con otros... a medida que se va desarrollando en territorio, empezamos unos procesos que se llaman por ejemplo la recuperación de quebradas, más o menos de 15 años, con diseños paisajísticos y toda la comunidad ahora tenemos derechos para que nos legalicen, nos den lo que no hace estar mejor, porque no todas las personas viven bien, hay unas personas que viven con lo mínimo, con lo necesario. Pero a raíz de todo eso se vienen pegando otros procesos en nuestro barrio, vías principales, mega colegios, tenemos un parque metropolitano, todo eso es gestión comunal, luego llega el proceso del cable, eso se tenía visto de otra manera y participamos con líderes de otras localidades y con la ayuda del IDRD, estábamos haciendo un proyecto para parques de inclusión social, ahí se hicieron mesas de trabajo para que cada uno compartiera, qué querían de un parque, qué querían ver, qué se podía hacer, se hablaba de parques incluyentes y nosotros denunciábamos que no eran incluyentes que en muchos teníamos que pagar para poder ingresar, eso no debe ser así, eso es lo que nosotros pensamos, entre esas cosas una funcionaria del IDRD, nos decía, bueno pero otra cosa, y algunos propusieron un parque temático, algo como un parque inteligente, algo del otro mundo y está la propuesta para la localidad de Kennedy debe incluir muchos aspectos, yo decía que ahí faltaba algo, yo propuse un parque ecoturístico y empieza a rondar la idea del ecoturismo, hablaron de los cerros orientales, pero nosotros decíamos y el sur qué... qué es el sur para Bogotá?, el sur es una parte importante de la ciudad, no nos pueden seguir viendo como los desterrados antiguos, porque del Tunjuelo para acá, todos los que eran desplazados o los no gratos, los echaban del Tunjuelo para acá, no nos tienen que ver así... como si no formáramos parte de la ciudad, el primer Cable Aéreo en el distrito, se lo debemos a esta administración, gústenos o no, y con ideas de algunos de nosotros nace esa posibilidad, ese es un pretexto para desarrollar muchas cosas, ya nosotros nos metimos en ese proceso y no podemos permitir que se planeen cosas sin nosotros, que los magos de la academia desde el escritorio decidan, sin venir aquí y ver nada... ellos apenas usan técnicas pero no saben nada de lo social, lo que es realmente lo social, la tecnología es hijo del hombre y no el hombre a merced de la tecnología.

Frente a los procesos de desarrollo social, por ejemplo la quebrada de Limas es un eje del desarrollo aquí en el territorio y mucho más cuando en esta administración se habla de recuperar las quebradas y del cuidado del agua, nosotros ya veníamos trabajando como comunidad en esos procesos, con todas las entidades, nosotros nos involucramos en todo, por ejemplo lo del cable, tiene que ser para que nosotros defendamos y construyamos el territorio, no para que los que tienen plata hagan lo que quieran con nosotros, y nosotros empezamos a hablar con las instituciones, nosotros dijimos qué es lo que van a hacer y debe hacerse con nosotros, creo que esta administración tenía claro que debe hacer las cosas con la comunidad y eso le tocó hacer con nosotros, nosotros ayudamos a diseñar el equipamiento del cable, el diseño urbanístico, no el corredor por donde va el cable, sino lo que debía contener el cable...conocemos todo el diseño y que hace parte de un proyecto de movilidad y quedo como transporte multimodal, si tenemos que usar el articulado y el metro y de pronto la bicicleta y estamos aprendiendo y eso requiere invertir dinero. Construimos una mesa socio institucional, comunidad y en ella invitamos y articulando a la entidad correspondiente para cada uno de los procesos que hemos trabajado, movilidad, por ejemplo, deben tener en cuenta nuestras ideas, por qué cada cosa, qué, en cada torre va a haber parques, es decir desarrollar el territorio pero con ideas de nosotros también, y entonces buscamos articular la propuesta del Cable Aéreo a lo de la quebrada de Limas, porque lo primero es el agua, porque a partir de allí se hace un ordenamiento del territorio, a través del agua, lo metemos porque el cable pasa por encima de nuestra quebrada, eso obliga al Estado a invertir en la quebrada, nosotros tenemos un parque grande de gran influencia zonal, es casi medio metropolitano, esos proyectos grandes; la quebrada, parque Illimani y al cable que entra de últimas, somos pioneros en el Cable Aéreo, nosotros nos metimos de frente con el proceso, la comunidad ha estado activa en el proceso, puede ser que el IDU coordina y lidere algunas cosas pero con nosotros, muchos hemos participado, en realidad el cable es la punta del desarrollo del territorio y tenemos una vista futura del proyecto, benefician a todos, no es solo para el barrio, sino es para todos, esto tiene un desarrollo importante, el cable en la forma que se está haciendo con las mesas de trabajo y las tres estaciones impacta porque el entorno se va embellecer, se valoriza, hay valores agregados de muchas cosas, va a ver más comercio, más seguridad, se organizó por cada lugar, cada uno en su tema, qué se quiere hacer, aquí estamos contando y pensando en el turismo y estamos formando una empresa turística, porque nosotros no queremos que haya un éxito, ni una multinacional, ni nada de esas empresas, hay gente que cree que no sabemos, pero si sabemos, queremos nuestro propio proceso, no queremos un Medellín, ellos han asesorado, pero no tuvieron en cuenta nada social, en cambio aquí sí, y eso queremos..., tener sentido de pertenencia y todos valoráramos eso...hay expectativas, nos hace falta que no nos han dado la oportunidad de que podamos socializar todo lo que hemos hecho, en los medios de comunicación no se ha divulgado, nuestros procesos deberían ser reconocidos, somos privilegiados como primer cable del distrito y en plan urbanístico nosotros pusimos las ideas de lo que necesitamos y queremos para el territorio, la gente quiere saber qué pasa con el cable...

La única desventaja que yo le veo al Cable Aéreo es que esta propuesta solo sea para negocio, de quienes lo van a operar, mientras nosotros estemos participando, yo creo que todo es muy

bueno, sin embargo, nada es perfecto, tendrá sus cosas por mejorar. Para mí, el tema de que la gente tenga que vender e irse, por la construcción del Cable Aéreo es sencilla, no es para pararnos en las pestañas y arrancarnos los pelos, si yo compro en una zona de alto riesgo y vienen a desarrollar un proyecto o a recuperar ese terreno, yo no tengo porque llorar, aquí hay que sacar 374 familias, sino que algunas cuando ellos recibieron ese terreno no tuvieron en cuenta que cuando nos definen y reconocen el barrio nos dijeron que ciertas zonas no se debían tocar, entonces si invaden zonas protegidas es responsabilidad de quien compra... la gente compra, sabe que hay situaciones, pero así decide ubicarse así, la gente vende y no le importa decir a la otra que hay riesgos y quienes compran asumen que luego los reubican, pero no hay conciencia clara de esas cosas; quienes están ubicados en el corredor que se ha propuesto para el Cable Aéreo, no pueden alegar porque no tienen escritura y nada, se metieron consciente e inconsciente... en el contexto de abajo es algo diferente porque hay varios sectores donde tienen escrituras y documentos y para ellos hay inconformidad en la forma en que les valorizan sus predios, sin embargo vuelve y juega la misma regla, en zonas como Juan Pablo II es un territorio donde toda la vida se ha sabido que hay remoción en masas y han pasado cosas, así como en Manitas, yo he visto presidentes de junta peleando una situación dónde no veo por qué... qué interés habrá... cuando sabían con anterioridad que en esos terrenos no se podía hacer nada, y ahora si están peleando...

Yo pienso que, para poder conciliar diferencias frente a estas situaciones, es importante que haya justicia de ambas partes, que a la gente se le reconozca sus predios justamente y que también las personas sean conscientes del valor de sus propiedades, otros pueden ser reubicados, otros tienen apoyo por parte de la Caja vivienda Popular, etc...

Si yo tuviera que irme yo negociar el valor de mi casa y creo que todo es un proceso, en el que surten muchas situaciones, hay que ser realistas, pero es importante pensar en futuro. La gente tiene derecho a pelear por sus cosas y deben verse siempre las particularidades, uno tiene más, otro tiene menos, unos tienen unas cosas, otros otras cosas...

Comprensión de Desarrollo

Yo pienso que el desarrollo es mejorar las cosas, mejorar la calidad de vida de cada ser humano, para todos... Calidad de vida es que cada persona tenga las condiciones adecuadas y dignas para vivir, lo necesario, que se reconozcan todos sus derechos a la educación, a la salud, a la vivienda, etc... El desarrollo no es solo lo que piensan los negociadores... tiene que ver con muchas cosas, no solo de manera en que ellos piensan, en dónde montó el negocio de transporte, cómo convierto la comida en industria, ya todo hay que comprarlo, por ejemplo los campesinos que han tenido que venir a las ciudades, ya no cultivan... para los de arriba es solo el dinero, la gran minería, sacar la gente de los territorios, permitir que usen las tierras, las exploten y sacar provecho de todos, hasta de nuestras vidas. Yo creo que es un sistema de depredador.

Para nosotros el verdadero desarrollo, tiene un aspecto humano, en mis 65 años, eso veo... Por ejemplo cuando uno se capacita, piensa en que eso sirve... luego piensa, para qué me sirve, para desarrollarme, para ayudar a otros..., etc, a veces pasa que entre más tenemos más queremos y lo primero que debemos hacer es desarrollarnos a nosotros mismos, no podemos morirnos sin haber servido a la humanidad, todos lo hacemos para los seres humanos... Pienso que en Ciudad Bolívar estamos para recibir turistas que van a venir al Cable Aéreo, y el turismo es una oportunidad para el desarrollo de comunidad, es una oportunidad para despertar las capacidades humanas, las capacidades humanas no tienen límites.

Comprensión por lo Social

Es compartir, es construir con los demás, es dar y recibir, está dirigido a las personas que no tienen muchas opciones económicas, y sin gran poder... Políticas para mejorar las sociedades..., pero también hay discriminaciones

Desarrollo Social

El desarrollo tiene que estar dirigido a humanos, pero sin mirar para dónde, ni para quién, obviamente que en el contexto se favorece y favorece a los demás, es hacer que la gente piense en sus derechos, no olvidar que nosotros nos movilizamos por cualquier camino, pero los artefactos y las cosas a veces no desarrollan la vida, por ejemplo un aparato que el ser humano inventó como un vehículo se convierte en un artefacto de daño, matar personas... Yo creo que el desarrollo social, no es que las cosas se vean bonitas, yo casi no comparto y no entiendo eso, yo veo que es algo constante, a veces la naturaleza le dice cosas... yo veo las cosas un poco diferentes...

Cuál es su interés por el trabajo con la comunidad

Yo creo que el trabajo comunitario, vale la pena... yo creo que por herencia yo lo tengo, mi mamá le gustaba ayudar a los demás, no tenía plata, pero hacía cosas muy sencillas, pero significativas, una persona que era muy pobre, ella le hacía el desayuno y se lo llevaba, eso es algo de colaborar y mitigar en algo el problema... a uno le motiva ayudarle a otro, por lo menos con ser buen vecino, hay mucho para dar a la humanidad, todas las personas necesitan de que otro le diga que hay otras oportunidades... Aquí la gente, cuando inicio el barrio llevaba unos galones grandes a sus trabajos, los llenaban de agua y cuando regresaban del trabajo los traían para todos... porque no había agua, ni nada... y eso es una forma de ayudar, yo creo que es importante ayudar a potenciar sus capacidades, hay personas que han llegado sin nada, pero fueron poco a poco fueron haciendo sus viviendas, consiguiendo sus cosas, con ganas de vivir, de hacer mejores cosas, mejores ideas, sentirse bien, la gente viene a invertir plata aquí, entonces hay algo interesante. Uno aprende de todo el mundo. Otra característica es que aquí todos nos conocemos, sabemos quién llevo primero, qué hacen, todos nos ayudamos...

Lo que más me gusta del barrio es todo... cuando llegamos solo había una familia y ya lleva 30 años el barrio... Yo lo creo que califica la gente de Ciudad Bolívar es gente berraca, echada para adelante, polifacética, hay gente de muchos lados del país, el que no quiere hacer nada en el barrio se tiene que ir... lo único que nos hace falta es vida, para hacer todo lo que tenemos que hacer.

Cuando entró el Transmilenio y el SITP, el transporte desmejoró mucho, nosotros tenemos un 10% de opciones de movilidad, antes teníamos cinco rutas por las vías más prolongadas, teníamos buen transporte en el sistema antiguo, las sacaron... Somos muchas personas para movilizar y no hay suficientes buses. En las mañanas las personas de barrios más abajo, no dejan subir los buses hasta acá, hay dos problemas delicados, no hay suficientes carros, hay mucha gente, los buses viene llenos siempre, eso hace que la gente no pague el pasaje, argumentando que a los conductores les pagan siempre y que tienen que llevarlos a las malas o le dañan el carro... eso pasa también por la insuficiencia de la oferta, frente a la demanda, antes teníamos transporte para todos lados, Caracas, Suba, carrera 30, aquí habían muchas opciones de horarios también, ahora es muy difícil, seguimos siendo esclavos de los dueños de la maquinaria económica. El cable va a mitigar mucho de esos problemas, en 17 minutos estaremos en el Portal, este proceso es de nosotros, eso debe hacerse. Yo trabajo como independiente, pero es necesario tener posibilidades económicas dentro de la comunidad para hacer gestiones, nosotros hacemos un trabajo voluntario, pero los funcionarios están porque nosotros hemos construido cosas y espacios.

La participación alrededor del Cable Aéreo,

Nosotros somos un grupo, Manitas es un grupo, Juan Pablo II otro y cada uno es una estación y hubo mesas de trabajo para que todos sepan y participen, hay varios proyectos porque la idea es que las personas presten servicios en las estaciones, busque alternativas, por eso se han generado expectativas y participación de la gente. Es importante que los jóvenes, los adultos, los niños participen es importante formar personas que continúen con las ideas.

Presidente de JAC, aquí trato con muchas personas, con toda clase de personas, soy un líder comunal, debemos ser neutrales totalmente, llevo 34 años aquí en el territorio. Aquí en Ciudad Bolívar, aquí la gente se ama. Hay muchas cosas que convocan a la gente, aquí se hacen eventos deportivos, el fin de semana se hacen muchas cosas, lo que ha pasado es que han estigmatizado el territorio, sin embargo, pienso que la gente con hambre no creo que tenga buenos pensamientos, por ejemplo, una mujer sola, con niños, no es fácil, a veces se crecen con resentimientos, cuando uno tiene lo que necesita es más fácil, un ser humano sin comida lo someten a hacer cosas...

Apéndice H

Entrevista a Luis Alfonso Mateus. Barrio Manitas

Transcripción de audio

“Autorizo a las investigadoras para hacer uso de esta entrevista, en el proyecto sobre Imaginarios Sociales y el Cable Aéreo. Por voluntad propia he decidido compartirles mi experiencia como habitante de esta localidad”. Soy líder comunal del barrio Manitas, tengo 44 años, soy independiente y además he estado participando en el proyecto del Cable Aéreo, vivo hace 15 años en el barrio Manitas, antes vivía en Villa Gloria y en el Paraíso, pero soy natural de pueblo que se llama la Belleza de Santander. Yo preparo y vendo envueltos de maíz, empecé pagando arriendo y gracias a mi trabajo y al apoyo de la comunidad comprando mis productos, tengo mi casa propia.

Me gusta del barrio, esta comunidad, es muy acogedora, aquí hay gente muy humilde y me gusta el servicio hacia ellos, la gente fue la que hizo el barrio, la mayoría de personas son de origen campesino, cuando empezó este barrio no tenían nada y ellas mismas buscaron los nacimientos de agua y de allí la sacaban para todos para sobrevivir, para lavar, comer, construir sus viviendas, eso me gusta y hace que me apegue a la comunidad, ese espíritu de superación. De mi barrio no me gusta que hay mucha delincuencia, sin embargo, eso pasa en muchos barrios, parece que tenemos que aprender a convivir con ellos, y ellos lo distinguen a uno, y si la policía no puede hacer nada, mucho menos el líder comunal. Hemos empezado a hacer un trabajo importante con los niños, a través de un proyecto con la Secretaría de cultura, con el fin de hacer actividades y prevenir el consumo de drogas y promover mejores cosas en los niños.

Yo soy líder comunal y eso es tener un representante elegido por voto popular, como elegir al presidente Santos o a Gustavo Petro, aquí se reúne la comunidad y vota, se nombra un tribunal de garantías. Nosotros los líderes es quien asume como representante de la comunidad y hacemos gestión, hacemos solicitudes, como que se arreglen los barrios, que se arregle el salón comunal, enviar cartas a las entidades y ayudamos a la comunidad. Por ejemplo, si el Hospital o alguna entidad solicita un espacio para trabajar hablan con el líder, también tengo la responsabilidad de informar lo que sucede en el barrio y para eso tenemos un perifoneo y una alarma.

Qué lo motiva para el trabajo de la comunidad

Me conmueven los niños y el adulto mayor, aquí no hay un respaldo de nada..., hemos hecho algún trabajo con el ICBF, frente al tema de los niños, porque cuando uno está en el campo el trato es más durito y los niños del campo están acostumbrados a trabajar desde pequeños, allá se cocina con leña, el fin de semana siempre hay mucho trabajo. Aquí hemos traído el programa de desayunos con bienestar, también hay políticos que colaboran, pero nosotros también tenemos que ayudarles. Por ejemplo, algunos de ellos nos dan los dulces para los niños, el día de Halloween, y las JAC no tienen de donde sacar plata, con los ediles o políticos colaboran a la

comunidad. El alcalde también contribuye, también hay fundaciones en el barrio que contribuyen al desarrollo de actividades; entonces todas esas cosas, lo mueven a uno, hacer cosas para la gente, anteriormente hubo un líder comunal y solo buscaba sacar provecho de la gente para beneficiarse él, más no trabajando para todos..., él tenía buen trabajo e hizo contratos en nombre de la comunidad, nos dejó una deuda de \$ 70.000.000, Yo estudio no tengo, pero me eligieron en la comunidad, también he trabajado como conciliador comunitario. Llevo 7 años trabajando fuertemente con la comunidad.

En la comunidad ha habido algunas entidades como la Secretaría de ambiente, que nos han ayudado, en nuestro interés por el entorno, y el nacimiento del agua que estaba abandonado, empecé a averiguar qué entidades eran las responsables o nos podían ayudar a hacer mejor las cosas del cuidado del medio ambiente y del agua y contactamos a la Secretaría de ambiente, ellos han venido, hicieron una brigada de aseo, trajeron árboles para sembrar alrededor del nacimiento de agua, trajeron elementos para encerrar en alambre de púas. Otra entidad que ha estado presente en el territorio ha sido el IDU, ahora con todo el tema del Cable Aéreo. Otra también ha sido el Hospital con ciertas brigadas, hicimos una institución u organización, no es legal, porque no la hemos legalizado, que se llama Amigos y vecinos de las Manitas, nació cuando la Secretaría de cultural, inició una convocatoria para los barrios más necesitados, pero teníamos que tener alguna organización, nosotros expusimos que estábamos organizándonos, y les pasábamos nuestro proyecto y si ganábamos ese estímulo era para trabajar con niños y adultos mayores, y nos ganamos en el 2013, 10.000.000, con los adultos mayores hicimos actividades de danza, con los niños un trabajo de fotografía, con otras personas empezamos a hacer un trabajo de las historias del barrio, de la gente que inició el barrio; compramos vestuarios, aporté como líder prestar los espacios y facilitar las cosas, en el 2014 también ganamos y con eso hicimos actividades relacionadas con el Cable Aéreo, participaron niños, jóvenes, adultos, hicimos una maqueta con electricidad, con motor, con vagones, con muchos detalles, quedó muy chévere, daban vueltas, quedó como algo eléctrico... Toca entregar cuentas a la Secretaría de cultura y estuvieron muy pendientes del presupuesto.

Con relación al cable, hemos estado trabajando alrededor del cable, y yo como líder estoy apoyando que se realice este proyecto, acompañe a los que vinieron de Medellín, quienes asesoraron, caminamos todo el recorrido que va a tener el Cable Aéreo, por eso conozco cada espacio y detalle, sé dónde van a quedar las cosas, sé que son 24 pilonas, sé dónde quedan las estaciones. Colaboré en todos los estudios, ahora el IDU, propuso unas mesas institucionales y allí empezamos a soñar y a imaginarnos cómo queríamos este proyecto, no solo es la construcción del cable, sino que es importante que se desarrollen cosas alrededor de él, no es solo el cable y ya, nosotros tenemos muchas necesidades, han sido encuentros con niños, jóvenes, adultos, adultos mayores muchas personas, aquí se propuso que era importante contar con un Cade, un CAI y un Súper Cade, para facilitar los trámites, también queremos un salón múltiple donde las instituciones puedan venir a trabajar con nosotros, también que haya un polideportivo para la recreación, jardines infantiles, eso cogió mucha fuerza, la comunidad le demostró al IDU, todas las ideas y necesidades de la comunidad, nunca había pasado esto, no se tenía en cuenta a la

comunidad, en esta administración si pasó, antes ellos hacían y planeaban sus proyectos, pero desde la oficina y solo mandaban sus funcionarios y ya. Aquí es la comunidad la que manda ahora, en noviembre de 2014 se hizo la presentación oficial del proyecto del Cable Aéreo en la Candelaria y ese día se presentaron algunas propuestas adicionales al cable, como la del barrio Manitas, donde se propuso un Supercade, entonces fue importante que se tuvieron en cuenta nuestras propuestas.

Este barrio se llama Manitas por los nacimientos de agua, porque aquí hay muchos y cuando las personas pensaron en un nombre para el barrio pensaron que aquí emana el agua, la construcción del cable no afectará los nacimientos de agua.

Para el caso del Cable Aéreo, a la gente le gusta venir a las reuniones, le gusta saber qué pasa, creo que esta administración distrital le gusta trabajar con las comunidades y eso se ha notado, por eso nosotros empezamos a creer y a participar y más en esta localidad que es necesitada, en otras administraciones no nos tienen en cuenta, no nos miran a Ciudad Bolívar, nos han engañado, pero sentimos que esta vez es distinto, que la construcción del Cable Aéreo es por primera vez en nuestra localidad. Ojalá la próxima administración siga trabajando a través de las mesas institucionales con la comunidad, está la comunidad del barrio Villa Gloria, los del Capri, los del Villa del Diamante, los de Nueva Colombia, somos varios barrios, pensando y trabajando por el territorio.

Ventajas y desventajas del Cable Aéreo

Una ventaja grande del cable, es la movilización porque aquí no hay rutas para la gente, la que hay se demora demasiado, nosotros hemos estado hablando con ellos, pero eso no es fácil, estamos necesitando mayor frecuencia, el otro medio de transporte que tenemos es ilegal, yo digo que es legal porque prestan un servicio a la gente, son unos Toyota que traen gente tipo 11 de la noche, estas personas que estudian o trabajan tarde y es la única ruta que sube, eso es lo que tenemos ahorita. El Cable Aéreo es un proyecto de movilidad.

Las dificultades están alrededor de las personas que tienen que irse, los del IDU saben que yo apoyo el Cable Aéreo, pero también defienden los derechos e intereses de la gente por sus predios, ellos saben que yo soy la piedra en el zapato. Yo he hablado con quienes tienen que vender...no es fácil, hay algunas casas a las que les van a dar 19.000.000 y yo le he dicho al IDU, qué va a hacer una familia con 19.000.000, eso no le alcanza para nada, no tienen en cuenta nada. Necesitamos el cable, pero es importante pensar en muchas cosas, por ejemplo, a dónde van a vivir los que tienen que irse, es importante garantizarse una vivienda, deles una vivienda en donde estén contentos...y que se propia. El IDU, a veces solo piensan en que es importante sacar el cable, sin importar nada más. Yo hablé en una reunión pública con el alcalde mayor, donde expuse el apoyo al cable y a la administración, pero también es importante que se expresen las otras caras de estas situaciones.

El Cable Aéreo no es un orgullo o un lujo, sino una necesidad de la comunidad.

La gente que tiene que irse, ya prácticamente vendió, hubo muchas tensiones, muchas preocupaciones, supuestamente hay un acompañamiento, pero lo que han hecho es llevar las personas a ver casas y esas casas valían mucho, qué podrían hacer esas personas, hay algunas personas mayores, quién les va a prestar a ellas para una vivienda... A las personas a las que les están dando poco por los predios, supuestamente les están ayudando, pero han ubicado casas que no tiene columnas, es decir no tienen la construcción adecuada, eso es deshonesto, otros se están endeudando con bancos, y esa situación es difícil, no hubo apoyo por parte otras instituciones como la Secretaría de hábitat o caja de vivienda popular, no sé pensó en esto, porque estas personas salen como desplazadas porque el gobierno necesita los predios, pero no les interesa garantizarles la vivienda, tienen que irse y punto... para mí no se ha hecho nada, ya las han amenazado para entregar el predio, y el miedo está en la gente... porque les pueden sacar sus cosas y si tienen niños menores de edad los deben entregar al ICBF, es un tema difícil en el que no pensaron seriamente cuando pensaron lo del Cable Aéreo.

Aquí en Manitas de los 58 predios que deben demoler, faltan solo 16 por demoler, ya prácticamente está todo listo, algunas de las personas buscaron quedarse en el barrio, porque aquí tienen su apoyo, sus buenos vecinos, sus relaciones, aquí la gente se distingue... Por ejemplo los abuelos, sufren mucho, lloraba, y lloraba, le taponaron los servicios, ella vivió toda la vida en esa casa, son historias que pasan con los proyectos. Tejido social, buscan quedarse cerca, arraigo al territorio...

Comprensión de lo Social

Es trabajar por la comunidad, es estar pendiente de todos, es servir, es pensar en ayudar en lo que se puede, colaborar con lo que uno sabe, servicio, trabajar por las personas,

Comprensión de Desarrollo

Un ejemplo es el Cable Aéreo, es embellecer, es mejorar las condiciones del barrio, que las instituciones apoyen el barrio, embellecimiento, obras públicas, gestión, espacios comunes – salón comunal, bienestar, gente, es mejorar...

Desarrollo Social

Tener unas condiciones para poder promover el bienestar, éxito, compromiso, responder a necesidades, prevenir, espacios artísticos, ocuparlos. Es importante tener credibilidad ante otros, y creer en los otros, pero ha pasado que la gente no es responsable y no cumple sus promesas.

Apoyo y articulación de entidades, prevenir situaciones que puedan afectar a las personas, es pensar en trabajo con la gente y por la gente, es garantizar condiciones para vivir dignamente.

Los votos se prestan para que vengan personas y hagan promesas, ya no se cree. El Cable Aéreo convoca, se ha escuchado a la gente. Los predios que ya se vendieron y se entregaron al IDU, se deben demoler, porque ha pasado que eso se presta para delinquir, robar lo que queda y eso genera conflicto en el barrio. Eso a veces no lo tiene en cuenta el IDU, porque ellos no viven en el territorio. Yo en una ocasión cometí un error, a mí me dijeron que venían tal día a demoler y avisé, y eso se prestó para que delincuentes robaran, se metieron a las casas, rompieron ... fue tenaz, ya ha habido personas dándose cuchillo por una ventana, ellos desconocen lo que pasa aquí ... yo exprese que eso que pasaba era responsabilidad de ellos... no tuvieron en cuenta eso... esto no es un éxito, esto ha generado problemas... Aquí vinieron y demolieron por fin, pero fue una pelea.

Calidad de vida

Para mí es tener una vida feliz, tranquila, pero los que se tuvieron que ir no tienen calidad de vida, porque ahora tienen deudas, preocupaciones, deben volver a iniciar sus vidas, organizarlas cosas nuevamente; también creo que cuando empiece la demolición se afectará nuestra calidad de vida, por el ruido, tierra, sin embargo, con el tiempo habrá recompensa. La calidad de vida también es con trabajo, si hay trabajo hay posibilidades. No hay trabajo para las personas del sur, se piensa que son perezosas o que duermen tarde, pero es que el tema de la movilidad es complicado, es media hora o más esperando bus, debe salir a las 4:00 am y no hay como bajar... El cable puede ser una oportunidad de calidad de vida, porque podremos llegar a los lugares..., a nosotros también nos preocupa la seguridad para llegar y salir... La idea es empezar la obra el 30 de octubre, ojalá empiece. (Fecha de entrevista: mayo 15 de 2015).

Esta es la primera experiencia de participación en una obra, además es el primero del Cable Aéreo, yo creo que antes decían se va a hacer una obra en tal lado, pero la gente no sabía nada, hoy todos sabemos en qué consiste el cable, todo lo que sucede alrededor de eso, yo pienso que va a tener un desarrollo significativo el barrio, van a haber muchas obras, muchas posibilidades de negocio y de generar ingresos, en el mismo barrio. Hay que tener cuidado con los pícaros o los empresarios que van a sacar provecho, aquí van a venir muchas personas porque van a querer montar en el cable, por ejemplo, un niño va a estar muy feliz, es como una distracción. La localidad va a estar distinta, yo creo que hay muchas posibilidades de desarrollo, incluso creo que los techos de muchas casas van a ser apetecidas para publicidad y hemos hablado con la gente que esa puede ser una posibilidad de ingresos económicos, aquí se van a dar muchos cambios, incluso que la gente del barrio piense en estar bien, en limpiar y lavar sus casas... Ahora van a llegar muchos políticos, y nosotros sí sabemos quiénes apoyaron lo del Cable Aéreo, aquí nosotros tenemos claro qué queremos y qué hemos hecho...

Yo creo que el Cable Aéreo es un proyecto para Ciudad Bolívar porque nunca habían hecho nada por nosotros, pero creo que es un proyecto de la ciudad, porque es algo nuevo para la ciudad, y sé que van a venir extranjeros y muchas personas del país...

Las instituciones no pueden pasar por encima de la gente, se necesita gente colaboradora, dispuesta, articulada y trabajando juntos, no cada uno por su lado y sus intereses... Todo cuesta algo, hay cosas buenas y otras por mejorar, y eso es la vida con otros, la vida comunitaria. Hay que conocer el territorio, porque es donde se viven las situaciones...

Nacimiento de agua, buscar embellecer el entorno y alrededor del medio ambiente, fue importante el trabajo por la comunidad...Ministerio, IDU.

Apéndice I. Matriz Categorical Ampliada. Entrevistas semiestructuradas, cartografías, relatorías

Percepciones e Imaginarios Sociales sobre Desarrollo Social a la luz de la experiencia de planeación participativa en el Proyecto Urbano Integral del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar

Matriz Categral Ampliada		
Categoría de Análisis	Abstracto Narrativo	Síntesis Comprensiva
Inclusión Social	<p>Derechos y ciudadanía: Me he sentido desplazado por el mismo gobierno. Nos tiene saturada la política...Yo como representante fiscal de la comunidad, reclamo unos derechos...el derecho fundamental es trabajo, luego sigue el derecho a la salud, después siguen otros, si uno no tiene trabajo está mal encaminado y es más difícil la situación...Falto mayor visión por parte del IDU para enfrentar todos los problemas que traería lo del Cable, por ejemplo frente al desempleo, las personas mayores, los problemas delincuenciales por la demolición de las casas, tenemos derecho a estar bien... Aquí hay muchas casas que no tienen documentos legales, no legalizaron escrituras... no tener recursos económicos afecta la estabilidad, si no hay trabajo, no hay plata, sino hay plata no hay comida, no hay con qué pagar el arriendo, los servicios... La gente tiene derecho a pelear por sus cosas y deben verse siempre las particularidades... El IDU, a veces solo piensan en que es importante sacar el cable, sin importar nada más. Yo hablé en una reunión pública con el alcalde mayor, donde expuse el apoyo al cable y a la administración, pero también es importante que se expresen las otras caras de estas situaciones. Ahora van a llegar muchos políticos, y nosotros sí sabemos quiénes apoyaron lo del cable aéreo, aquí nosotros tenemos claro qué queremos y qué hemos hecho... Las instituciones no pueden pasar por encima de la gente...</p>	<p>Los derechos y el ejercicio ciudadano para la comunidad, claramente se expresa en las oportunidades de incidencia sobre el territorio, en el reconocimiento de comportamientos frente al compromiso y la defensa de su espacio. Los derechos y la ciudadanía se identifican desde la comprensión de la equidad, la igualdad de oportunidades, la toma de decisiones frente a lo que consideran bueno o malo, las prácticas de resistencia y al poder comunitario. Los derechos son apuestas políticas que propenden por el bienestar de las personas y los territorios. Hacen referencia a la desilusión y el lazo que encuentran entre los derechos y las prácticas políticas llevadas a cabo por líderes del gobierno local y distrital, que han generado expectativas o han buscado a la comunidad solo en épocas de ejercicio electoral, pero que no les interesa realmente el desarrollo del territorio y el bienestar de sus habitantes.</p> <p>Un derecho que se han buscado reivindicar con el proceso de construcción del cable es el referente al trabajo, teniendo en cuenta las condiciones socioeconómicas de los habitantes del territorio; en este sentido hay un interés particular por el desarrollo de emprendimientos o negocios que se generarán con la Secretaría de Desarrollo Económico y por el respeto de los transportadores que han generado movilidad a los habitantes del territorio por medio del transporte informal, dado que ellos reconocen que ésta ha sido la forma de acercarse al resto de la ciudad. Otra problemática del territorio es el derecho a la vivienda, el uso de terrenos invadidos y la ilegalidad de los mismos.</p>
Inclusión Social	<p>Accesibilidad: Potencial de que la estación de Cable Aéreo sea un contrapunto que compense la centralidad de equipamientos que por el momento solo existe en el barrio Paraíso... Posibilidad de que estos dos polos ciudadanos se unan...como estrategia para difuminar esta frontera socio-espacial. Existe la desagregación socio espacial, conflictos entre barrios límites y fronteras muy marcados, déficit de accesos a barrios y conectividad entre los mismos, limitados o nulos espacios de integración y articulación zonal, presencia de factores generadores de violencia y exclusión (pandillas, micro tráfico, ilegalidad, estigmatización)...todo está muy feo, por lo que propuso que era importante contar con un Cade, un CAI y un Super Cade, para facilitar los trámites, también queremos un salón múltiple donde las instituciones puedan venir a trabajar con nosotros...No queremos un Medellín, ellos han asesorado, pero no tuvieron en cuenta nada social, en cambio aquí sí, y eso queremos... tener sentido de pertenencia y todos valoráramos eso...hay expectativas, políticas para mejorar las sociedades... pero también hay discriminaciones...Se brindó información sobre el proyecto, en eso espacios uno se vuelve muy social, muy comunicativo, conoce más de proyectos, hay partes en que la gente no se vincula y dice a qué horas hicieron ésto...El gobierno nos tiene abandonados porque nos cree los chilitrosos, que no merecemos nada y eso es mentira, porque la gente de ciudad Bolívar le ha aportado al progreso del país... Nosotros en éste lado estamos muy aislados, tenemos muchos problemas para poder movilizarnos, la misma comunidad ha tenido que tomar medidas y entonces, los carros no alcanzan a subir hasta aquí porque personas más abajo bloquean el paso y exigen que se les transporte, el cupo se llena...de otra manera no pueden llegar a sus trabajos o estudios...estamos sufriendo con eso...</p>	<p>La concepción de accesibilidad, tiene que ver con las percepciones de centro y periferia, aducen sentirse excluidos, abandonados, invivibilizados, por situarse a la periferia de la ciudad, porque muchos de los servicios ciudadanos se ubican a distancias importantes, donde el olvido por parte del Estado, es una constante, y el servicio de transporte es una representación material de ello, no cuentan con medios de transporte frente a la demanda de la comunidad, eso ha traído serios conflictos en el territorio. Además hay carencia de servicios, programas y garantías de calidad de vida para todos los habitantes. Ausencia del Estado en ciertas zonas y presencia de factores de exclusión, como la delincuencia, el microtráfico, el desempleo, la ilegalidad en las viviendas, la recepción de familias desplazadas por la violencia.</p> <p>Rescatan el proceso que se ha generado de planeación en la construcción del cable aéreo, donde sienten que han sido convocados y participan en cada una de las etapas, indican que comparándolo con el proceso del Cable en Medellín este presenta mayores ventajas e indican que tiene una mejor planeación y sensibilidad social. Lo que garantizaría en alguna medida que si fue construido en conjunto con la comunidad, éste brindaría un beneficio real a la comunidad.</p>
Inclusión Social	<p>Potencialidades del territorio: ...Cuando los colombianos que estudiaron aquí, que se graduaron aquí se van para otro país, también están aportando...y de aquí en Ciudad Bolívar hay mucha gente capacitada, entonces no se debería estigmatizar como lo hacen con Ciudad Bolívar. El paisaje que puede verse desde aquí es muy bonito, no solo desde la Calera, se puede apreciar la ciudad...Ciudad Bolívar es pionera en Bogotá, con lo del Cable Aéreo y es importante en la historia...Aquí hay otras bondades, talentos, capacidades, hemos aprendido cosas...La creatividad de nosotros es un recurso para la socialización...Nosotros ya veníamos trabajando alrededor del cuidado de la quebrada Limas y de embellecer el barrio, que se vea bonito... Tenemos capacidad para desarrollar turismo y desarrollo de nuestro territorio...</p>	<p>Identifican la potencialidad del territorio en dos perspectivas, una, en clave de las habilidades, aptitudes y condiciones de sus habitantes en la construcción política, intelectual, cultural, económica y social de la localidad, y dos, en el plano del espacio físico y social, es decir, de las oportunidades geográficas, la historia, el paisaje urbanístico, la riqueza de recursos ambientales. Ambas perspectivas, de manera articulada y sistémica contribuyen a mejorar las condiciones humanas y espaciales y por ende, se potencia la capacidad del territorio.</p> <p>Desean aprovechar el mirador como una posibilidad para madurar iniciativas como el ecoturismo, movilizar el rescate de su historia. Se consideran fortalecidos en términos de la construcción comunitaria y pioneros en la propuesta participativa del cable aéreo.</p> <p>Identifican como una de las mayores potencialidades y riquezas, las personas que habitan el territorio, describiéndolos como habitantes que han configurado los procesos comunitarios, con ideas innovadoras, solidarias, con talentos y liderazgos políticos.</p>

Percepciones e Imaginarios Sociales sobre Desarrollo Social a la luz de la experiencia de planeación participativa en el Proyecto Urbano Integral del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar

Matriz Categoral Ampliada		
Categoría de Análisis	Abstracto Narrativo	Síntesis Comprensiva
Calidad de Vida	<p><i>Bien - estar:</i> ...“Para uno y para los de uno, uno no tiene calidad de vida si los de uno no están bien...bienestar tiene muchos sacrificios, como tener que madrugar a las 3 ó 4 de la mañana para ir a hacer algo de lo que uno medio sabe trabajar...Es optimizar el tiempo y poder tener al alcance servicios y cosas, instituciones y proyectos para la comunidad...puede ser progreso, tener más trabajo, más organización, limpieza, mejor vivienda, movilidad, mejores formas de unos con otros, es cambiar la forma de vida y de pensar...ver otras cosas, otros ambientes en este sector, poder estudiar y tener esas opciones...Pensar en las necesidades de la gente, estar contentos, recreación, naturaleza...”</p>	<p>El bienestar se relaciona con la sensibilidad frente al buen funcionamiento familiar y personal. Pero además trasciende a las esferas públicas del territorio, es decir el bien - estar está construido y entendido como la posibilidad de participar y de contar con condiciones y alternativas culturales, educativas, de salud, recreación, ocupacionales, de trabajo, de movilidad, acceso a la justicia, a la garantía de derechos y servicios ciudadanos. Tiene que ver con el acceso a espacios y proyectos en función del desarrollo. También se relaciona con las posibilidad de cambios positivos de mentalidad y actitudinales con relación al cuidado del entorno y las relaciones interpersonales. Significa ampliar la mirada y la perspectiva de vida, enriquecerse con diferentes experiencias positivas.</p>
Calidad de Vida	<p><i>Bien - estar:</i> ...“Para uno y para los de uno, uno no tiene calidad de vida si los de uno no están bien...bienestar tiene muchos sacrificios, como tener que madrugar a las 3 ó 4 de la mañana para ir a hacer algo de lo que uno medio sabe trabajar...Es optimizar el tiempo y poder tener al alcance servicios y cosas, instituciones y proyectos para la comunidad...puede ser progreso, tener más trabajo, más organización, limpieza, mejor vivienda, movilidad, mejores formas de unos con otros, es cambiar la forma de vida y de pensar...ver otras cosas, otros ambientes en este sector, poder estudiar y tener esas opciones...Pensar en las necesidades de la gente, estar contentos, recreación, naturaleza...”</p>	<p>El bienestar se relaciona con la sensibilidad frente al buen funcionamiento familiar y personal. Pero además trasciende a las esferas públicas del territorio, es decir el bien - estar está construido y entendido como la posibilidad de participar y de contar con condiciones y alternativas culturales, educativas, de salud, recreación, ocupacionales, de trabajo, de movilidad, acceso a la justicia, a la garantía de derechos y servicios ciudadanos. Tiene que ver con el acceso a espacios y proyectos en función del desarrollo. También se relaciona con las posibilidad de cambios positivos de mentalidad y actitudinales con relación al cuidado del entorno y las relaciones interpersonales. Significa ampliar la mirada y la perspectiva de vida, enriquecerse con diferentes experiencias positivas.</p>

Percepciones e Imaginarios Sociales sobre Desarrollo Social a la luz de la experiencia de planeación participativa en el Proyecto Urbano Integral del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar		
Categoría de Análisis	Abstracto Narrativo	Matriz Categorial Ampliada
		Síntesis Comprensiva
Participación	<p>Interés y organización comunitaria (CA): Es importante reconocer el nombre de territorio, la comunidad nunca va a negar el nombre de su territorio. La estación quedó en el Mirador, así se debería llamar la estación. Hemos estado en las capacitaciones sobre los proyectos productivos, porque nosotros mismos vamos a trabajar con nuestros negocios alrededor de las estaciones del Cable. Lavamos firmas de que nosotros mismos promovimos ambientes, y que queríamos un cambio para el territorio y nosotros el nos dijo que estábamos haciendo, y bueno ya se solucionó... también estamos en fundaciones y realizamos actividades comunitarias. Se hicieron mesas de trabajo para que cada uno compartiera, que querían de un banco, que querían ver, que se podía hacer, se hablaba de presupuestos incluyentes. Conocimos una mesa socializadora y en ella invitamos a las unidades correspondientes para cada uno de los procesos que hemos trabajado, novedad, por ejemplo, deben tener en cuenta nuestras ideas, cómo no lo hacemos los medios de comunicación. También pensamos y con eso hicimos actividades relacionadas con el cable aéreo, participamos niños, jóvenes, adultos, hicimos una muestra con electricidad, con música, con vapores, con muchos detalles, quedó muy bonito, dabas vueltas, quedó como algo estético...Toca entregar cuentas a la secretaria de cultura, ellos estuvieron muy pendientes del presupuesto...</p>	<p>El desarrollo de una metodología incluyente en el proceso de planeación y ejecución de esta apuesta Dairital ha generado mayor motivación, sentido de pertenencia y participación por parte de la comunidad, manifestando el interés que se ha mostrado frente al reconocimiento por sus ideas, la constante por defender sus principios, derechos y creencias. Por otra parte hay un imaginario social amplio respecto a los beneficios sociales y de desarrollo humano que generará esta obra, diseñando un nuevo territorio a partir de las propuestas que ha generado la comunidad mancomunadamente con las instituciones estatales, proyectando incidencia positiva en sus estilos de vida, cultura y organización comunitaria. La participación activa de la comunidad ha generado la articulación de la gestión ambiental en el territorio, los líderes muestran gran expectativa en el apoyo referente al tema de integración a los procesos de turismo que se creará a partir de esta obra que ellos conciben como territorio comunitario. La comunidad se muestra receptante, y tanto niños como adultos han estado vinculados a espacios de concertación, análisis, discusión, tensión y consenso con relación al desarrollo del proyecto Cable Aéreo. Si bien históricamente el territorio ha tenido una marcada incidencia política a nivel comunitario y no es nuevo para ellos encontrarse para tratar temas de su barrio y localidad, el proyecto Cable Aéreo, parece haber fortalecido la organización comunitaria, la gestión, el diálogo, la apuesta política y la agencia de los derechos que las personas refieren tener sobre éste territorio, así como a imaginar un proyecto sobre él.</p>
Participación	<p>Cobestión: Con la alcaldía local tuvimos unos espacios de participación en los cabildos... Recorrimos varias partes del barrio, hicimos un recorrido de la memoria... Es la primera vez que nos tienen en cuenta, cuando piensan en un proyecto de tal magnitud... las instituciones nos han capacitado, nos han liberado los ojos, no nos hemos organizado bien, pero hemos hecho propuestas para equipamiento que traidas las torres donde se ubicarán las estaciones del Cable, también hemos desarrollado ideas para negocio... Crecer con otros, conocer y compartir con entidades como el IDU, Universidades, nos han visitado los del Jardín Botánico, Acueducto, Secretaría de Turismo, Secretaría de Desarrollo Económico y Secretaría de salud y del ambiente, Hospital Vista Hermosa, prestan atención en psicología, vacunación, atención a personas discapacitadas, dan talleres, el hospital es la entidad que más presencia hace en el territorio. Existe un proyecto que se llama AMAUITA, es una organización de la comunidad. IRBD para parques incluyentes...</p>	<p>La cohesión es visibilizada y se percibe fortalecida en cuanto que la participación es activa de la comunidad con relación a las propuestas que desarrollan entidades como el IDU, Universidades, Jardín Botánico, Acueducto, Secretaría de Turismo, Secretaría de Desarrollo Económico y Secretaría de salud y del ambiente, Hospital Vista Hermosa. Esta cohesión de la comunidad con la institucionalidad, pareciera que se ha posibilitado gracias a las metodologías elaboradas como: recorrido de la memoria, mesas temáticas, espacios pedagógicos, formación y capacitación que han generado una escucha activa a las necesidades e intereses de la comunidad, reconocen el proyecto como uno de los pilares en la participación y consulta de los ciudadanos frente a un proyecto de obra pública. Sin embargo se refiere que por parte del Estado, falta mayores apoyos, de manera mucho más comandante en aspectos de desarrollo económico y comunitarios locales. También resultan que pese a la cohesión que se ha logrado, aún es necesario abordar y generar mejores alternativas para la solución de conflictos y las tensiones que se presentan. Adicionalmente se han generado procesos de innovación social como la posibilidad del ecoturismo en la localidad y huertas de agricultura urbana, estas ideas han permitido construir procesos de cohesión y solidaridad entre los mismos habitantes del territorio y la representación institucional.</p>
Participación	<p>Intervención y socialización, coherencia: Hago parte de la JAC del barrio, como fiscal, habiendo sido el segundo presidente del barrio, luego pertenecí a una fundación progresar, hay interés de la gente para el progreso, es lógico el interés del ser humano por progresar. Participar y ser líder comunitario, me interesa el corazón, el alma, a pesar de que el trabajo por una comunidad trae muchos desagravios, algunas cosas difíciles, pero también otras muy positivas, trabajar por la gente es necesario...Participo en las reuniones convocadas por la JAC. Yo pienso que en este momento dado el cable aéreo la gente está más despierta, más interesada de conocer lo que pasa, de ir a las reuniones de cable, la JAC está informando y la gente llega, entre todos es posible hacer las cosas... Acompañé a los que vienen de Medellín, quienes hacen asesorías, caminamos todo el recorrido que va a tener el cable aéreo, para así conocer cada espacio y detalle...el IDU, propuso unas mesas institucionales y allí empezamos a salir y a imaginarnos cómo queremos éste proyecto...</p>	<p>La vinculación de la comunidad en espacios de socialización del barrio se ha dado en mayor medida por medio de las JAC, se han generado a partir de la vulneración de derechos evidenciada en la comunidad, de ésta manera se suscitan procesos de liderazgo de los habitantes. Se perciben procesos colectivos en el territorio. Los mismos habitantes identifican que la unión y cohesión como grupo, favorece la consecución de objetivos y la respuesta institucional. Reconocen en cada uno de los espacios pedagógicos como cartografía social, caminatas y mesas de construcción, la posibilidad de socializar sus saberes y conocimientos del territorio, reconocimiento de los hechos históricos por la creación de la localidad desde dimensiones físicas y sociales, así como identifican éstos espacios, como escenarios para el fortalecimiento del tejido social, la comprensión y la acción colectiva.</p>

Percepciones e Imaginarios Sociales sobre Desarrollo Social a la luz de la experiencia de planeación participativa en el Provento Urbano Integral del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar

Categoría de Análisis	Abstracto Narrativo	Matriz Categoriál Ampliada	Síntesis Comprensiva
Territorialidad	<p>Sentido de pertenencia e identidad por el territorio: "Quiba, es muy bonito ese paisaje, es turístico, otro es el Mirador, donde se observa toda la ciudad... Me gusta todo de este barrio, me gusta la gente, buena y mala, pero esa es la vida, me gusta porque al juventud, mis hijos se murieron aquí, quiero mucho éste barrio... Este barrio se caracteriza por el aseo, hacemos jornadas ambientales, hay reusadas tres señoras que cuidan el barrio, son zonas limpias, y se hace gestión para que las calles puedan pavimentarse, si me tuviera que ir de aquí, buscaría para otra zona de ésta misma localidad... Ciudad Bolívar es un territorio hecho por la comunidad, por nuestra ideas, no hecho por el gobierno, todo lo que se ve es una construcción de nuestras propias manos y nuestras mismas orientaciones, ideas de los líderes del territorio... Hay que conocer el territorio, porque es donde se viven las situaciones, buscar embellecer el entorno y alrededor del medio ambiente, fue importante el trabajo por la comunidad... El agua debe ser un elemento estructurante del espacio urbano de la estación que se conectará a la intersección urbana que plantea la recuperación de las manzanas de agua del Parque Las Mantas. Reconocimiento del Parque Iluminat como el lugar simbólico de consenso en un espacio social muy fracturado. Las propuestas urbanas se amarran y parten de este espacio público..."</p>		<p>Identifican la importancia del paisaje y la ubicación del mismo territorio desde el sentido de pertenencia e identidad, mencionando sectores destacados como: Quiba, Guayú, visibilizando el territorio como un atractivo turístico, con la posibilidad de establecer una idea de negocio a partir de este proceso. El sentido de pertenencia se encuentra estrechamente ligado por los vínculos afectivos que parte de la conformación familiar, los amigos, vecinos y los avances logrados a partir de las luchas y objetivos comunitarios, por esto reiteran y visibilizan a la localidad como un territorio hecho por la comunidad, por sus ideas y propios esfuerzos. Conocen a Ciudad Bolívar una construcción de sus propias manos y sus mismas orientaciones e ideas. Reconocen el proceso y la potencia que tienen los líderes del territorio. Identifican el sentido estético como un elemento importante frente a la identidad, el gusto y la pertenencia por el territorio, por eso han movlizado y logrado desarrollar actividades encaminadas al cuidado ecológico y del espacio urbano.</p>
Territorialidad	<p>Arraigo al Territorio: "Antes decíamos "nos vamos para la finca", no nos imaginamos que llegar a ser urbana, es un privilegio, la mayoría de la gente cuando viene aquí se amala mucho, el ambiente es muy acogedor... Juan Pablo II, ese nombre lo pusimos nosotros al barrio, porque hace más de 25 años, vino el Papa Juan Pablo II al Tunal... Hay una historia, la gente no se quiere ir... algunos no han querido desocupar... Si yo me tuviera que ir, no sería fácil despendente de éste territorio, donde a uno le ha costado muchas cosas, las casas están conformadas por familias, son de tres o cuatro pisos, familias enteras, mamá, papá, hermanos, sobrinos, hijos, nietos, las familias están organizadas, incluso hay abuelos, son familias grandes... Lo más bonito de acá del barrio son las huertas, donde están sembradas las flores, las hortalizas, las manzanas, hay que recuperar la quebrada Lima... Algunos no quieren irse, llevan muchos años aquí, han comprado aquí mismo en el barrio... Llevo 14 años aquí en el territorio. Aquí en Ciudad Bolívar, aquí la gente se amala. Por ejemplo los abuelos, sufren mucho, lloran con los del cambio de casa y la llegada del Cable... «ella vivió toda la vida en esa casa, son historias que pasan con los proyectos, por el vejejo social, las personas buscan quedarse cerca, eso se llama arraigo al territorio..."</p>		<p>El arraigo en el territorio se puede identificar a partir de los relatos, como una tendencia fuerte a permanecer allí, vinculado al desarrollo de la historia de vida, a la construcción del propio barrio, a los nombres y lugares representativos que marcan el surgimiento de un lugar para vivir. A la transformación que en manos de la comunidad ha logrado el territorio, en términos urbanísticos, sociales, económicos, culturales y ocupacionales. Es difícil concebir el abandono y desprendimiento del territorio, en el caso particular por el desarrollo de una obra de infraestructura urbana, porque muchos de ellos se conciben como fundadores y han gozado diferentes momentos en la historia de los barrios y la localidad, por la vinculación familiar, por el espacio territorial y las redes comunitarias que han tejido a partir de las necesidades y carencias comunitarias. Hay un arraigo desde lo ambiental, menciona proyectos de huertas de agricultura urbana y cuidado ambiental, es decir, cada cosa que hacen es para quedarse allí, buscando cuidar su espacio y encontrar mejores condiciones de vida. El arraigo se vincula a cada una de las situaciones de persistencia y logro que han ganado para que la localidad y cada uno de sus barrios cuente con los mínimos de las condiciones de vida, un ejemplo de ello ha sido el logro por contar con diferentes servicios públicos. De igual manera, la resistencia de muchos habitantes del territorio también es visible a la creación de este tipo de megaproyectos por su carácter desarraigador de sus viviendas y del territorio, teniendo en cuenta que todo el tejido social ganado y construido históricamente pierde vínculos, fractura las historias de vida, frena el sentido y la unión familiar, así como la posibilidad de desarrollar cierto tipo de actividades. También puede comprenderse que hay una condición de permanencia, sentido de pertenencia y arraigo en el territorio debido a su origen campesino, las condiciones favorables a nivel económico, especialmente para la población con vulnerabilidad, la cohesión y procesos de solidaridos entre sus habitantes, el amor por lo obtenido en el territorio. Sin embargo, manifiestan que a éste territorio no se les reconocen sus saberes tradicionales como villón y valiosos, sienten que hay un vacío en la visibilización de la historia y la construcción del territorio y que lo que se dice es solo una versión de lo que realmente se ha construido allí.</p>
Territorialidad	<p>Cambios, percepciones e imaginarios en el territorio a partir del Cable Aéreo: Esto va a tener un impacto para la ciudad, porque ya no nos van ver, como nos veían antes, hemos sido tildados negativamente... así como está el barrio, como progresó... sufrimos mucho, duramos casi una hora para subir y cuando flodó, a la mitad de la loma... lavat la ropa en la quebrada, traer los timbros de gasolina, porque en esa época, cocinábamos con estufa de gasolina, y bueno ahí va la vida, entonces da nostalgia donde uno también ha dejado y construido el territorio... Uno piensa en el progreso, que el barrio se va a valorizar, otros dicen que también los impuestos se van a subir, lo más probable es que se suban los servicios, los impuestos y vamos a dejar de ser del estrato que somos, porque de eso tan bueno no dan tanto... Van a llegar muchos turistas, todo esa gente a conocer el cable aéreo y a socializarse con nosotros para cambiar el estigma que hay aquí, la gente no habla bien de Ciudad Bolívar... La gente con hambre no cree que tenga buenos pensamientos, por ejemplo una mujer sola, con niños, no es fácil, a veces se cree con resentimiento, cuando uno tiene lo que necesita es más fácil... Se va a embellecer, más comercio, más seguridad, más organización... La gente del barrio piensa en estar bien, en limpiar y lavar sus casas, sus fachadas... El Cable puede afectar la organización y articulación comunitaria, como la fractura socio-espacial, en especial entre los barrios...</p>		<p>Los habitantes de la localidad visibilizan que la obra del cable aéreo tendrá un impacto para la ciudad importante, porque sienten que se generará un cambio en los imaginarios del territorio por los habitantes del resto de la ciudad. Se observa una posibilidad de desarrollo económico con la promoción del turismo. Identifican posibles aportes a la infraestructura de sus barrios, generación de nuevos empleos, construcción de corredores ambientales, parques y mejoramiento de vías. A nivel negativo mencionan la posibilidad del incremento de impuestos y servicios públicos. Visibilizan una gran oportunidad en el turismo y visita de otras personas que generen cambios frente a la estigmatización y zonificación que sienten del territorio. En su discurso mencionan: "La localidad va estar distinta, yo creo que hay muchas posibilidades de desarrollo, incluso creo que los techos de muchas casas van a ser apetecidas para publicidad". Referente a la estética del territorio tienen el imaginario que cambiará que será más amónico y embellecido. Sin embargo reconocen que el Cable Aéreo, puede también generar fractura socioespacial, barreras entre los barrios.</p>
Territorialidad	<p>Plan de Vida, Buen Vivir: Quiero una vejez digna. A mí me daría nostalgia irme, porque yo tengo prácticamente la mitad de mi vida aquí, he sufrido mucho para salir adelante, por mi lucha, lo que soy, es también por mi trabajo y mi barrio... Yo tengo mi casa en Barroque, ambo tenerla bien edificada, bien construida... Hemos empezado a hacer huertas y jardines bonitos para que el territorio se vea diferente... yo quiero ver a los niños felices en el barrio... Hay muchas cosas que convocan a la gente, aquí se hacen eventos deportivos, el fin de semana se hacen muchas cosas... Yo quiero tener una vida feliz, tranquila, pero los que se tuvieron que ir no tienen calidad de vida, porque ahora tienen deudas, preocupaciones, deben volver a iniciar sus vida, organizarlas cosas nuevamente...</p>		<p>El plan de vida y buen vivir se articula estrechamente al lugar de vivienda y a los espacios del territorio, frente a la idea de que por alguna circunstancia dado el Cable, tengan que abandonar, esto genera sentimiento de nostalgia y tristeza, porque ahí se construyeron sus redes de apoyo familiar y social, adicionalmente por la vinculación emocional que han ganado a lo largo del tiempo. De igual manera el buen vivir y el plan de vida, se expresa en términos de tener una vida digna, una vejez digna, sensaciones de felicidad, seguridad, organización, estabilidad económica, desarrollo ambiental y urbanístico. Enfatizan el bienestar con los desarrollos comunitarios gestados y logrados desde el inicio de la localidad hasta la actualidad.</p>
Territorialidad	<p>Desarrollo Turístico: Para el sector del cable aéreo, es una oportunidad de cambios de actitud, acercar a la gente y que el sur sea un lugar turístico. Pienso que van a venir muchas personas, extranjeros, va a haber bulla, para la misma gente de Ciudad Bolívar que no sale... Lo turístico es clave, a ver un cambio a nivel, físico, económico, desde lo laboral, desde lo turístico y lo social... Un parque ecoturístico y empieza a rondar la idea del ecoturismo, nosotros decíamos que es el sur para Bogotá, el sur es una parte importante de la ciudad. Pienso que en Ciudad Bolívar estamos para recibir turistas que van a venir al Cable aéreo, y el turismo es una oportunidad para el desarrollo de comunidad, es una oportunidad para despertar las capacidades humanas... Nunca habían hecho nada por nosotros, pero creo que es un proyecto de la ciudad, porque es algo nuevo para la ciudad... La situación motivacional del territorio y los miradores naturales de la ciudad que se configuran, los corredores de las quebradas, el mejoramiento de los espacios públicos y la re naturalización y recuperación de la capta vegetal y los cuerpos de agua, la integración de los distintos sectores del territorio y a su vez de estos a la localidad y la ciudad a través de un sistema aéreo como el cable, confluyen para pensar en turismo... Daremos información-exposición turística ciudadana para los visitantes gestado por la comunidad...</p>		<p>El desarrollo turístico se configura de gran importancia con relación al desarrollo del proyecto del cable aéreo, observan que podría ser una posibilidad de cambios urbanísticos del territorio, actitudinales, de cohesión de la comunidad. Observan la posibilidad que más personas de Bogotá conozcan sus territorios dándole un nuevo significado al mismo. Lo turístico como pieza clave es el desarrollo económico y social, oportunidad de generar nuevos emprendimientos a partir del ecoturismo, huertas de agricultura urbana, negocios de publicidad, oportunidad de negocios de comercio, sienten que es la posibilidad de desarrollo de habilidades de los habitantes de la localidad. El cable aéreo es un proyecto por el cual siente motivación, ilusión, tensión, pero además lo identifica como una posibilidad de visibilización y reconocimiento, como de gran incidencia para la ciudad y el país. El turismo será un renglón de la economía que los habitantes esperan alcanzar.</p>