



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO**

PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN GEOGRAFÍA

**TRANSPORTE PÚBLICO Y PERIFERIAS URBANAS COMO  
CIRCULACIÓN DE LA RACIONALIDAD CAPITALISTA: UNA LECTURA DESDE  
LA CATEGORÍA DE  
*FORMACIÓN SOCIOESPACIAL***

TESIS

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:

DOCTOR EN GEOGRAFÍA

PRESENTA:

MADISSON YOJAN CARMONA ROJAS

DIRECTOR DE TESIS:

DR. LUIS ALBERTO SALINAS ARREORTUA

INSTITUTO DE GEOGRAFÍA,

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

CIUDAD UNIVERSITARIA, CIUDAD DE MÉXICO, NOVIEMBRE DE 2021



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Ellas, Fabiola y Liliana,  
y ellos, Lincer y Daniel,  
están ahí, lo sé,  
me lo han hecho sentir

Ella, Marisol,  
ha rondado mis asuntos,  
los constituye

A los y las jóvenes que murieron  
por las balas del régimen genocida  
que gobierna en Colombia

¡Volverán y serán millones!

A Brayan, el socio  
Espero que esta tesis  
no sea un pescao

## Agradecimientos

Múltiples presencias encuentran su lugar de realización en estas páginas. Luego de varios años de diálogos y discusiones, la tesis que ahora se presenta se halla impregnada de sentires compartidos.

\*\*\*

Luis Salinas, mi director de tesis, fue desde el primer momento un apoyo invaluable en esta ardua y, muy a menudo, solitaria tarea. Sus atinadas apreciaciones, las recomendaciones bibliográficas, la cuidadosa lectura de los diversos borradores, y conforme pasó el tiempo, la integración a su equipo de trabajo, me permitieron avanzar en una senda de rigurosidad y cuidado en la articulación de perspectivas teóricas críticas en Geografía.

Carla Filipe y Patricia Olivera, en tanto integrantes de mi comité tutor, estuvieron siempre prestas a atender mis inquietudes teóricas y metodológicas. A lo largo de cuatro años tuve oportunidad de compartir los resultados parciales de la tesis con profesores y profesoras de gran generosidad.

Las atentas apreciaciones de mis borradores hicieron posible que me sumergiera en la tarea de leer a Henri Lefebvre: Ion Martínez, Ana Núñez, Rodrigo Hidalgo, Julie-Anne Boudreau, Carlos Alberto Torres, Cesar Santos, Orlando Junior, Raquel Rolnik, Hernán Mamani, Beatriz Rufino y Marcelo Carcanholo.

El jurado evaluador externo de la tesis, Jean-Pierre Garnier, Fabián González e Isabel Alvarez, desempeñó un papel invaluable. Los diálogos constantes y siempre cargados de rigurosidad, contribuyeron, espero, a llevar a buen puerto esta apuesta analítica.

\*\*\*

En mi alma mater, la Universidad Pedagógica Nacional de Colombia, la compañía de mis colegas llevó en varios momentos a someter escrutinio las ideas volcadas

sobre una tesis que, a menudo, se me presentaba como difícil de poner en palabras. Un agradecimiento particular a la profesora Elsa Amanda Rodríguez de Moreno, quien revisó y comentó la última versión del documento; sus atinadas observaciones contribuyeron a hacer de este un texto más legible.

Allí mismo, en la Universidad Pedagógica Nacional, mis estudiantes de los cursos de *Teorías y métodos de investigación en Geografía y Desarrollo económico social de América Latina y Colombia* y del *Semillero de Investigación: Problemas Urbanos Contemporáneos - PUC*, me permitieron, durante varias sesiones de trabajo, exponer algunas ideas contenidas en la tesis. Del PUC, Brayan, el socio, fue la «presencia-ausencia» fundamental para esta tesis.

\*\*\*

En los momentos más difíciles de este trasegar, estuvieron ellas y ellos. La familia que con el paso del tiempo se ha hecho cada vez más grande. Infinita gratitud y afecto. Leer tantas páginas enrevesadas puede ser una pesada carga, pero confío que recibirán con aprecio el resultado de esto que también les pertenece.

\*\*\*

Las amistades que se afianzan con el tiempo: Oscar, Carolina, Korina, Sebastián, Isabela, Alejandro, Rufino, Camilo. Moisés, Andrés y Caimán me acompañaros en intensas jornadas de trabajo en Usme, «el pedazo». Hubo tinto, cerveza y vallenato para los tiempos que le robaba a la lectura y la escritura. Soportar mis insistencias —¿inconsistencias?— lefebvreanas les significó una tarea estoica.

\*\*\*

El personal administrativo del Posgrado en Geografía de la UNAM y del Instituto de Geografía siempre atendió favorablemente mis inquietudes. Gracias a ellos y ellas fue posible acceder al universo de beneficios que ofrece la Universidad para estudiantes de posgrado.

\*\*\*

La Universidad Nacional Autónoma de México me acogió durante los años de doctorado y me permitió leer, aprender, viajar, socializar y conocer personas entrañables.

\*\*\*

Al pueblo mexicano que, por intermedio del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt), me permitió poner todos mis esfuerzos en el desarrollo de esta tesis. Espero haber honrado su encargo.

\*\*\*

A la gente de Usme, en especial del barrio Lorenzo Alcántuz. Sus conversaciones y los tintos compartidos me llevaron de nuevo a las raíces.

\*\*\*

Y bueno, todo ello porque, además, soy usmeño, nacido en una casa de autoconstrucción del barrio Lorenzo Alcántuz.

\*\*\*

A la universidad pública de América Latina, nuestro baluarte.

\*\*\*

«Al que trabaja cada día un pan amargo y solitario»

Raúl Gómez Jattin.

## Índice de contenidos

<b>Introducción .....</b>	<b>12</b>
Apertura .....	12
Problema de investigación .....	22
Preguntas de investigación .....	24
Objetivos .....	27
Consideraciones de método .....	28
Estructura del documento .....	35
<b>Capítulo 1. Transporte informal a debate.....</b>	<b>38</b>
1.1 Aproximaciones al estudio de la informalidad urbana y transporte urbano informal .....	38
1.2 El transporte informal desde la lógica desarrollista del Sector Informal Urbano - SIU .....	42
1.3 Transformaciones en el entorno institucional .....	49
1.4 Orientaciones contemporáneas en los estudios sobre transporte informal en América Latina .....	53
<b>Capítulo 2. Génesis de las formaciones socioespaciales .....</b>	<b>61</b>
2.1 La mirada de Marx y Lenin.....	61
2.2 Las discusiones sobre la categoría en el siglo XX .....	64
2.3 La discusión por la <i>formación socioespacial</i> en América Latina .....	70
<b>Capítulo 3. Reformulación de las formaciones socioespaciales .....</b>	<b>82</b>
3.1 Crítica desde Lefebvre a la perspectiva estructuralista de la formación socioespacial .....	82
3.2 Perspectiva de las <i>formaciones socioespaciales</i> desde Lefebvre .....	88
3.3 Racionalidad capitalista y circulación.....	99
3.4 Momentos espaciales .....	106
<b>Capítulo 4. Reproducción social.....</b>	<b>110</b>



4.1 Reproducción social.....	110
4.2 Discusiones sobre la reproducción en las ciencias sociales .....	121
4.3 Vida cotidiana.....	127
<b>Capítulo 5. Elementos analíticos de la crítica a la vida cotidiana .....</b>	<b>137</b>
5.1 Despliegue de la crítica a la vida cotidiana .....	137
5.2 Colonización de lo cotidiano .....	139
5.3 Necesidades y deseos .....	144
5.4 Tiempo y repetición.....	149
5.5 Mistificación de lo cotidiano .....	154
5.6 Sentido de la crítica de la vida cotidiana en América Latina .....	156
<b>Capítulo 6. Periferias urbanas, circulación de la racionalidad capitalista y vida cotidiana .....</b>	<b>162</b>
6.1 Periferias urbanas y positivismo.....	162
6.2 Sentidos de las periferias urbanas .....	167
6.3 Dependencia y superexplotación .....	179
<b>Capítulo 7. El proceso de urbanización en América Latina.....</b>	<b>185</b>
7.1 Geografía histórica de la urbanización dependiente .....	185
7.2 Urbanización e industrialización en América Latina .....	194
7.3 Periferias urbanas y contradicciones .....	199
<b>Capítulo 8. Periferias urbanas y transporte público .....</b>	<b>208</b>
8.1 Contradicciones de los procesos de producción del espacio urbano.....	208
8.2 Transporte público y las «distancias» .....	212
8.3 Las lecturas formales y sus límites .....	215
8.4 El Estado como forma alienada .....	219
<b>Capítulo 9. Transporte y movilidad cotidiana en la localidad de Usme, Bogotá .....</b>	<b>228</b>
9.1 Movilizar capitales, movilizar fuerza de trabajo.....	228

9.2 Un <i>safari urbano</i> en Usme .....	231
9.3. Transporte e informalidad en Usme .....	239
9.4 Transporte público y producción de vivienda en la localidad de Usme .....	251
9.5 La lógica del capital se reproduce en Usme .....	257
<b>Reflexiones finales</b> .....	<b>261</b>
<b>Referencias</b> .....	<b>278</b>

## Índice de figuras

<b>Figura 1.</b> Localidad de Usme.....	<b>232</b>
<b>Figura 2.</b> Rutas alimentadoras Usme .....	<b>234</b>
<b>Figura 3.</b> Pasajeros esperando abordar unidad del SITP en una calle aledaña al Portal de Usme.....	<b>235</b>
<b>Figura 4.</b> Campaña publicitaria contra los «colados» o evasores del Transmilenio .....	<b>236</b>
<b>Figura 5.</b> Anuncio del cambio en la operación de las rutas alimentadoras .....	<b>240</b>
<b>Figura 6.</b> Instalación en los torniquetes del SITP de mecanismos «anticolados» .....	<b>241</b>
<b>Figura 7.</b> Manifestación en el Portal de Usme .....	<b>243</b>
<b>Figura 8.</b> Vehículo de transporte informal en Usme .....	<b>244</b>
<b>Figura 9.</b> Parada de ruta de transporte informal en Usme (barrio Yomasa) .....	<b>246</b>
<b>Figura 10.</b> Parada de ruta de transporte informal en San Cristóbal (barrio Juan Rey) .....	<b>246</b>
<b>Figura 11.</b> Rutas de transporte público en localidad de Usme .....	<b>249</b>
<b>Figura 12.</b> Tres mecanismos de acceso a la vivienda en Usme.....	<b>253</b>
<b>Figura 13.</b> Vivienda de Interés Social y Prioritario en Usme.....	<b>254</b>

<b>Figura 14.</b> Asentamiento informal en suelo de conservación de Usme .....	<b>256</b>
<b>Figura 15.</b> Planes Parciales de la localidad de Usme.....	<b>258</b>
<b>Figura 16.</b> Plan Parcial Tres Quebradas .....	<b>259</b>

## Introducción

### Apertura

Las periferias urbanas revelan las profundas contradicciones del sistema económico capitalista y, por tanto, de sus formas de producir el espacio. Desde las azoteas de las casas de los barrios periféricos se aprecian desarrollos masivos de vivienda promovidos por corporaciones nacionales e internacionales y junto a ellos vialidades tapizadas de automóviles particulares, variados vehículos de transporte público y, cuando las condiciones son propicias, bicicletas. Entretanto, algunas calles serpentean los cerros colmados de viviendas autoconstruidas, tratando de llegar hasta donde alcanza la vista, hasta donde no llega el transporte público. Y ahora grandes torres de apartamentos, que hasta hace algunas décadas eran ajenas al paisaje urbano de las periferias, se levantan con ímpetu disputándole el suelo a los procesos de populares de autoconstrucción. En apariencia ciudades distintas y distantes, centros y periferias, pero es solo eso: una apariencia.

Desde la instalación de las primeras industrias en las principales capitales latinoamericanas a comienzos del siglo XX, hasta la configuración de los centros financieros y de servicios especializados del periodo contemporáneo, el capital ha tenido que hacer frente a la imperiosa necesidad de garantizar la reproducción de la fuerza de trabajo para, en esa misma medida, dinamizar sus estructuras de acumulación y reproducción. Por su parte, inmersos en las imperantes condiciones de «superexplotación del trabajo» (Marini, 1973), que se manifiestan en bajos niveles salariales y por tanto en la imposibilidad de acceder a los bienes necesarios para reproducirse biológica y socialmente, los trabajadores encuentran que las lógicas de producción y reproducción del espacio urbano capitalista los llevan, progresivamente, a procurarse lugares de habitación en las periferias (este proceso es más notorio desde mediados del siglo XX, en el momento del desarrollo de procesos de industrialización por sustitución de importaciones), con lo cual las distancias de sus lugares de actividad cotidiana aumentan dramáticamente, hasta

el punto de representar una potencial –en el sentido de la virtualidad, de lo que no está terminado sino en proceso de constante transformación– amenaza para las condiciones mismas de producción y reproducción del capital.

Si bien lo descrito permite inferir que la expansión de las periferias urbanas comporta parcialmente un obstáculo para la valorización del capital, toda vez que en cuanto la fuerza de trabajo se aleja cada vez más de los centros de trabajo el número de «horas–hombre» que se «pierden» en desplazamientos aumenta considerablemente, aceptar sin mediación alguna este argumento implicaría reducir el problema a un asunto de localizaciones absolutas propio de las teorías neopositivistas en geografía. Además, esto llevaría a pensar que frente a esta restricción –de carácter condicionante y no dinámica– para la necesidades de acumulación, es deseable para el capital el retorno al modelo de construcción de campamentos o barrios de trabajadores anexos a los centros de trabajo (ya no exclusivamente a las fábricas), pues solo así lograría resolver favorablemente la tensión entre la creciente fragmentación urbana y la concentración de la oferta de empleo.

Ahora bien, una lectura más amplia del paisaje urbano muestra que, por un lado, la proximidad no es el único recurso que ha permitido, a lo largo de los siglos XX y XXI, la concurrencia de la fuerza de trabajo a los lugares de empleo y, por otro, que el aumento de las distancias y las restricciones que esto conlleva, ha sido parcialmente compensado por la extensión de un amplio mosaico de recursos de transporte público formal e informal. Sin embargo, considerar que la configuración de los desplazamientos cotidianos de la fuerza de trabajo a los lugares de empleo y actividad, determina, por sí solo, el panorama total de los mecanismos de reproducción del capital, es claramente una reducción analítica.

No obstante, las miradas dualistas sobre la configuración de los centros y periferias urbanas en América Latina que se formalizan en los estudios urbanos por lo menos desde el periodo desarrollista, y cuyo énfasis está puesto en observar la expansión

urbana hacia las periferias como un subproducto de los procesos de modernización económica industrial, niegan tanto el carácter desigual de estas formas de estructuración socio-económica urbana, como los conflictos de clase que las reproducen. Por ello, las razones institucionales-políticas sobre la existencia de las periferias urbanas, que sobrevienen desde la década de 1960, tienen fundamento, por un lado, en el carácter ilusorio de la elección racional de los agentes económicos al respecto de su localización en el espacio urbano y, por otro, en una mirada, igualmente ilusoria, de la ciudad como realidad social que puede ser transformada por la «acción espacial» (Lussault, 2015) de artefactos técnicos como los sistemas de transporte.

Por su parte, «las imágenes simplistas y unilaterales (en especial las vehiculizadas por la prensa)» (Bourdieu, 2010, p. 9) que durante décadas han circulado en los diferentes medios de comunicación masiva representan a las periferias como «territorios de privación y abandono a los que se debe temer, de los que hay que huir y es necesario evitar pues constituyen focos de violencia, vicios y disolución social» (Wacquant, 2007, p. 13). En este sentido, las periferias urbanas hacen parte de un «repertorio topográfico» (p. 13) reproducido, sin descanso, por la prensa, con el objetivo de clasificar la ciudad en parcelas de formas de vida. Así, más allá de lo que se conceptúa como prácticas sociales y económicas modernas, aparecen las periferias como espacios de clausura en los cuales tienen lugar “escenas” que corresponden a una desviación de estas.

De esta manera, la “intolerable” reproducción de lo “informal” y del rebusque, se yergue como marca de socioespacial que impone sobre la opinión pública de una lectura de la ciudad latinoamericana como universo dual, en el que la correcta aplicación de políticas públicas puede contribuir a cerrar las brechas entre lo moderno y lo tradicional: centros y periferias. Asimismo la aplicación de estas políticas se presenta como dualidad, ahora cargada de un alto grado de dramatismo o tragedia: o se logra el consenso social sobre la necesidad de erradicar los focos de pobreza o se apelará, con la propaganda periodística de por medio, al uso de la

fuerza. Las políticas de tolerancia cero, de seguridad y vigilancia ciudadana (Davis, 2007; González, 2018; Garnier, 2006), recubiertas por el discurso de lo «social» y lo «humano», se encargan, entonces, de construir narrativas que reproducen el sentido institucional (punitivo) sobre las periferias.

Sin embargo, desde los años 80, tanto en el discurso institucional como en las narrativas periodísticas, las periferias urbanas también entran a constituir espacios de oportunidad y porvenir socio-económico para las poblaciones de menores ingresos. Esto no implica que las narrativas ya descritas desaparezcan, sino que ahora experimentan un reacomodo funcional. Con énfasis en las ideas del economista peruano Hernando de Soto (1987), se sostiene que en las actividades económicas informales, particularmente aquellas que se desarrollan en las periferias urbanas, existe un alto potencial empresarial que no ha sido reconocido en toda su amplitud por los medios políticos. Por ello, se promueve como necesaria una transformación de paradigma político cuyo objetivo sea remover las barreras institucionales y legales que impiden que los «informales» accedan a los beneficios del mercado abierto. Para de Soto (1987) la vivienda, el comercio y el transporte informales son aquellos espacios de oportunidad empresarial que deben ser aprovechados, previa modernización de sus formas legales, para lograr cambios significativos en el panorama de pobreza urbana de América Latina. Esta mirada del «espíritu empresarial heroico» (Roy, 2005, p. 148), instalada en los círculos políticos y promovida con decisión por la prensa, al tiempo que oculta las condiciones estructurales que sostienen la reproducción de la informalidad impone un sesgo individualista sobre esta.

De acuerdo con lo anterior, las periferias urbanas, en tanto realidad social que se ubica en el extremo antagónico de las dinámicas socio-económicas de los centros, hacen parte de un paisaje urbano sobre el que es imperativo desarrollar medidas políticas inmediatas y contundentes que eviten, a toda costa, su expansión y, además, permitan su integración a los procesos modernizadores emprendidos por y desde las lógicas del mercado. Desde esta perspectiva, se observan tanto



persistencias como transformaciones en los discursos sobre las periferias. Por un lado, se reproduce la mirada dualista emergida del desarrollismo y, por otro, se estructuran estrategias encaminadas a generar un clima de “activación económica” de estos espacios urbanos de clausura. En este segundo ámbito, las periferias y la vida cotidiana cobran especial importancia, no solo desde la perspectiva del «espíritu empresarial» que allí habita, sino porque frente a las dificultades de valorización que emergen como resultado de las crisis económicas de las décadas de 1980 y 1990, el capital encuentra en ellas un mercado potencial no solo para desarrollos inmobiliarios de vivienda de interés social y de interés prioritario, sino también para la expansión de redes de consumo de productos básicos y financieros (Gasca y Olivera, 2017).

Aunque, como se ha señalado, es claro que la posición de las periferias urbanas en el marco socio-económico del capitalismo dependiente ha sido una pieza fundamental en la configuración de los mecanismos históricos de valorización espacial del capital, los discursos institucionales y periodísticos hegemónicos cumplen el papel de producir-reproducir sobre estas una imagen estereotipada que las vacía de contradicciones y las muestra, tal como se indicó, como subproducto del avance de los procesos de modernización urbana. De tal suerte, en estos discursos, las periferias urbanas cumplen el papel de depósito de pobreza aunque, también se insiste, tienen la posibilidad de redimirse de sus «males patológicos» por la vía de la correcta aplicación de políticas y mecanismos de mercado que contribuyan, en este sentido, a dinamizar unas relaciones económicas ancladas en la persistencia de cierta «cultura de la pobreza» (Lewis, 1961).

Por otra parte, cuando se orienta la mirada la bibliografía sobre los procesos de producción de periferias urbanas, tan amplia en enfoques analíticos como en descripciones de procesos socioespaciales, se encuentra un especial énfasis tanto en los mecanismos de acceso al suelo y construcción de vivienda como en las estrategias de organización comunitaria encaminadas a lograr la provisión de servicios públicos y la regularización de los asentamientos (Jaramillo, 2012, 1984;

Di Virgilio, Najman y Brikman, 2019; Aguilar y Escamilla (Coords.), 2009; Rufino, 2016). Así, un segmento importante de estos trabajos ha documentado las intensas movilizaciones que pugnan por la mejora en las condiciones de habitabilidad de los barrios periféricos y, además, por su reconocimiento como sujetos políticos en la construcción de ciudad (Matos, 2010; Roy y AISayyad (Coords.), 2004; Salazar, C. (Coord.), (2012), Varley, 1995, Torres, 2009).

El lugar preponderante que ocupa el problema de la vivienda en el amplio espectro de la investigación urbana sobre periferias en América Latina, está vinculado con el peso significativo que este tiene en el proceso de reproducción de la fuerza de trabajo. De tal suerte, este conjunto multiforme de perspectivas teóricas e instituciones interesadas en la promoción de estos estudios, si bien permite ver, además de los diagnósticos sobre la vivienda, cómo las diversas fuerzas sociales, en arreglo a sus intereses de clase se posicionan en el proceso de producción y reproducción del espacio social, también ha impedido que el transporte público sea captado como un factor estructurante de la producción de periferias urbanas.

Por su parte, los estudios sobre la relación entre transporte público y vivienda en periferias urbanas ofrecen distintas perspectivas. Así, desde el campo de las políticas públicas pasando por el ordenamiento del territorio, el acceso al suelo, hasta la recuperación del espacio público, éstos han sido temas centrales en la discusión sobre el impacto de la oferta de transporte público en la configuración de un orden urbano desigual (Navarro, 2013; Vasconsellos, 2001; Gilbert y Ward, 1987; Dureau, Gouëset, Le Roux y Lulle, 2013; Dureau, Lulle, Souchaud y Contreras (Eds.), 2015; Jirón, 2014a; Brand, 2014). Sin embargo, es que el problema del transporte público y sus efectos en la producción de periferias urbanas ha estado ausente de las discusiones sustantivas o ha sido abordado de manera fragmentada, cuando no desde una perspectiva eminentemente técnica o funcional (Nevo, Taddia, Ríos y Pérez, 2017; Scholl, L. et al., 2016).

Por lo dicho, es claro que entender la lógica espacial y, por tanto, la estructura operativa y funcional del transporte público es un asunto clave a la hora de tratar de comprender del fenómeno de expansión y consolidación de las periferias de la ciudad de las ciudades latinoamericanas. Empero, un número importante de trabajos sobre el transporte público en América Latina, ha tomado como piedra de toque una perspectiva de carácter técnico a partir de la cual se proporcionan recomendaciones y soluciones a los problemas de movilidad cotidiana. Así, por medio de refinadas estrategias cuantitativas, se elaboran, por ejemplo, complejos modelos de origen-destino a partir de los cuales se busca que los “tomadores de decisiones” fundamenten el desarrollo y la aplicación de políticas públicas efectivas.

Como se advierte, el énfasis puesto en variables de carácter técnico y meramente cuantitativo no es producto de la aleatoriedad, sino que hunde sus raíces en una tendencia de vieja data a considerar que los problemas del transporte público urbano tienen su origen en la falta de información fiable y no en la producción desigual del espacio urbano (Corporación Andina de Fomento - CAF, 2017). A esta tendencia contribuyen análisis en los que se insiste que si bien existen problemas de segregación socioespacial (claramente abordados desde una perspectiva igualmente cuantitativa), de los cuales las periferias urbanas son apenas una manifestación, el transporte público o las «soluciones integrales de movilidad» (Institute for Transportation and Development Policy - ITDP, 2013) permitirán que estas se integren de manera más efectiva al conjunto de la ciudad. En estos trabajos se sostiene, como eje del paradigma de movilidad urbana sostenible, que el transitar por la ciudad se debe asumir no como una “simple rutina” sino como una «experiencia creativa» potenciada por la implementación de sistemas de transporte que permitan el disfrute del paisaje urbano (Moctezuma, 2010).

El fundamento teórico de estos desarrollos analíticos sobre el transporte, se ubica en autores como Urry (2007), Shiller y Urry (2006), Creswell (2010) y Graham y Marvin (2001), para quienes los arreglos espaciales contemporáneos se encuentran orientados por el imperativo de los flujos de información, frente a las configuraciones

espaciales previas a la década de 1980, en las cuales la localización de las actividades económicas tradicionales definía el sentido de las formas urbanas. A partir de ello, autores como Oviedo y Dávila (2016), Oviedo y Titheridge (2016) o Dávila (2011) desarrollan ejercicios de validación y transposición analítica de estos principios a la compleja realidad socioespacial de las ciudades del capitalismo dependiente, sin detenerse a considerar, como muestran Osorio, (2017), Smith (2020), Lefebvre (2013, 1989), Harvey (2017), que si bien el capitalismo contemporáneo experimenta una tendencia a la igualación de las dinámicas mundiales de valorización del capital, esto no anula la existencia de relaciones asimétricas, de diferenciación, entre centros y periferias (Garnier, 2020, 2006, 1974; Benach, 2021).

Para Merrifield (2019) esta tendencia a considerar los problemas urbanos como cuestiones de carácter meramente técnico, si bien no emerge con la imposición a nivel de mundial de prácticas de «gerencialismo urbano» (p. 178) propias del neoliberalismo, sí asume un carácter dominante en las últimas décadas, en el que las diferentes esferas de decisión están enmarcadas, más que en criterios de interés general —como ocurría antes de 1980, o por lo menos se simulaba— en cálculos econométricos de pretendida objetividad. De esta manera, Merrifield llama la atención sobre cómo «en esta época de “expertos” y “tecnócratas” (...) el positivismo siempre se ha escondido tras el escudo de la cuantificación y de la “objetividad”, siempre ha intentado librarse de la política» (p. 32). Como muestra de ello, no es difícil observar en las políticas urbanas sobre periferias urbanas y transporte público un halo de tecnicismo que encubre las más insultantes condiciones de explotación y, en la misma medida, las reduce a «externalidades negativas» (CAF, 2017) que pueden (y deben) ser atendidas por los mecanismos regulatorios de que dispone el mercado.

En este panorama de trabajos sobre periferias urbanas y transporte público, es indudable que existe una clara tendencia —promovida desde organismos de gobierno, centros de investigación e instituciones de cooperación— a concebir los

problemas asociados a estas realidades socioespaciales como resultado de desajustes funcionales en los procesos de urbanización capitalista. De ahí entonces, que en estos estudios se oculte —como parte de sus funciones sustantivas— la racionalidad que contribuye a producir-reproducir este tipo de estructuras espaciales desiguales, y por tanto también se desconozcan los intereses de clase comprometidos en la reproducción de este ordenamiento espacial.

En síntesis, estas perspectivas pretenden, como se ha acotado, imponer un sentido de lo urbano en el que la elección racional y el libre desarrollo las capacidades individuales determinan las formas y procesos de ocupación del espacio. Así, las contradicciones que sustentan los procesos de valorización del capitalismo en el espacio urbano se sustituyen por discursos neoinstitucionales de gobernanza urbana en los que, con refinados términos como «*accountability* horizontal» (O'Donnell, 1998), se diluye la existencia de la oprobiosa «acumulación por desposesión» (Harvey, 2007) en las grandes urbes del capitalismo dependiente latinoamericano.

Frente a lo anterior, Lefebvre (2013) reacciona para señalar que es necesario captar el espacio urbano como productor y producto de la totalidad de los procesos de valorización del capital en su fase neoconservadora<sup>1</sup>. De tal manera, al asumir la producción en su sentido amplio, no limitado a la «producción de cosas (productos)» (Lefebvre, 1972a, p. 37), es posible comprender que la concurrencia de la fuerza de trabajo desde las periferias urbanas a los lugares de actividad cotidiana —con las contradicciones que esta comporta— corresponde solo a uno de los *momentos* del proceso total de producción-reproducción del capital. Al seguir esta ruta analítica, se observa que la contradicción capital-trabajo en el capitalismo contemporáneo no pierde su capacidad productiva-reproductiva, como muchos han asegurado, sino que justamente se amplía y cobra nuevas dimensiones al salir del local de trabajo

---

<sup>1</sup> Lefebvre elude emplear el término neoliberalismo.

para perseguir en el espacio urbano un universo cada vez más amplio de posibilidades de realización.

Sin embargo, esta contradicción capital-trabajo, al circular por el espacio urbano, no encuentra precisamente un camino expedito. Por el contrario, experimenta la existencia conflictiva de las contradicciones propias de la producción-reproducción de sus «formas-funciones-estructuras» (Lefebvre, 2013, 1972a, 1968a). En particular, como apunta Lefebvre en *La revolución urbana* (1983) y *La producción del espacio* (2013), el espacio en tanto totalidad —que se inserta en el proceso de valorización del capital— no se presenta nunca como un todo ordenado y consistente, sino que se mantiene en constante tensión entre la pretensión de *homogeneización* propia del espacio abstracto, la *fragmentación* que deviene de los desarrollos inmobiliarios en la ciudad moderna y, finalmente, las relaciones socioespaciales *jerarquizadas* que buscan estructurar el espacio urbano según los dictados de los planeadores y los gobiernos, ambos de un carácter decididamente tecnocrático.

Así, el espacio urbano, configurado en tanto *momento* de realización de tensiones escapa, como comentan Lefebvre (2006), Smith (2020), Sposito (2004) y Gomes (2011), de las oposiciones formales o dinámicas duales de la modernidad para proyectarse como realidad triádica (Lefebvre, 2006, p. 176) que se mueve, como se acotó antes, entre la homogeneización, la fragmentación y la jerarquización. Ahora bien, dado que para Lefebvre, siempre con el lente puesto en el método dialéctico, estas triadas puede tener un alcance definitivo o también estallar, romperse, es indispensable observar el espacio urbano como producto social que busca —al igual que el capital— su realización plena, pero siempre se halla a mitad de camino de conseguirlo.

## Problema de investigación

Entretanto, ¿de qué van las periferias urbanas y el transporte público en las grandes ciudades del capitalismo dependiente? Pregunta que se abre al horizonte de análisis de la realidad urbana latinoamericana y encuentra en él nuevos interrogantes. Y así, en tanto apertura, hace posible actualizar-reformular la categoría de *formación socioespacial*, desarrollada desde una matriz estructuralista por Santos (1977), Moreira (1982), Silveira (2014) y Di Méo (1985), para luego conducirla a analizar aquellos mecanismos de circulación espacial de la racionalidad capitalista que permiten integrar las periferias urbanas en la totalidad de los procesos de producción-reproducción del espacio urbano.

Esta apuesta teórico-conceptual encuentra en la perspectiva dialéctica de Lefebvre su anclaje analítico. En tal medida, asume como propia la tarea, muchas veces enunciada en la geografía y en los estudios urbanos, de orientar la mirada a las periferias urbanas no para encontrar en ellas lo que las separa de los centros urbanos, sino para comprender cómo estas, en tanto *formaciones socioespaciales*, al poner en circulación una racionalidad capitalista afincada en el despojo (Rolnik, 2017), la superexplotación del trabajo (Marini, 1973) y el sufrimiento ambiental (Auyero y Swistun, 2008), le dan sentido y lugar a la producción desigual del espacio en el conjunto de los procesos de valorización capitalista del espacio. Asimismo, la lectura sobre las periferias urbanas y el transporte público desde la perspectiva de las *formaciones socioespaciales*, también permite observar, con fundamento en la dialéctica marxista, que al ser producto de las contradicciones capitalista, estas constituyen realidades socioespaciales que se niegan a la clausura en el tiempo-espacio social.

El ejercicio de orientar la mirada a las periferias urbanas y al transporte desde la perspectiva analítica de las *formaciones socioespaciales*, implica que para captar las manifestaciones del proceso de circulación de la racionalidad capitalista, es indispensable, por otra parte, observar su realización (virtualidad) en la vida cotidiana. Ahora bien, esta ruta se traza, en contravía de las acepciones habituales

definidas en términos de rutinas o acciones repetitivas controladas por alguna fuerza exterior, desde la crítica de la vida cotidiana expuesta por Lefebvre (1991[1947], 2002[1961], 1968b, 2014[1981]) en los diversos momentos de su reflexión sobre ella. Esto implica comprender: *a.* que la vida cotidiana, como realidad social orientada por las condiciones hegemónicas de reproducción social (Lefebvre, 1976), no se presenta, como sostiene Francisca Pérez (2015) o Alicia Lindón (2004, 2003) en una lectura parcial de Lefebvre, como un cuadro social contrastado de miseria y riqueza, y que por tanto, *b.* la forma en la que esta se produce debe ser leída en un marco que reconozca, en el despliegue desigual de las fuerzas productivas en el capitalismo, los determinantes escalares (espaciales y temporales) de su acción en la totalidad social urbana.

Para llevar adelante este ejercicio teórico, es preciso, entonces, concebir las *formaciones socioespaciales* como producto de las contradicciones generales del modo de producción capitalista, pero no en tanto tipo ideal que gane sentido práctico en su ajuste o aplicación analítica a condiciones casuísticas. Por el contrario, la categoría de *formación socioespacial* representa en sí una abstracción-concreta, por lo que es posible comprender las formas, siempre conflictivas, en las cuales se incorporan, a la totalidad los procesos de producción-reproducción del capital, realidades espacio-temporales diversas articuladas, por su parte, con las condiciones de reproducción social y, en esta medida, con la vida cotidiana.

Esta apuesta transita por una vía contraria a la tendencia contemporánea, ampliamente difundida en el escenario académico, a construir exclusivamente «narrativas basadas en lugares específicos y descripciones densas, que parecen ofrecer un medio más directo para acceder a los contornos microsociales» (Brenner, 2013, p. 46), pero que aún con el apreciable rigor de algunas de ellas, no logran articularse a los procesos medulares de producción-reproducción de relaciones socioespaciales hegemónicas cuyos alcances, en la realidad de millones de habitantes de las periferias urbanas del capitalismo dependiente, sobrepasan los límites estrechos del particularismo de estas narrativas.



Por lo anterior, vale la pena insistir que por los alcances de los *momentos* analíticos que integran esta apuesta investigativa, si bien se incorporan reflexiones derivadas de observaciones en campo de periferias urbanas, particularmente de Bogotá, estas no tienen por objeto la «validación empírica» de un marco teórico o categorial a la forma de un ejercicio positivo, sin que ello implique ocultar aquello que Lefebvre (1969) denomina la realidad «práctico-sensible» (pp. 35-36). En tal medida, se busca estructurar, a partir de un viaje en doble vía definido por los términos del método «regresivo-progresivo» (Lefebvre, 2013, 1976a, 1976b), una perspectiva conceptual que con fundamento en las *formaciones socioespaciales*, vistas como abstracción-concreta, permita ubicar en la totalidad de los mecanismos de valorización del capital, el lugar —siempre dinámico— que ocupan las periferias urbanas y el transporte público.

### **Preguntas de investigación**

Las preguntas problema se suceden, solo que ahora no recorren la senda habitual. Las primeras orientaciones llevaron a la investigación a preguntarse, como horizonte indicativo, por el papel del transporte público informal en la producción de ciudad en periferias urbanas. Pregunta amplia que, como el espacio, se desmigajaba en inquietudes que pretendían dar sentido a una búsqueda temática luego de la cual el tiempo-espacio del ejercicio investigativo se manifestó como aquello que lo constituye: su naturaleza inacabada. De tal suerte, la inquietud inicial se amplió —sin renunciar a las inquietudes iniciales— ya no solo al transporte informal, sino a los diversos sistemas de transporte, formal e informal, que a diario transitan por las calles de las periferias. Pero aun con estas preguntas y la consecuente búsqueda de anclajes sólidos o definitivos, lo inacabado se resistía a estar sepultado, tal vez porque, precisamente, lo inacabado constituye el sentido del presente trabajo de investigación.

Aun sin salir del transporte público y las periferias urbanas, o posiblemente con ello, el trabajo se desarrolla tomando en consideración la perspectiva de los *momentos* de Lefebvre (1959, 1961). En esta medida, la investigación indaga por la configuración de dos escalas espacio-temporales de *momentos* que convergen. Así, como se dijo, el trabajo no recorre la senda habitual de mostrar el «producto fina» de la investigación y la plena consistencia con los presupuestos iniciales, sino que busca, en el ejercicio argumentativo mismo, ofrecer un panorama sobre la ruta de construcción de una inquietud conceptual, acaso teórica.

El primer *momento* se refiere a la reformulación de la categoría de *formación socioespacial*<sup>2</sup>. Aunque pudiera tomarse como un escenario meramente procedimental —necesario para leer o para ser «aplicado» a una realidad urbana definida por contornos espacio-temporales bien establecidos— constituye una apuesta por dotar de sentido a una categoría que, desarrollada en las décadas de 1970 y 1980 particularmente en Brasil (Santos, Moreira, Silveira) y Francia (Di Méo y Reynaud) con un fuerte anclaje en el teoricismo althusseriano, fue, cuando menos, eclipsada por las perspectivas contemporáneas de la globalización (o mundialización en la perspectiva francesa) y los discursos de renuncia al materialismo dialéctico.

De este primer *momento* se desprende, en consecuencia, la siguiente serie de preguntas: ¿Por qué reformular la categoría de *formación socioespacial* en un momento en el que la geografía y los estudios urbanos parecen haber desarrollado un aparato analítico-conceptual lo suficientemente robusto para comprender las dinámicas urbanas contemporáneas? Esta inquietud se sustenta en las siguientes preguntas complementarias: ¿Qué elementos analíticos de la perspectiva inicial de

---

<sup>2</sup> Un primer resultado de este ejercicio de análisis está marcado por la sugerencia, dada por la Dr. Patricia Olivera, de omitir el guion que separaba, en las primeras formulaciones de la categoría en el presente trabajo, lo «socio-espacial». Ello no como un asunto de gramática de la lengua castellana, sino como una posibilidad de volcar sobre esta categoría el contenido amplio de la lógica dialéctica que lo constituye.

la categoría de *formación socioespacial* pueden ser incorporados en su reformulación? ¿En qué medida la teoría marxista de la dependencia puede contribuir en la reformulación de la categoría de *formación socioespacial*?

Sobre la segunda pregunta complementaria, conviene hacer un retorno (¿breve?) también en función interrogativa: ¿por qué teoría marxista de la dependencia en tiempos en los que se abjura de ella? Las respuestas se sucederán siempre en términos de lo provisorio y de la apertura a las posibilidades de hallar salida no a un problema conceptual o categorial sino uno de carácter eminentemente político: la denuncia como *momento* generador de horizontes de acción. Precisamente en y por la denuncia, la teoría marxista de la dependencia, enraizada en América Latina, señala una camino que, en articulación con la perspectiva lefebvrea de lectura de las dinámicas de producción desigual del espacio urbano a escala planetaria, traspa las fronteras discursivas de la tecnocracia y el ciudadanismo que campean en los estudios urbanos contemporáneos. Se trata, entonces, de romper el cerco de los consensos academicistas sobre la «necesaria» ausencia (o negación) del compromiso político en la investigación social.

El segundo *momento* remite a las inquietudes iniciales del programa de investigación, pero ahora articuladas con la reformulación de la categoría de *formación socioespacial*. Así, las periferias urbanas y el transporte público leídos desde esta óptica, constituyen realidades urbanas que, en tanto productoras y productos, manifiestan los mecanismos socioespaciales de circulación de la racionalidad capitalista y, en la misma medida, permiten observar cómo se estructuran los *momentos espaciales* de reproducción de las relaciones sociales hegemónicas que la constituyen.

A su vez, de este segundo *momento* se desprende la siguiente serie de preguntas: ¿De qué manera las periferias urbanas y el transporte público contribuyen a movilizar, en las urbes del capitalismo dependiente, el contenido-estructura de la racionalidad hegemónica capitalista? Esta inquietud se sustenta en las siguiente

preguntas complementarias: ¿Cómo se produce-reproduce en las periferias urbanas la racionalidad hegemónica capitalista? ¿Cuál es la participación del transporte público en los procesos de valorización del capital en el espacio urbano?

En consecuencia, este segundo *momento* se dispone como síntesis temática o búsqueda de la totalidad constitutiva de las realidades socioespaciales de las urbes latinoamericanas. Es por ello que se insiste en la dependencia como rasgo fundante, más no excluyente, del complejo proceso de formación de las periferias urbanas en el continente. Ahora bien, es preciso insistir que las preguntas que se desprenden de lo anterior, no están orientadas a responder por un todo indeterminado o estructural (en el sentido althuseriano) que condiciona las trayectorias particulares de los diversos países de América Latina, sino que por el contrario propugnan, en clave del desarrollo desigual, un análisis situado de las contradicciones generales del modo de producción capitalista.

## **Objetivos**

### **General**

Comprender la manera como las periferias urbanas y el transporte público, en tanto *formaciones socioespaciales*, contribuyen a producir-reproducir de la racionalidad capitalista en las urbes del capitalismo dependiente.

### **Específicos**

#### *Primer momento*

Reformular, desde la perspectiva de la producción del espacio, la categoría de *formación socioespacial*.

Incorporar la teoría marxista de la dependencia a la reformulación de la categoría de *formación socioespacial*.

Definir los alcances analíticos de la categoría de *momentos espaciales* en la lectura de los procesos de producción-reproducción de *formaciones socioespaciales*.

Segundo *momento*

Identificar la manera en la que se expresa el contenido-estructura de la racionalidad capitales en las periferias urbanas.

Analizar el papel que tiene el transporte público en la circulación de la racionalidad capitalista.

Identificar los *momentos espaciales* que estructuran los procesos de producción-reproducción de las periferias urbanas

### **Consideraciones de método**

La preocupación por comprender las periferias urbanas y transporte público como *formaciones socioespaciales* parte de la necesidad de tomar de distancia de las perspectivas empiristas que desde variadas tradiciones analíticas han señalado, particularmente en las últimas décadas, a los estudios de caso de escala microespacial y al procesamiento de grandes series de datos cuantitativos como los mecanismos más adecuados —si no ideales— para conocer las realidades urbanas. Estos trabajos, en sus diversos grados de refinamiento metodológico, eluden o reducen las reflexiones teóricas a un carácter meramente enunciativo —o las catalogan como mera especulación— convencidos de lograr así un acceso transparente u objetivo a los problemas sociales. En este aspecto, insisten que la mediación de presupuestos epistemológicos, filosóficos o teóricos consistentes, catalogados por algunos como ideológicos o metarrelatos explicativos, opaca los

objetos de investigación e impide, en la misma medida, establecer razonamientos conducentes a la «solución» de los problemas socioespaciales urbanos más apremiantes.

Lo anterior, puesto en palabras de Garnier (2006), significa que desde la desaparición (y descrédito) de los metarrelatos, la adopción de un enfoque «descriptivo [...] será el mecanismo mediante el cual se sustituirá poco a poco el espíritu crítico por una apología más o menos sutil del orden de cosas» (p. 17). En la misma línea de análisis, Garnier agrega que, paradójica o intencionadamente, «cuanto más se “globaliza” el mundo, más se empequeñece la visión que conviene tener» (p. 18). A tal nivel se expanden estas miradas, que con el relativo abandono de la reflexión teórica en Geografía desde América Latina para centrarse en trabajos «concretos» y «situados» en universos sociales y espaciales de escalas cada vez más reducidas, estos se arrojan la tarea de arrojar luz sobre aquello que, según sostienen, la investigación «politizada» y cargada de ideología había perdido de vista dado su compromiso, igualmente politizado, con la totalidad de los procesos de producción del espacio urbano.

La crítica acá vertida se refiere, particularmente, a los visiones que recorren la senda de un pretendido realismo crítico o pragmatismo para estructurar ejercicios investigativos de un limitado alcance comprensivo. En esta línea argumentativa, para Garnier (2006), dichas perspectivas representan una apuesta, esta sí claramente intencionada, de construir una «ciencia del ocultamiento» (p. 19) que, en aras de la apertura democrática y la libertad en tanto horizontes normativos universales, se afana en negar, por un lado, el carácter de clase de las dinámicas hegemónicas de producción del espacio y, por otro, las formas de dominación a las que la investigación urbana, dispuesta desde estas bases, responde.

Pues bien, es así como en esta proliferación de trabajos de un claro corte neopositivista que cubre un amplio espectro disciplinar que desborda a la Geografía, América Latina se ha ubicado, en tanto periferia del capitalismo, como excelente

laboratorio de validación, por lo menos desde la década de 1940, de teorías desarrollistas o modernizadoras, con lo cual se configura una geografía de producción de conocimiento de un carácter claramente desigual y colonial como han señalado autores como Santana (2018), Gorelik (2006), Novick (2009), Ramírez y Pradilla (2013) o Jajamovich y Delgadillo (2020). Derivado de ello, emerge una división internacional del trabajo académico en la que los países del capitalismo dependiente —aun cuando muchos sostienen que el mundo globalizado esta división pierde sentido— se ubican no solo en los «arrabales del capital» (Bartra, 2014) o de los procesos de valorización del capitalismo, sino también en las periferias de la producción teórica, particularmente en Ciencias Sociales.

En este panorama de producción y circulación desigual del conocimiento, los estudios sobre la ciudad y lo urbano en el continente se convierten en consumidores de refinamientos teóricos y metodológicos que, bajo la pretensión contemporánea de la globalización, se presentan como de validez universal. Frente a ello, en América Latina, por lo menos desde la década de 1960 —aunque con algunos antecedentes en la primera mitad del siglo pasado— se han producido importantes iniciativas analíticas (y por tanto políticas) que buscan comprender las particularidades de los procesos de valorización del capital y de urbanización en el continente.

Al respecto, son notables los planteamientos de autores y autoras como Lucio Kowarick (1979), Emilio Pradilla (2013), Milton Santos (2000), Raquel Rolnik (2017), María Laura Silveira (2014), Ana Fani Carlos (2011), Sandra Lencioni (2017), Isabel Alvarez (2015), Blanca Ramírez (2003) o Carlos Alberto Torres (2009), quienes, particularmente desde una matriz marxista no ortodoxa, han buscado construir apuestas teóricas para leer los procesos contemporáneos de estructuración urbana en América Latina. Justamente esta matriz es la que permite, en articulación con la categoría de *formación socioespaciales*, dar cuenta de las realidades «práctico-sensibles» y las representaciones urbanas hegemónicas, que constituyen el cuadro de la totalidad urbana del continente.

Por lo anterior, de acuerdo con estos autores y autoras, para lograr claridad sobre el sentido de la urbanización desigual del continente, es indispensable estructurar horizontes orientados hacia la praxis radical en la que la reflexión teórica y las prácticas cotidianas de apropiación del espacio, vistas en su conjunto como realidades sociales en constante tensión, señalen el rumbo de la totalidad. Es por ello que la *producción del espacio* no se debe asumir, como ocurre habitualmente con el «descubrimiento» contemporáneo en las Ciencias Sociales de autores como Henri Lefebvre, David Harvey o Neil Smith, como un sustantivo «crítico» que solo en apariencia sustituye las miradas del espacio como contenedor de objetos, sino en tanto proceso dialéctico definido por las contradicciones del modo de producción capitalista y las formas particulares que asume en los países dependientes.

Frente a las críticas al empirismo que embriaga a un segmento importante de los estudiosos de lo urbano en América Latina, se yergue —no como alternativa sino como momento de realización de la praxis revolucionaria (Lefebvre, 1969)— la dialéctica materialista. De allí que para el abordaje del problema de investigación, se asuma como fundamento analítico la lectura del «movimiento interno de las contradicciones» (Lefebvre, 1971a, p. 21) que se encuentran en el seno de los procesos de producción-reproducción del espacio urbano. En esta mirada dialéctica, como acota Lefebvre (1971a), «todo problema es un momento del desarrollo de una realidad que se supera» (p. 115), y por tanto es indispensable comprender la manera como se configura —inserta en las dinámicas del desarrollo geográfico desigual— la racionalidad capitalista constituida por todas aquellas formas de dominación tendientes a la reproducción de las relaciones sociales de producción hegemónicas.

Para comprender este primer momento de configuración de la racionalidad capitalista, el análisis se mueve de la lectura de la realidad «práctico-sensible» de las urbes del capitalismo dependiente a las determinaciones generales —derivadas de las contradicciones propias de estas formaciones económico-sociales— del



modo de producción capitalista y de las contradicciones que lo constituyen. Este ejercicio, guiado por el método dialéctico, incorpora una perspectiva de escala que, derivada de la discusión de Lefebvre (1983) sobre los «niveles y dimensiones» (p. 84) de lo urbano, describe una trayectoria socioespacial de carácter diacrónico y sincrónico (p. 85). De esta exploración surge uno de los conceptos fundantes del proyecto de investigación: *momentos espaciales*.

En este punto, los *momentos espaciales* de la circulación de la racionalidad capitalista se integran al cuadro análisis «regresivo-progresivo» (Lefebvre, 1976a, p. 16-17) «en el curso del cual el proceder del pensamiento vuelve hacia el [momento] actual, a partir del pasado desentrañado, aprendido en sí mismo» (p. 17). En palabras del autor, esta apelación de método representa un necesario retorno a aquello que Marx (2016a) denominó como «el método de la economía política» (p. 20-30), el cual se fundamenta en la lectura de las *formaciones económico-sociales* y en el movimiento constante de las contradicciones que las constituyen. Es por ello que a la discusión teórica de la propuesta de investigación se articula una digresión, que sienta sus base en Marx (2013), Lenin (1978) y Lefebvre (1957), sobre el fundamento de las *formaciones económico-sociales*.

Como se ha acotado, la racionalidad capitalista se realiza en su circulación, y para ello el espacio urbano constituye uno de los instrumentos fundamentales de este despliegue productivo-reproductivo. Pues bien, la circulación corresponde al segundo momento de la configuración de dicha racionalidad. De esta manera se llega a la síntesis de los momentos de esta instancia analítica en la que, por otra parte, el movimiento se aprecia como fundamento de la totalidad de las dinámicas de producción de las periferias urbanas.

En esta medida, la categoría de *formaciones económico-sociales* del debate marxista clásico es llevada a la lectura de la geografía urbana del capitalismo dependiente y, desde el marco del método «regresivo-progresivo», se instala como fundamento del trabajo de la reestructuración de la categoría de *formación*

*socioespacial* que emerge, en la década de 1970, como resultado del interés de geógrafos como Reynaud (1979, 1980, 1981), Di Méo (1990, 1985) y Santos (2000, 1977) por espacializar, desde una matriz estructuralista althusseriana, las *formaciones económico-sociales*.

La tarea de reestructuración de la categoría de *formación socioespacial* se emprende, como se acotó en la formulación del problema de investigación, desde la perspectiva de la producción del espacio de Henri Lefebvre (2013, 2017, 1983, 1976a, 1973a) e incorpora fundamentalmente los desarrollos teóricos de Harvey (2017a, 2014a, 2014b), Smith (2020, 2012), Carlos (2018, 2015, 2011), Brenner (2020, 2013) y Garnier (2020, 2015, 2006, 1974). Para llevar a cabo este ejercicio, se sostiene que las *formaciones socioespaciales* —y para el caso de esta investigación, las periferias urbanas y el transporte público— son producto de la circulación de la racionalidad capitalista o, lo que es equivalente, del despliegue espacial de las formas de dominación del modo de producción hegemónico.

El análisis de las *formaciones socioespaciales* desde la óptica de la circulación de la racionalidad capitalista, se articula, en este momento de la reformulación categorial, con la teoría de reproducción social (Katz, 2017a, 2001; Caffentizis, 2020; Lefebvre, 1976c) y la crítica a la vida cotidiana (Lefebvre, 2014[1981], 1980, 1968b, 1991[1947], 2002[1961]). Estos dos ámbitos de lectura permiten transitar la senda de la praxis espacial de las periferias urbanas y el transporte público en las ciudades del capitalismo dependiente latinoamericano. Ahora bien, esto no supone, de ninguna manera, el efecto de un punto de llegada o cierre del ejercicio investigativo, sino la apertura a las posibilidades de comprensión de las formas alienadas que las periferias y el transporte asumen en cuanto realidades «práctico-sensibles».

Es precisamente de la articulación de la reproducción social y la crítica —radical— a la vida cotidiana que cobra sentido la alienación, en cuanto rasgo fundante de los mecanismos de producción-reproducción del capital y, por ello, de las relaciones

sociales hegemónicas. De allí, entonces, que se sostenga, en la línea de lo expuesto por Marx (1962) en los *Manuscritos económicos y filosóficos de 1844* y Lefebvre (1985, 1973b, 1961), que la alienación corresponde a un momento medular de las dinámicas de dominación capitalista, y que esta se representa en el espacio como práctica de encubrimiento de las formas-funciones-estructuras que soportan las condiciones de reproducción de la «vida cotidiana colonizada» por el capital (Internacional Situacionista, 1999, p. 22).

Por lo anterior, las *formaciones socioespaciales* configuradas en diversas escalas y *momentos espaciales*, se proponen aquí como lectura y posibilidad de avanzar en la configuración de una praxis radical en América Latina. De allí que esta apuesta investigativa se presente como un *momento* dialéctico de un horizonte teórico y práctico más amplio que no se agota o se cierra al tiempo-espacio social de su realización en el presente trabajo. En esta medida, la búsqueda aquí implicada no se encuentra o no debe encuadrarse en la localización precisa de los habituales compartimentos teórico y metodológico, por cuanto las inquietudes que motivan este trabajo se disponen más como ejercicio reflexivo, esto es, virtualidad —en el sentido que Lefebvre le asigna a ello—, y menos como producto acabado de la práctica investigativa misma.

Ahora bien, lo anterior no quiere decir que la reflexión sobre la categoría de *formaciones socioespaciales* y sobre las posibilidades que esta ofrece para comprender las periferias urbanas y el transporte público se desarrolle a expensas de criterios metodológicos. Por ello, se parte aquí de un «método de interpretación» que, definido por Moraes y da Costa (2009), como una forma de «ver lo real, la representación lógica y racional del entendimiento que se tiene del mundo y de la vida» (p. 34), se acerca, como se refirió, a la dialéctica materialista para avanzar con ella —partiendo del análisis del proceso de *formación* de las periferias urbanas y el transporte público— en la comprensión de «las contradicciones, el movimiento, la *tendencia*» (Lefebvre, 1977, p. 279) de la circulación de la racionalidad capitalista hegemónica en las ciudades del capitalismo dependiente latinoamericano.

Las consideraciones de método no se cierran en este apartado sino que cruzan el documento, de tal suerte que el presente trabajo plantea, en conjunto, un recurso —acaso metodológico— para desarrollar, en primera instancia, la tarea de reestructurar de la categoría de *formación socioespacial*, para, en segunda instancia, orientar el sentido de la praxis revolucionaria que es el cimiento de esta apuesta abstracta-concreta. De allí, entonces, que el tono y el ritmo de la argumentación propuesta, impliquen acercar los momentos de realización de una práctica política que, particularmente durante el tiempo de desarrollo de este trabajo, se constituyó como «exploración de lo posible y del futuro» (Lefebvre, 1969, p. 50).

Por ello, las reflexiones sobre las periferias urbanas y el transporte público (informal) en Bogotá D.C., dispuestas desde la perspectiva de las *formaciones socioespaciales*, no tienen por objeto dar la impresión de un estudio de caso con los contornos definidos para este tipo de ejercicios. Al contrario, buscan integrar un cuadro socioespacial en el que la totalidad de las formas de producción-reproducción desigual del espacio urbano designen tanto los momentos de denuncia como de realización de lo virtual-posible.

### **Estructura del documento**

El Capítulo 1 incorpora los antecedentes sobre el estudio del transporte informal, y busca ubicar en la literatura los principales elementos discursivos y analíticos que se han articulado en las lecturas sobre la estructuración de diversos modos de transporte en América Latina. Así, se desarrolla un análisis crítico de las investigaciones adelantadas desde la década de 1970, para concluir que estas han centrado su atención en la generación del empleo en estas actividades y no en la participación del transporte en la configuración de procesos desiguales de producción del espacio urbano en el continente.

Para el desarrollo del momento 1, que pretende reconstruir la categoría de formación socioespacial, el Capítulo 2, en primer lugar, aborda la génesis de las *formaciones económico-sociales* en el debate marxista del siglo XX. Se incorporan autores clásicos de este debate, desde Lenin, pasando por las discusiones del marxismo italiano para llegar finalmente a los planteamientos del estructuralismo althusseriano que se pretende heredero de Gramsci. En segundo lugar, discute la configuración de la categoría de *formación socioespacial* en las obras seminales de Milton Santos y Guy Di Méo. A partir de una revisión de los principales textos en los que estos autores vuelcan su atención sobre esta, se proponen algunos elementos críticos que marcan los vínculos entre esta apuesta teórica y las aportaciones de Althusser. Además, se incorporan textos de geógrafos brasileños que han contribuido a ampliar el debate en el contexto latinoamericano.

En tercer lugar, el Capítulo 3, se reformula la categoría de *formación socioespacial* que, al tomar distancia de las perspectivas althusserianas, incorpore como horizonte de análisis los fundamentos de la producción del espacio de Henri Lefebvre. Para ello, se dispone como eje articulador de propuesta una mirada de las *formaciones* como circulación de la racionalidad capitalista.

Con el objetivo de avanzar en la reformulación de la categoría de *formación socioespacial* desde una matriz lefebvrea, se propone, en el Capítulo 4, articular en la apuesta analítica la reproducción social de las relaciones sociales como ámbito definitorio de las forma de producción de periferias urbanas en América Latina. En esta línea, el Capítulo 5 aborda, también desde Henri Lefebvre, la crítica a la vida cotidiana y define aquellos elementos que se incorporarán a la lectura de la producción de periferias.

En cuanto al desarrollo del momento 2 de la tesis, se dispone en el Capítulo 6 la lectura de las dinámicas de articulación entre los procesos de producción de periferias urbanas y la circulación de la racionalidad capitalista. Allí cobra sentido la incorporación progresiva de elementos conceptuales provenientes de la teoría

marxista de la dependencia. Por su parte, el Capítulo 7 ofrece un panorama de los procesos de urbanización en América Latina, para lo cual retoma aspectos teóricos de las discusiones volcadas en los capítulos precedentes.

El Capítulo 8 incorpora los análisis previos a la estructura de las periferias urbanas en sus vínculos con las lógicas de producción del transporte público en América Latina, y al tiempo, traza líneas de continuidad con un juego multiescalar que llega, en el Capítulo 9, a la discusión sobre la forma en la cual la producción de periferias urbanas en Bogotá, en particular en la localidad de Usme, al sur de la capital, no puede ser entendida a cabalidad sin un marco dialéctico que reconozca en ellas no desajustes en el orden urbano, sino una manifestación de la circulación de la racionalidad capitalista en el espacio urbano.

Finalmente, en las Conclusiones, se presentan algunos elementos de vínculo entre la apuesta de análisis planteada para la tesis y los recursos analíticos dispuestos para desarrollar los objetivos de investigación. Además de ello, se cierra con una invitación a ampliar el espectro de discusión de la categoría de formación socioespacial a asuntos que vayan más allá de la lectura de periferias urbanas y transporte público, siempre y cuando esté acompañado de la apuesta dialéctica que sustenta el edificio argumentativo. En tal sentido, se sostiene que esta tesis es apenas un escenario de apertura a la lectura de los momentos espaciales de configuración de las dinámicas de producción desigual del espacio urbano, de las que las periferias, al igual que los centros, participan como productores y productos complejos del despliegue espacial de las formas de dominación capitalista sobre el espacio.

## **Capítulo 1. Transporte informal a debate**

### **1.1 Aproximaciones al estudio de la informalidad urbana y transporte urbano informal**

En los estudios urbanos es claro el vínculo entre transporte público y procesos de expansión de las principales ciudades de América Latina. Sin embargo, en los análisis aparecen con mayor relevancia los modos de transporte formales como el tranvía, los autobuses concesionados o los sistemas de metro y, por tanto, los recursos del transporte informal a los que acude gran parte de la población de las periferias aparecen referidos solo de forma tangencial. Lo anterior no indica que el transporte informal haya permanecido como un campo inexplorado en las ciencias sociales, sino que en el campo de la investigación urbana el tema —aun con su considerable magnitud— solo ha captado la atención en décadas recientes.

Desde la década de 1970, cuando investigadores vinculados con instituciones multilaterales, agencias de cooperación de las potencias del norte y universidades de diversas latitudes llamaban la atención sobre la necesidad de comprender el transporte informal en tanto generador de empleo, los trabajos sobre este complejo problema urbano han aumentado (Rimmer y Dick, 1980; Fouracre, 1977; Cervero, 2007a, 2007b, 2000, 1992; Gannon, 1997; Higgins, 1976; Golub, 2003, Silcock, 1986, 1981). En la misma medida, ante la disyuntiva de regularizar, aceptar o prohibir la creciente oferta de estos modos de transporte, los gobiernos locales han contratado numerosos estudios diagnósticos para que den cuenta de los mecanismos de acción y reproducción de la informalidad en el transporte.

No obstante, como se verá, el grueso de estos trabajos no está orientado a entender las implicaciones de la estructura del transporte informal en los procesos de expansión urbana hacia las zonas periféricas en las ciudades de los llamados países subdesarrollados. Por el contrario, buscan caracterizar, en tanto generadores de empleo urbano, los diversos modos de transporte informal

existentes. En tal medida, el trabajo sostiene que los estudios sobre transporte público informal guardan, por lo menos hasta el tránsito de la década de 1980-1990, una considerable distancia respecto de lo que Carrión (1990) o Schteingart (2000) refieren como el campo de la «investigación urbana en América Latina».

Por otra parte, desde la década 1990, el panorama de estudios sobre transporte informal en América Latina experimenta cambios importantes enmarcados por una transformación en el panorama institucional, no solo de la academia sino también de las instituciones multilaterales y organizaciones dedicadas a promover los estudios sobre los problemas urbanos y particularmente el transporte público. Este cambio en el entorno institucional representa la instalación de nuevas agendas de gobernanza que se conectan con intereses hegemónicos de alcance mundial que definen, en gran medida, las sendas y las perspectivas del estudio del transporte informal.

El libro *Informal transport in the development World* escrito por Robert Cervero (2000), ofrece una síntesis sobre el estado del transporte informal en el mundo en desarrollo. El texto de Cervero conceptualiza sobre el transporte informal sobre la base del vínculo de éste con las dinámicas del llamado sector informal (Fouracre, 1977; Higgins, 1976; Silcock, 1986, 1981, Rimmer, 1984). Así, partiendo de una clara lógica dualista (formal–informal), el autor asume el sector informal como aquel que llena un «vacío» en el que actividades y servicios urbanos vitales, en ausencia del Estado y la iniciativa privada formal, son producidos por las «poblaciones pobres y marginadas» (Cervero, 2000, p. 9).

Esta visión del sector informal se ancla en los estudios de Keith Hart en Ghana (Hart, 1971, 1973), que sustentaron, a su vez, el diagnóstico de la Organización Internacional del Trabajo sobre el empleo en Kenia (ILO, 1972). Noiseux (2000), Bangasser (2000) y Cortés (1988), entre otros, señalan que para Hart (1973) el sector informal emerge para obtener ingresos económicos para las masas de migrantes campesinos que a su arribo a las ciudades no encuentran ofertas de



empleo estables en el sector formal. Así, en la amplia gama de productos y servicios que se ofrecen en el sector informal (Hart, 1973, pp. 69-73), el transporte informal aparece, junto con otros servicios no especializados (reparación de calzado, sastrería, cuidado doméstico), como factores esenciales del alto dinamismo económico del sector, con baja inversión de capital, altas rentabilidades y reducidos niveles de instrucción, facilitan la vinculación y, en síntesis, la obtención de ingresos que garantizan la subsistencia en las urbes en expansión.

Según Lautier (2003, 2004), Charmes (1992, 1987) y Sethuraman (1981), el sector informal, en el cual se ubica al transporte informal, se propone desde una perspectiva analítica emergida de la teoría del desarrollo económico de Lewis (1955, 1954), para quien el principal problema de las economías de los países subdesarrollados radica en la disponibilidad de grandes contingentes de mano de obra desocupada que no se inserta en la naciente industria. Sin duda, la perspectiva desarrollista propuesta por Lewis (1955, 1954) representó un recurso teórico privilegiado para explicar las condiciones del subdesarrollo en el tercer mundo. Por tanto, se enfatiza en aprovechar las potencialidades del sector informal para generar empleo en los espacios urbanos. Por ello, las diversas actividades —como el transporte informal— desempeñadas por la «mano de obra sobrante» de Lewis, se valoran como unidades productivas que encuentran en el espacio urbano de los países del tercer mundo el «vacío» que están llamadas a ocupar.

Lo anterior explica el hecho de que, dadas las aproximaciones al estudio del transporte informal desde el desarrollismo económico, en las décadas de 1970 y 1980 persistiera la desconexión entre la problemática de la prestación de este servicio urbano y los procesos configuración desigual del espacio urbana. Ahora bien, si se amplía la mirada a los estudios urbanos que se producen desde América Latina en estas mismas décadas (Pradilla, 1979, 1974; Quijano, 1973; Castells, 1973, Lomnitz, 1975; Hardoy y Moreno, 1972, Hardoy, 1977; Singer, 1975; Kowarick, 1979), en su mayoría desarrollados bajo las perspectivas analíticas de la sociología marxista francesa, se advierte que el transporte público queda

subsumido en lo que algunos representantes de esta escuela denominan medios de consumo colectivo (Castells, 1974; Lojkine, 1979; Topalov, 1979).

En este panorama, el libro *A Expolição urbana* (1979) de Lucio Kowarick reviste especial importancia por cuanto vincula el transporte público con las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo, y no solamente como un medio de enlace entre los lugares de habitación en las periferias y las zonas de actividad habitual de los pobladores de menores ingresos. Así, salvo el estudio de Kowarick, la mayoría de trabajos de este periodo subvalora la importancia del transporte en la configuración urbana de las metrópolis latinoamericanas.

Aunado a los claros rasgos desarrollistas de los estudios del transporte informal elaborados desde la década de 1970, se encuentran vasos comunicantes con algunos de los postulados del sector informal urbano del Programa Regional del Empleo para América Latina y el Caribe –PREALC– de la OIT, las políticas del Banco Mundial sobre el desarrollo urbano y la informalidad en los países del tercer mundo, y los análisis de la ONU sobre la forma de lograr avances significativos en la pobreza urbana. Otro elemento indicador del horizonte analítico de los estudios sobre transporte informal, es la manera en la que preconizan sus bondades y para ello acuden a visiones de la informalidad como la de Hernando de Soto (1987), quien propone aprovechar las potencialidades de la informalidad para crear una «una base empresarial amplia» (p. 296) que sustente la configuración de una «economía auténticamente democrática; es decir, una economía de mercado» (p. 296).

Por otra parte, es preciso mencionar que la profusión de diagnósticos sobre transporte informal en los llamados países del tercer mundo (Fouracre, 1977; Jacobs, Maunder y Fouracre, 1986; Higgins, 1976; Silcock, 1986, 1981; Rimmer, 1984), los financian las agencias de cooperación de los países del occidente europeo y Estados Unidos, interesadas en el comportamiento de este servicio en tanto generador de empleo, mas no como factor de la configuración de espacios urbanos segregados en los países dependientes. En esos trabajos se halla un

procedimiento o formato de caracterización invariable —que se inserta en la lógica de los estudios del sector informal urbano— y que mantiene su vigencia.

Revisar el sentido del estudio de «fenómeno» de la informalidad urbana en los llamados, hasta la década de 1980, países subdesarrollados permite concluir que hay más interés en describir que comprender la configuración de actividades económicas que, desde la mirada de la OIT y el PREALC, son consideradas como informales. En tal medida, como se verá en el siguiente apartado, el estudio del transporte informal, al asumir como referente dicho horizonte de análisis, hallará en este una fuente de empleo y, por lo tanto, su carácter urbano estará dado más por su localización absoluta que por su papel en la configuración de los procesos de producción desigual del espacio en las metrópolis latinoamericanas.

## **1.2 El transporte informal desde la lógica desarrollista del Sector Informal Urbano - SIU**

De acuerdo con Cervero (2000), el transporte informal, también denominado paratransit (Silcock, 1986; Rimmer, 1984; Rimmer y Dick, 1980; Cervero, 1991) o transporte alternativo (Mamani, 2004; Jennings y Behrens, 2017), se caracteriza por los siguientes atributos: espíritu de emprendimiento empresarial, vehículos envejecidos de baja capacidad, limitada calidad del servicio y competitividad por nichos de mercado (Cervero, 2000, p. 4). Estos atributos, delineados a partir de los postulados de Hart (1971; 1973) y la OIT (1972), son característicos de los diagnósticos sobre transporte informal en América Latina elaborados hasta la década de 1980 (Takyi, 1990; Hibbs, 1983; Andrle, 1977, CEPAL, 1985; World Bank, 1986).

Con fundamento en los principales elementos analíticos del sector informal, y sustentado en estudios de caso realizados en las principales metrópolis de África subsahariana (Nairobi, Kinshasa, Accra, Ciudad del Cabo) y el sudeste de Asia (Manila, Yakarta, Bangkok), Fouracre (1977) y Silcock (1986, 1981) estructuran un

esquema descriptivo para el transporte informal que en lo sucesivo servirá de fuente para explicar su funcionamiento en los llamados en las décadas de 1970 y 1980 países subdesarrollados. A continuación, se enuncian los puntos centrales de este esquema:

a) Aparece, como telón de fondo, el panorama urbano de los casos de estudio, y a partir de datos estadísticos se establece el marco socio-económico en el cual emerge y se configura el transporte informal en tanto alternativa de empleo. Junto con ello, se hacen referencias a los arreglos políticos locales y cómo estos favorecen la aparición de alternativas de transporte que atienden la demanda de las poblaciones de menores ingresos.

b) Luego de esta caracterización se identifican los diversos tipos de vehículos empleados en el transporte informal: minibuses, jeepneys (jitneys), camionetas de doble tracción, taxis y motocicletas, vehículos impulsados por la fuerza de sus operarios como los bicitaxis en sus distintas variantes, y vehículos de tracción animal, que para el caso de América Latina no son muy comunes. En este punto se discuten, además, las características técnicas de los vehículos, así como el tiempo de uso, la seguridad y la comodidad de estos.

c) A partir de la descripción de los vehículos, se clasifican las modalidades de propiedad y operación de los vehículos: el operario que a su vez es propietario, el operario que alquila la unidad, y el operario, no propietario, que es subcontratado para la conducción por propietarios o arrendadores. De este ámbito en particular, se desprenden los análisis sobre el empleo en el sector del transporte informal, para lo cual las variables estadísticas del primer ámbito son un elemento fundamental.

d) Una vez establecidas las condiciones materiales de la prestación del servicio (vehículos y conductores), se especifican los asuntos relativos a la operación del servicio: tipos de rutas, tarifas y tiempos de recorrido. En este apartado se identifican tres tipos fundamentales de rutas, clasificadas por su alcance espacial: aquellas que

operan directamente entre los sectores periféricos y las zonas centrales de las ciudades —largo alcance—, las que operan como mecanismo en enlace entre los sectores periféricos y las terminales del transporte formal localizadas en los márgenes de las ciudades —alcance medio—, y finalmente las que operan en tramos cortos, bien sea en las zonas centrales o periféricas —corto alcance—. Además, se señalan, de acuerdo con el tipo de ruta, los rangos de tarifas del servicio.

e) Finalmente, se discute el desarrollo de políticas públicas frente al problema del transporte informal, y la participación de organismos multilaterales asociados con los gobiernos locales y nacionales cumple un papel fundamental, toda vez que es desde acción de este conjunto de agentes que se delinea el contenido de las iniciativas de intervención y planificación para regular los servicios urbanos.

Como se observa, los cinco elementos descritos dan cuenta del enfoque SIU con el que se trató el tema del transporte informal hasta la década de 1980, y se infiere que los esfuerzos para analizar esta problemática urbana, si bien sirvieron para establecer las políticas y condiciones del servicio, no lograron comprender las dinámicas de segregación urbana de las cuales emergen estas alternativas de transporte. En síntesis, la perspectiva dualista en la cual se sustentan los estudios englobados en el rótulo del SIU, limitó el alcance de sus posibilidades analíticas y, en última instancia, subordinó el problema del transporte urbano a la generación de empleo.

Tal es el caso del estudio de los «Colectivos» en Buenos Aires, catalogados por Hibbs (1983, p. 913) como un «paratransit service». En este trabajo el autor analiza este servicio desde la óptica de la generación de empleo en la operación cotidiana de las unidades de transporte. Así, tomando como caso de estudio la empresa Nuevos Rumbos, se indica que cada unidad de transporte emplea en promedio a «2.5 conductores por vehículo» (Hibbs, 1983, p. 913), caracteriza variables como los horarios de trabajo, las distancias recorridas por cada unidad al día y el costo

del boleto. Sin embargo, el trabajo, fiel a la tradición de estudios sobre transporte informal desde la óptica del SIU, no proporciona información sobre el lugar de esta alternativa de transporte en la oferta global de la ciudad.

En similares términos a los de Hibss (1983), los trabajos sobre los «Públicos» en Puerto Rico (Takyi, 1990) y los «Carros por puestos» en Caracas (Takyi, 1990 y CEPAL, 1985), referidos como «jitneys systems» caracterizan la presencia de este servicio público en las dos ciudades. Para el caso de Puerto Rico, Takyi (1990, pp. 168-169), con base en cifras de Andrie y Rodríguez (1977), informa sobre el total vehículos de este tipo que circulan por la Isla: 10.000, de los cuales el 20% (20.000) lo hacen por la capital, San Juan, atendiendo a 150.000 pasajeros por día; el trabajo incluye también las características operacionales de los «Públicos»: tipo de vehículos, número de conductores empleados en estos y costos del pasaje. En el caso de los «Carros por puestos», Takyi (1990, p. 169), según investigaciones de Cajiao (1979a, 1979b), hay de 6.000 vehículos tipo jeep, de los cuales la mitad circulan de forma «pirata» debido a los bajos controles legales y la alta demanda que los servicios regulados no satisface. Posteriormente, Takyi (1990) describe, en un esquema similar al de Puerto Rico, las características más sobresalientes de la operación de este servicio, sin ahondar en la inserción de estos esquemas de «paratransit» en la estructura de la movilidad cotidiana de las dos ciudades y sin mencionar el papel que juegan en sus procesos de organización urbana.

En un estudio previo al de Takyi (1990), la CEPAL (1985) se ocupó del caso de los «Carros por puestos» (p. 45) de Caracas, aunque en este caso su enfoque, si bien mantiene variables analíticas vinculadas con el empleo en este servicio de transporte, amplía la mirada para incorporar una «evaluación crítica al sistema de vehículos por puesto» (p. 45) la cual proporciona elementos para comprender que la falta de regulación del sector del transporte público urbano, y la posibilidad de compra de estos vehículos a bajo costo, facilitan la proliferación de este servicio. Al término de este estudio, se incluye una reflexión enmarcada en la lógica analítica del SIU promovida en América Latina por el PREALC: «La decisión de si se debe o

no regular el subsector normalmente termina en la adopción de algún tipo de regulación, pero cabe prestar atención a la posibilidad de no imponer reglamentos económicos» (CEPAL, 1985, p. 53).

En los estudios aludidos la discusión se refiere particularmente al transporte informal bajo las diversas acepciones que este ha tomado (paratransit o jitneys), y aunque para América Latina, son reducidos pues, otros continentes son el centro de atención (África y Asia, principalmente), sí es posible rastrear en ellos la presencia de un claro enfoque desarrollista heredado de la perspectiva del SIU. También hay reflexiones sobre el transporte público con algunas acotaciones a los modos informales en trabajos que discuten el desarrollo urbano en América Latina. Así, por ejemplo, los trabajos de Bernardo Navarro (1988) y Bernardo Navarro y Ovidio González (1989) sobre el transporte urbano en la ciudad de México comentan de manera sucinta alternativas informales de transporte en esta Zona Metropolitana. A estos trabajos se suma el estudio de Diane E. Davis (1999), estructurado en el marco disciplinar de la sociología política, sobre «la dinámica de la administración y el desarrollo de la ciudad de México» (p. 33) desde la óptica de las transformaciones en la gestión del transporte público y los conflictos derivados de esta, en el que se analiza la configuración de prácticas de informalidad en la operación del transporte público.

Otros trabajos realizados en este periodo sobre la problemática del transporte público en las principales ciudades de América Latina, como los de Vargas, 1985, Pacheco, 1985 y Assmann, 1978 también mencionan el transporte informal, aunque estas no se integren al cuerpo analítico de los problemas tratados en estas investigaciones. Por otra parte, también existen comentarios generales en reportes de la World Bank (1975, 1986) al transporte informal, en los cuales se insiste en la dificultad metodológica para medir su impacto en la oferta global del transporte público, razón por la cual las cifras correspondientes aparecen categorizadas como «otros modos de transporte» sin que se integren estos datos estadísticos a la comprensión de la estructura del transporte público urbano en el continente.

Se ha insistido que los estudios sobre las características y alcances del transporte informal se ubican en la órbita del SIU, sin embargo, no se puede perder de vista que en la amplia literatura se advierten, en la segunda mitad de la década de 1980, rupturas con los presupuestos analíticos establecidos y aceptados hasta el momento. Como se verá, dicho recorte temporal está enmarcado en transformaciones económicas y políticas de orden mundial que encuentran que la tradición del SIU no logra explicar las profundas alteraciones en la división internacional del trabajo y, por tanto, en el comportamiento de la informalidad en los espacios urbanos del denominado, hasta ese entonces, tercer mundo.

Así, hasta la década de 1980, sobresalen cuatro asuntos que estructuran la mirada desarrollista del SIU sobre el problema del transporte informal en los países dependientes:

a) Al observar la estructura descriptiva ya enunciada, es evidente una marcada tendencia a entender el funcionamiento del transporte informal desde criterios eminentemente economicistas en los cuales, si bien se involucran algunas variables «sociales» o «políticas», se privilegia una mirada de carácter técnico propia de las teorías de la modernización. En América Latina el PREALC, en cabeza de Víctor Tokman y la CEPAL, cumplen un destacado papel en la promoción no solo financiera sino ideológica de estas posturas analíticas.

b) para investigar el comportamiento del empleo en el transporte informal, las instituciones promotoras de estos estudios contaban con un conjunto de especialistas provenientes principalmente de universidades y centros de investigación del occidente europeo y Estados Unidos, cuya formación estaba centrada en la economía neoclásica y la sociología experimental. También es importante apuntar que para el desarrollo de estas misiones de trabajo, la contribución en campo de especialistas y cuadros técnicos de los organismos de gobierno y la academia de los países dependientes era fundamental.



c) En la acción de organismos internacionales vinculados con el estudio del transporte informal, un elemento cardinal es la fuente de los recursos económicos que auspiciaban las misiones técnicas encargadas de estudiar este fenómeno. Al término de la Segunda Guerra Mundial las potencias industrializadas del norte conforman agencias de cooperación entre cuyas funciones se encontraba la promoción y financiación de estudios sobre las condiciones económicas y sociales de los países subdesarrollados. Empero, no es sino hasta las décadas de 1960 y 1970, cuando las acciones de estos organismos, asociadas con instituciones como el Banco Mundial, la ONU o la OIT, cobra mayor relevancia.

d) Propio de las miradas funcionalistas en boga en las décadas del 1970 y 1980, los enfoques del transporte informal insistían en entender lo urbano como un contenedor de actividades económicas y sociales. De allí que se no encuentre una perspectiva analítica relacional, en la cual el espacio urbano, contribuyera a comprender el lugar del transporte informal en la configuración de los procesos de expansión de las metrópolis de los países dependientes. Por su parte, los estudios urbanos de carácter crítico se mantuvieron al margen de la discusión sobre el transporte, ya que su centro de interés eran los mecanismos de acceso al suelo y a la vivienda.

En tal medida, al analizar el transporte informal desde los postulados del SIU, se observa que se erigió un aparato argumentativo dualista que trató de extender los alcances del estudio de los mercados de trabajo a la estructuración del espacio urbano. En consecuencia, bajo los presupuestos de lo formal versus lo informal, se perdieron de vista las articulaciones entre los procesos de periurbanización y las dinámicas de reproducción de la fuerza de trabajo y, por otro, la configuración del transporte informal, en tanto productor y producto que participa del desarrollo desigual del espacio urbano (Smith, 2020) en los países del capitalismo dependiente.

Después de revisar la exposición y la perspectiva de análisis del transporte informal, cobran relevancia las críticas que autores como Lautier (1989), Cartaya (1987), Portes y Benton (1987) o Davis (2014) dirigen a los planteamientos del sector informal, y en la misma medida se pueden extender el caso que nos ocupa. Así, Davis (2014) revela que contrario a los postulados del dogma de la «movilidad ascendente» (p. 228) en el cual «el sector informal es simplemente una escuela de oficios urbanos [el transporte informal está incluido aquí] de la que la mayor parte de los emigrantes rurales saldrán graduados» (p. 228), lo que ocurre en las décadas del ajuste estructural, es un proceso en el cual «los trabajadores excedentes del mercado formal y los que pierden sus empleos en el sector público, descienden hacia el mundo de la economía sumergida» (p. 229). Por otra parte, Portes y Benton (1987) sugieren que las «caracterizaciones iniciales del sector informal como marginal y excluido» (p. 134) desconocen las articulaciones funcionales que existen entre los mecanismos formal e informal de vinculación de la fuerza de trabajo en América Latina.

Lo anterior no implica que desaparecieran después de la década de 1980 los rasgos descriptivos —inscritos en la lógica analítica desarrollista— a partir de los cuales se produjo el grueso de la literatura sobre el transporte informal. Como se verá en el siguiente apartado, lo que se revela en la amplia producción de la década de 1990 y el siglo XXI sobre el tema, es la readaptación en el entorno institucional de las organizaciones promotoras de los estudios, en el cual se manifiestan transformaciones en el campo de la gobernanza urbana que reflejan nuevos discursos, en gran medida marcados por la implementación de políticas neoliberales en el entorno urbano.

### **1.3 Transformaciones en el entorno institucional**

En las transformaciones institucionales se destacan cambios tanto en el enfoque de los estudios como en los actores interesados en su elaboración y difusión. Dentro de las transformaciones en la forma de concebir el transporte informal, sobresalen

tres asuntos contextuales: en primera instancia, se encuentran las discusiones sobre la sostenibilidad, promovidas por el Banco Mundial, las diversas agencias de la ONU y una multiplicidad de ONG, que encuentran eco en las decisiones de los gobiernos nacionales y locales. En segunda instancia, se aprecia la emergencia del paradigma de la movilidad urbana sostenible, en el cual el transporte como eje explicativo pierde terreno, y en su lugar aparecen nuevas estructuras analíticas vinculadas con el llamado «paradigma de la movilidad» (Shiller y Urry, 2005). En tercera instancia, se crean importantes centros de investigación, gestionados con recursos de agencias de cooperación de las potencias económicas y gobiernos locales, especializados en temas derivados del discurso de la movilidad urbana sostenible como: las nuevas tecnologías, los flujos y redes de información, la conectividad, entre otros.

En estos desplazamientos tanto políticos como espaciales, se revelan nuevas agendas de investigación y trabajo sobre el transporte informal, en las cuales el empleo en el sector informal si bien permanece, ya no ocupa importancia. En su lugar, los estudios desarrollados desde los nuevos centros de investigación — financiados por corporaciones multinacionales del sector del transporte, gobiernos de los países del norte y organismos multilaterales— (Behrens et al., 2017, Behrens et al. 2016; Schalekamp y Behrens, 2009; Schalekamp et al. 2015; Salazar, Behrens y Wilkinson, 2013; Salazar y Behrens, 2013; Wilkinson, 2008a, 2008b; Bocarejo et al., 2014, Bocarejo y Oviedo, 2010; Bocarejo, 2008; Susuki, Cervero y Iuchi, 2013) centrarán su atención, por un lado, en el impacto que tienen los recortes en los presupuestos estatales destinados a la provisión de servicios urbanos en la configuración de nuevos patrones de movilidad urbana; y por otro, en la manera en la que nuevos esquemas de negocio y operación del transporte, como las alianzas público-privadas, contribuyen a resolver los problemas socioespaciales derivados de la expansión urbana.

El transporte informal es importante en estos estudios, pues se reconoce —siendo este un claro rasgo de continuidad— que ante las restricciones presupuestales y

también por las limitaciones o rigidez de los esquemas de operación de los sistemas formales, éste continúa siendo una respuesta efectiva que no requiere de inversión de fondos públicos, y a la vez que promueve el espíritu de emprendimiento en los prestadores del servicio (De Soto, 1987, 2000). Además, estos estudios refieren, como un deber ser, el papel fundamental que cumple el mercado en la autorregulación de los servicios urbanos, aunque reclaman, por otra parte, que los gobiernos nacionales y locales dispongan de instrumentos que lo permitan. Empero, como se mencionó, hay un viraje en los énfasis, que hará que el transporte informal sea, de manera progresiva, subsumido por las dinámicas propias de los discursos de la movilidad urbana sostenible.

A los anteriores propósitos contribuyen de forma decidida organismos multilaterales como el Banco Mundial (World Bank) y la ONU para el ámbito mundial, o el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Corporación Andina de Fomento - Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Banco Africano de Desarrollo (AFDB) y el Banco Asiático de Desarrollo (ADB), quienes en sus publicaciones (Scholl et al., 2016; Corporación Andina de Fomento, 2011; Susuki, Cervero y Iuchi, 2013; African Development Bank, 2010; World Bank, 2002; Asian Development Bank, 2012) hacen acopio —algunas de manera claramente apologética— de los temas ya descritos, no sin antes dotarlos de un marcado sentido normativo, que se habrá de reflejar en la forma en la que se construyen las políticas públicas sobre el transporte público.

También se suman instituciones como el World Research Institute (WRI), el Institute for Transportation and Development Policy (ITPD) y sus respectivas delegaciones regionales que convertidas en reconocidos think tanks, promueven ideas sobre nuevos sistemas de movilidad sostenible en los que, por ejemplo, el BRT –Bus Rapid Transit o Autobuses de Tránsito Rápido, por su traducción al español—, ocupa un lugar privilegiado (Centro de Transporte Sustentable, 2009; Institute for Transportation and Development Policy, 2012; Montezuma, 2010; Passalacqua, 2003; Rogat (Ed.) (2009). Esto no implica que se haya dejado totalmente de lado la

perspectiva dualista propia del enfoque desarrollista, pues se mantiene la retórica del desarrollo, pero ahora revestida de nuevos discursos que propugnan que el transporte y la movilidad sustentables deben ser la columna vertebral del desarrollo urbano (ITPD, 2013).

El estudio *Desarrollo Orientado al Transporte* (2013), publicado por el ITPD y financiado por el Gobierno Británico, traza las líneas generales del sentido que debe asumir el desarrollo urbano contemporáneo: «se debe transitar hacia modelos y estrategias de desarrollo urbano en donde el caminar, usar la bicicleta y el transporte público sean los elementos alrededor de los cuales se genera el desarrollo de las ciudades» (ITDP, 2013, p. 10). En esta propuesta, las modalidades de transporte informal como los bicitaxis, taxis colectivos o minibuses, deben ser modernizadas e integradas a las estructuras de operación unificadas propias de los nuevos arreglos de gestión urbana promovidos por el Banco Mundial o la ONU.

En la misma línea de lo expuesto, se ubican los estudios desarrollados en el Centre for Transport Studies de la Universidad de Ciudad del Cabo en Sudáfrica, vinculado con el African Centre of Excellence for Studies in Public and Non-motorised Transport –ACET–, y desde el cual se adelantan investigaciones no solo para África sino para otros continentes, entre los cuales América Latina tiene especial atención. Allí, investigadores como Roger Behrens, Peter Wilkinson, Herrie Schalekamp y Pablo Salazar —este último también participa activamente del análisis de las dinámicas del transporte urbano en América Latina, particularmente en Colombia, su país de origen—, han desarrollado una amplia producción en la que postulan que el desarrollo urbano y la movilidad sostenible deben estructurarse sobre modalidades de transporte híbridas (Salazar, Behrens y Wilkinson, 2013), en las que converjan tanto los servicios formales como los informales, catalogados por ellos como paratransit.

Si bien hasta ahora se ha enfatizado en la investigación del transporte informal ancladas en los parámetros técnicos y políticos de las instituciones internacionales

y centros de pensamiento promotores de los nuevos discursos de movilidad urbana sostenible, este no es el único espectro que ocupan las transformaciones en el campo de lo institucional. Por ello, es preciso señalar que junto a las perspectivas de las instituciones multilaterales y corporaciones ya referidas, y como se verá en el siguiente apartado, desde institutos de investigación y universidades de diversos países de América Latina, las preocupaciones por entender de manera más amplia las dinámicas del transporte informal también han logrado mayor notoriedad, y de ello da cuenta la creación de líneas investigación que ofrecen miradas críticas sobre el tema.

#### **1.4 Orientaciones contemporáneas en los estudios sobre transporte informal en América Latina**

En el panorama de los estudios referidos al funcionamiento del transporte en América Latina durante las últimas tres décadas, es preciso señalar que las investigaciones que toman el caso de Bogotá como ejemplo paradigmático de efectividad en la gestión de movilidad urbana sostenible han logrado gran notoriedad. De tal manera, bajo el lema del BRT como la «fórmula ganadora» (Vesga, 2009), autores como Montezuma (2010), Bocarejo (2013), Dávila (2013) o Hidalgo (2010) e instituciones como ITDP o CTS, han buscado posicionar en el concierto latinoamericano un discurso en el cual se sostiene que con la implementación de sistemas de transporte masivo BRT, y dadas sus características funcionales e institucionales (Carmona, 2017a, 2017b y 2016), es posible consolidar procesos de regularización del transporte informal en las grandes metrópolis de la región.

En este proceso, la participación de investigadores como Salazar, Behrens y Wilkinson, (2013), Salazar y Behrens (2013), Behrens et al. (2017), Wilkinson (2006, 2008 y 2010) o Ardila y Menckhoff (2002) es definitiva, pues, como resultado de sus propuestas de sistemas de transporte híbridos, en los cuales participan modos informales integrados a esquemas de negocio y operación formales, un número

significativo de gobiernos urbanos de América Latina ha buscado transformar sus estructuras de transporte para ajustarlas a las premisas políticas de la movilidad urbana sostenible o del desarrollo orientado al transporte (DUS).

Ahora bien, frente a estas políticas de formalización o regularización progresiva del transporte informal, persisten interrogantes sobre la informalidad urbana en América Latina, que se creían resueltos como resultado de los intensos debates de las décadas de 1970 a 1990. En particular, autores como Mamani (2004a y 2004b), Jirón e Imilán (2019), Blanco, Bosoer y Apaloaza (2014) o Gutiérrez (2010) aluden la ausencia de reflexiones consistentes acerca de los engranajes entre la promoción de políticas neoliberales y la reconfiguración de las actividades informales en el panorama de las transformaciones contemporáneas en la división internacional del trabajo. En la misma medida, señalan que las perspectivas de movilidad urbana sostenible y el desarrollo orientado al transporte, al centrar su atención en los arreglos institucionales y la eficacia de las estrategias de gobernanza urbana, revalidan el papel de lo técnico y, por esa vía, se sustraen de una visión más amplia del problema de la producción desigual del espacio urbano.

En este marco, el informe Crecimiento urbano y acceso a oportunidades: un desafío para América Latina (2017), editado por la Corporación Andina de Fomento (CAF) permite ilustrar con precisión los anteriores comentarios sobre el discurso institucional de la movilidad urbana sostenible. Así, a la hora de caracterizar los problemas de movilidad y accesibilidad urbana en América Latina, el texto parte de un análisis meramente formal —sin consideraciones políticas o relacionales—, en el cual que el desarrollo urbano no debería centrarse en la dicotomía densificación-expansión, sino en la generación de instrumentos de gobernanza que permitan administrar de manera eficiente los recursos. Por ello, el transporte público en la visión de la CAF no toma como eje problémico la existencia de claras desigualdades socioespacial es, de las cuales los patrones de movilidad cotidiana son una muestra, y por ello continúa defendiendo la idea de que las soluciones a los problemas de movilidad pueden ser estructuradas bajo criterios eminentemente técnicos.

Con fundamento en esta premisa, el informe asume el transporte informal al amparo de las visiones de Hernando de Soto (1987) sobre informalidad ya expuestas. De allí que se haga un llamado a reconocer las potencialidades de este pues: «i) representa una fuente de empleo para familias vulnerables, ii) muchas veces el servicio está más alineado con las necesidades del usuario (...) y iii) su cobertura espacial complementa la oferta formal» (Corporación Andina de Fomento, 2017, p. 165) y, además, «complementa el transporte formal, en especial en algunas ciudades y para familias que habitan barrios desfavorecidos» (p. 166). Por otra parte, a la hora de sugerir orientaciones de política pública para enfrentar la informalidad en el transporte, el informe retoma, en términos amplios, las indicaciones desarrolladas desde la década de 1980 por organismos como el PREALC o la CEPAL. Con esto queda demostrado, como se ha insistido, que hay rasgos del enfoque desarrollista del SIU que sobreviven a las transformaciones institucionales ya descritas, y se instalan, con algunos cambios de nomenclatura, en el horizonte de gestión urbana contemporánea.

Así, de las perspectivas de la movilidad sostenible y los sistemas de transporte híbridos, se desprenden los trabajos de Golub (2003), Oviedo y Dávila (2016), Oviedo y Titheridge (2016), Brand y Dávila (2011), Dávila (2011), Bocarejo y Oviedo, 2012 y Bocarejo et al. (2016). Según estos autores, los dos asuntos expuestos convergen en la necesidad de ampliar la cobertura de sistemas de transporte masivo como Transmilenio —sistema BRT implementado en Bogotá en el año 2000—, en el entendido de que dada su estructura física —fundamentada en los carriles confinados— y su esquema de negocio, logran el equilibrio al que se hizo alusión. Además, el esquema de rutas alimentadoras que operan desde los barrios periféricos hacia las estaciones principales, se convierte en la estrategia fundamental de modernización del transporte informal. De esta forma, es evidente que un sistema flexible y eficiente como el BRT, se convierte en el instrumento técnico privilegiado para enfrentar los problemas de la fragmentación urbana.



En resumen, desde las perspectivas oficiales, se considera que la informalidad en el transporte es un problema de accesibilidad y de oportunidades individuales de quienes habitan las ciudades, y no el resultado de una estructura socioespacial desigual, articulada claramente, por un lado, a los intereses de valorización del capital en el espacio urbano y, por otro, a las condiciones de reproducción social al interior del capitalismo dependiente latinoamericano.

En contrapunto con la expansión de discursos centrados en asuntos de carácter formal y técnico, se ubican discusiones que desde diversos países de América Latina han contribuido a dotar de un sentido crítico a la expansión de las alternativas de transporte informal en las principales metrópolis de la región. En este panorama se ubican los desarrollos analíticos de autores como Hernán Mamani (2004a, 2004b, 2013, 2016a, 2016b), Diana Valdes (2014) y Óscar Figueroa (2001, 2005), para quienes la problemática del transporte informal, a diferencia de las perspectivas desarrollistas, está cimentada en una estructura espacial desigual, en la cual las dinámicas del mercado del suelo urbano impide que los pobladores de ingresos limitados accedan a vivienda de calidad en sectores centrales y bien conectados con los centros de trabajo y actividad cotidiana.

En tal medida, a la hora de analizar el caso del transporte informal en la ciudad de Río de Janeiro, Mamani (2004a, 2004b) sostiene que, en el marco de la expansión de políticas neoliberales por el país y ante el desinterés del Estado en proveer este servicio de transporte público, surge un aumento en la oferta de transportes «alternativos», que encuentran en los monopolios de las grandes empresas de transporte un terreno fértil para su actividad. Según el autor, en Río de Janeiro y su zona metropolitana existían en el periodo 1996-2002 85 rutas de transporte informal, de las cuales se desprende un número significativo de ramales (Mamani, 2004a, p. 336). Si bien no proporciona datos desagregados sobre el número total de pasajeros transportados en estos medios, es preciso referir que el transporte alternativo, generalmente cobijado por la categoría de Ônibus (aquellos que son formales están controlados por la ANTP), contribuye a que este se posicione, con un porcentaje

cercano al 90% (Mamani, 2004a, p. 323), como el que atienden el mayor número de viajes de Río y la zona metropolitana. Así, de acuerdo con el autor, junto con la neoliberalización de los servicios urbanos, las compañías formales, agremiadas en la ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), logran una posición dominante en el mercado que les permite controlar las rutas y las tarifas.

Según Mamani (2004a), dicho «control será posible por la confirmación de un cartel que, mediante presiones y prácticas de corrupción» (p. 328), se encargará de cooptar las decisiones gubernamentales, en un panorama político y de gestión proclive a la libre competencia y la acción absoluta del mercado sin aplicar las regulaciones estatales. Si bien este panorama, como el mismo autor sostiene, no es nuevo en ciudades como Río de Janeiro o Sao Paulo, sí experimenta transformaciones profundas, toda vez que con la configuración de nuevas centralidades urbanas, ancladas en alteraciones en los mercados de trabajo, los esquemas tradicionales de funcionamiento del transporte público se tropiezan con limitaciones para responder a las nuevas demandas de los usuarios.

Por otra parte, Mamani (2004a) destaca la necesidad de comprender el transporte informal más allá de los límites analíticos impuestos por las visiones institucionalizadas por organismos como la OIT, de allí que sugiera que lo «informal (...) no puede ser estudiado como un sector, y sí como diferentes instancias heterogéneas de relaciones sociales y económicas» (p. 330). Así, la propuesta del autor se postula como opuesta a los desarrollos de Hernando De Soto, por cuanto desconocen la existencia de «formas dominantes o hegemónicas de organización de las actividades económicas» (Mamani, 2004a, p. 330) en los países latinoamericanos, y en tal medida, impiden entender las estructuras de actuación o el campo sociológico del cual emergen las alternativas de transporte informal en las metrópolis brasileñas.

Por su parte, Valdes (2014) observa que la expansión en la oferta de transporte informal en la ciudad de Cali, debe encuadrarse en un panorama configurado en la

década de 1990, en el cual «el reajuste de la estructura económica tuvo su expresión inicial en el transporte público por medio de políticas de reducción de las regulaciones del sector. Es decir, se establecieron flexibles exigencias» (p. 27) para la prestación del servicio, que aunadas al crecimiento urbano experimentado, dieron como resultado la proliferación de “piratas de asfalto”, como denomina la autora a quienes prestan servicios informales.

Valdés (2014, p. 63) concibe los «piratas de asfalto» como agentes urbanos que se integran en el complejo entramado de la movilidad cotidiana caleña, y al hacerlo estructuran «formas de organización colectiva» que, si bien las autoridades locales las rechazan y miran con recelo, son reconocidas ampliamente tanto por usuarios como por prestadores formales del servicio de transporte. El resultado de ello es, según la autora, un campo de tensiones en el cual, por ejemplo, los agentes de tránsito, quienes representan la legalidad, se insertan en las redes informales de negociación cotidiana que se diseñan para hacer que las reglamentaciones se apliquen de formas diferenciales y contextualizadas según el comportamiento de la demanda.

Lo anterior se ubica en la línea de lo expuesto por Davis (2012), cuando afirma que «los actores formales e informales se apoyan los unos a los otros para conseguir sus metas tejiendo estratégicamente redes» (p. 21). De esta forma, el análisis de Valdés (2014) sobre Cali se inserta en una corriente de análisis de la informalidad que, al superar las lecturas dualistas sobre el transporte público, permite comprender tanto las dinámicas propias de los «piratas de asfalto» como los arreglos conflictuales que definen la prestación del servicio en esta ciudad.

En este marco de lecturas sobre el transporte informal en América Latina, las investigaciones de Óscar Figueroa (2001, 2005) constituyen un aporte significativo, toda vez que, haciendo acopio de una fecunda tradición de crítica a las perspectivas tradicionales de miradas sobre el fenómeno, abre una senda de trabajo en la cual la mirada no se centra en una perspectiva tecnicista, sino que se orienta a

comprender la forma como los arreglos institucionales y económicos contemporáneos afectan diferencialmente la movilidad cotidiana de diversos sectores de la población urbana latinoamericana.

Así, Figueroa (2005) encuentra que «la población de menores ingresos no viaja necesariamente en modos más baratos; por el contrario, en muchos casos los mayores costos redundan de tal manera en el presupuesto, (...) que el servicio se convierte en un factor reforzador de la diferenciación social» (p. 48). Esto se explica, según el autor, por la forma en que se han configurado los procesos de periurbanización en el continente que obliga a los habitantes de las zonas periféricas a realizar, como sucede habitualmente en las zonas metropolitanas de la Ciudad de México, Buenos Aires, Sao Paulo o Río de Janeiro, hasta cuatro trasbordos para acceder a los lugares de actividad cotidiana (Figueroa, 2005, p. 48).

En este orden de ideas, la mirada de Figueroa (2001) busca cerrar la brecha analítica existente entre «políticas urbanas y diferenciación social» (p. 379), para sugerir que es incomprensible el comportamiento de la oferta y la demanda de transporte informal sin considerar los «procesos económicos y políticos que impactaron en el transporte» (p. 379) desde cuando se aplicaron políticas de ajuste estructural de las décadas de 1980 y 1990 del siglo pasado. Por ello, el autor toma distancia tanto de las ideas de la gobernanza urbana, muy en boga en este periodo, como de los postulados que ven en la informalidad una oportunidad de «negocio» para los sectores de menores ingresos.

De esta forma, se observa que los planteamientos de Mamani (2004a, 2004b, 2016a, 2016b), Valdes (2014), Figueroa (2001, 2005), Apaolaza, Blanco, Lerena, López-Morales, Lukas y Rivera (2016) y Hernández (2012) coinciden en proponer un enfoque que, al ir más allá de las posturas neo-institucionales y tecnicistas propias de las agendas neoliberales, sugieren que el transporte informal produce y reproduce las condiciones de movilidad desigual de amplios sectores de la sociedad, al tiempo que se convierte en una alternativa para hacer frente a la

dispersión urbana de América Latina (Figuroa, 2005, p. 48). En síntesis, los autores insisten en la necesidad de leer estas realidades en términos de la dialéctica propia del desarrollo geográfico desigual sobre el que se ha estructurado la vida urbana en el continente, para asimismo pensar en alternativas tanto de política pública como de acción colectiva que reviertan los efectos de un modelo urbano excluyente que se reproduce en la negación del derecho a la movilidad.

## Capítulo 2. Génesis de las formaciones socioespaciales

### 2.1 La mirada de Marx y Lenin

De acuerdo con Martins (1996), Lefebvre recupera del «núcleo explicativo» (p. 15) de Marx, una noción que si bien «aparece (...) apenas indicada» (p. 15) en el conjunto de su obra, permitirá comprender que las «relaciones sociales no son uniformes [y por tanto] no tienen el mismo origen. [pues] Todas sobrevienen de diferentes momentos y circunstancias históricas» (p. 15). Se trata de la noción de *formación económico-social* que luego de Marx y Engels había sido «profundizada por Lenin en algunos de sus estudios sobre el desarrollo del capitalismo» (p. 16), en particular en *Quiénes son los «amigos del pueblo» y cómo luchan contra los socialdemócratas* (Lenin, 1978).

Para Lenin (1978) responder a la pregunta: «¿En qué consiste propiamente el concepto de formación económico-social y en qué sentido puede y debe considerarse el desarrollo de dicha formación como un proceso histórico natural?» (p. 11-12), es primordial para comprender el sentido del materialismo en la obra de Marx. Frente a este interrogante, Lenin sostiene que para «economistas y sociólogos el concepto de formación económico-social es completamente superfluo: [pues estos] hablan de la sociedad en general» (p. 12), mientras que Marx entiende, por el contrario, las «relaciones sociales, *las de producción*, como relaciones fundamentales, primarias, que determinan todas las demás» (p. 13), y con ello ubica el centro del problema no en abstracciones (como la sociedad en general), sino en manifestaciones concretas del proceso histórico.

Por lo anterior, Lenin (1978) trae al análisis el prólogo a la *Contribución a la crítica de la economía política*, en el cual Marx sostiene que: «en la producción material, los hombres deben establecer determinadas relaciones mutuas, relaciones de producción» (Marx, citado por Lenin, 1978, p. 13). Con ello, se apuntala la

importancia del concepto de formación económico-social en el cuerpo teórico del Marx, y a su vez se avanza en la construcción de una visión del materialismo que, anclada en los desarrollos analíticos de *El Capital*, apunta en la dirección de «destacar las "relaciones de producción" como estructura de la sociedad» (Lenin, 1978, p. 16). De esta manera, destaca Lenin (1978), la *formación social* expuesta en *El Capital*, «permitió pasar de la descripción de los fenómenos sociales (y de su valoración desde el punto de vista del ideal) a su análisis riguroso» (Lenin, p. 16), y así, bajo esta premisa, Marx toma

una de las formaciones económico-sociales —el sistema de la economía mercantil— y sobre la base de una gigantesca cantidad de datos (que estudió durante no menos de 25 años) proporciona un análisis sumamente minucioso de las leyes que rigen el funcionamiento de esta formación y de su desarrollo. (Lenin, 1978, p. 17)

Según Lenin, lo que sigue en el análisis de las *formaciones económico-sociales* que Marx desarrolla en *El Capital*, es un excepcional trabajo teórico en el cual

al *explicar* la estructura y el desarrollo de una *formación social* determinada *exclusivamente* por las relaciones de producción, siempre y en todas partes estudió las superestructuras correspondientes a estas relaciones de producción, [y con ello] cubrió de carne el esqueleto y le inyectó sangre. (Lenin, 1978, p. 18)

Por otra parte, Lenin sostiene que Marx, en el marco de este proceso teórico,

presentó ante los ojos del lector toda la formación social capitalista como un organismo vivo, con los diversos aspectos de la vida cotidiana, con las manifestaciones sociales reales del antagonismo de clases propio de las relaciones de producción, con su superestructura política burguesa destinada a salvaguardar el dominio de la clase de los capitalistas, con sus

ideas burguesas de libertad, igualdad, etc., con sus relaciones familiares burguesas. (Lenin, 1978, p. 18)

En la reconstrucción que elabora Lenin sobre el concepto de *formación económico-social* de Marx sobresalen dos asuntos cardinales: por un lado, el carácter teórico de este y, por otro, las posibilidades metodológicas derivadas de su abordaje. Sobre el primer asunto, es claro que su orientación está vinculada con el carácter materialista-dialéctico que el concepto asume en la obra de Marx. Por su parte, y derivado (no en tanto efecto sino en tanto producto que supera una mera relación causal) de lo teórico, es posible asumir que la *formación económico-social* sugiere una estructura metodológica que se ubica más allá de un catálogo de procedimientos de observación y descripción del empirismo, para instalarse en el escenario de la producción de conocimiento y de realidades sociales en el panorama capitalista. De allí que a la hora de presentar los «diversos aspectos de la vida cotidiana» (Lenin, 1978, p. 18), Marx no enfatizara únicamente en las formas, sino en la articulación de estas con las funciones y estructuras propias de los procesos de producción y reproducción social en las diversas *formaciones económico-sociales* producidas en el marco del modo de producción capitalista.

Con fundamento en la lectura de Lefebvre (1957) sobre el concepto de *formación económico-social*, Martins (1996) sostiene que presenta dos dimensiones fundamentales para el análisis de las realidades sociales capitalistas, pues por un lado «designa tanto un segmento del proceso histórico —*la formación económico-social capitalista*—» (p. 17) y, por otro, remite a un «un conjunto del proceso histórico» (p. 17). Dicha postura analítica, según el autor brasileño, remite necesariamente a un «principio explicativo de totalidad y, al mismo tiempo, de unidad de lo diverso» (p. 17), del cual se derivan, en consecuencia, las posibilidades y potencialidades teóricas y metodológicas que Lefebvre advirtió como resultado del empleo de dicho concepto.



No cabe duda que al momento de incorporar en su corpus analítico el concepto de *formación económico-social*, Lenin (1978) persigue un objetivo que, trazado con claridad en su texto *Quiénes son los «amigos del pueblo» y cómo luchan contra los socialdemócratas*, remite a la necesidad (posibilidad) de comprender «el funcionamiento y desarrollo de alguna formación social —precisamente de una formación social y no de los fenómenos de la vida cotidiana de un país, o de un pueblo, o aun de una clase, etc.—» (p. 18). Allí se puede observar que la mirada de Lenin sobre el concepto, y que Marx recuperó, guarda total correspondencia con una perspectiva de la totalidad social de la cual no se pueden extraer solo fragmentos o “fenómenos de la vida cotidiana” sino que, por el contrario, se precisa configurar una visión que incorpore, en su vasta amplitud, los rasgos definitorios del proyecto social que constituyen el modo de producción capitalista.

En tal medida, si lo anterior se pone en términos de condición esencial del movimiento histórico-geográfico de las *formaciones económico-sociales* que sostienen el aparato de producción y reproducción de las relaciones sociales capitalistas, es posible que de allí emerja una lectura que, restableciendo el imperativo marxista de la totalidad social, se oriente a establecer un marco de análisis que dé cuenta con suficiencia de la manera en la cual la «contradicción [fundante] entre la producción social y la apropiación privada de los resultados de producción» (Martins, 1996, p. 19), se realiza en el espacio social.

## **2.2 Las discusiones sobre la categoría en el siglo XX**

Si bien la discusión de Lenin sobre el concepto de *formación económico-social* y su vínculo dialéctico con el de *modo de producción* busca captar el «objeto teórico fundamental de Marx» (Silva, 2009, p. 117) y, derivado de ello, centrar el debate en los elementos estructurantes de la visión materialista de la historia, a lo largo del siglo XX sobrevinieron diversas interpretaciones que, en palabras de Silva (2009), impiden observar con precisión el sentido del concepto de *formación económico-*

*social* en la obra de Marx, al tiempo que ofrecen una lectura dualista de este en relación con el de modo de producción.

Para Ludovico Silva (2009), en el siglo XX es posible observar dos vertientes en el abordaje y discusión del concepto de *formación económico-social*: por un lado, se ubica la perspectiva «marxo-soviética» (p. 118), y por otro, la «althusseriana» (p. 119). Empero, según Aruto (2009), junto con las dos perspectivas identificadas por Silva, se ubican las intervenciones de los italianos Sereni y Luporini, al respecto del debate sobre este concepto. No obstante, tanto para Silva como para Aruto, el común denominador en estas discusiones es su correspondencia con el momento de intensa agitación de las ideas de Marx de las décadas de 1960 y 1970, particularmente en el panorama intelectual europeo.

Al analizar la visión «marxo-soviética», Silva (2009) sostiene que, para Oskar Lange, conspicuo exponente de esta, «El modo de producción es, pues, (...) una combinación de fuerzas productivas y relaciones de producción, y está contenido en un concepto más amplio, el de formación social, que incluiría, además, a la llamada “superestructura”» (p. 119). De esta conceptualización desarrollada por Lange, y cuyo sustento se encuentra en sus lecturas de Stalin y de un conjunto amplio de exégetas soviéticos, es particularmente problemático el hecho de que se allí establezca, en tanto parámetro definitorio, una relación de subordinación del modo de producción a la formación social. Para Lange (1966), dicha relación es tan evidente, que partiendo de allí se permite concluir, sin el más mínimo cuidado de las fuentes que asegura consultar, que «Marx distingue las formaciones [sociales] siguientes: asiática, antigua, feudal y burguesa, con sus respectivos periodos históricos» (Lange, 1966, p. 22).

Este punto de disputa no es menor, por cuanto al revisar el Prólogo de la *Contribución a la crítica de la economía política*, Marx (2013) señala, contrario a lo que sostiene Lange, que «A grandes rasgos, el modo de producción asiático, el antiguo, el feudal y el burgués moderno pueden designarse como épocas de

progreso en la formación social económica» (p. 5). Como se colige de lo anterior, Lange (1966) invierte intencionalmente los términos de la exposición de Marx, para así sustentar su mirada sobre la formación social en tanto concepto que contiene a los diversos modos de producción.

Por otra parte, este carácter abiertamente revisionista de Lange (1966), también se pone de manifiesto al momento de afirmar que «la formación social constituye un todo interiormente equilibrado, armonioso» (p. 33) que es «acompañado de la superestructura correspondiente» (p. 32). Al caracterizar de tal manera la formación social, el autor procura articular, desde su limitada lectura de Marx, una pretensión de totalidad —que además se encuentra vaciada de contradicciones— con una visión fragmentada del proceso histórico capitalista, y para ello recurre al artificio de la «separación artificial (...) de la sociedad en estructura y superestructura» (Silva, 2009, p. 122).

En cuanto a la visión «althusseriana», Silva (2009) ubica autores que sostienen, en la línea analítica de Althusser y Poulantzas, que mientras «El modo de producción es un concepto abstracto; la formación social es un concepto concreto. La formación social está integrada por diversos modos de producción que se “articulan” entre sí de manera particular» (p. 121). Martha Harnecker (1973) manifiesta claramente el contenido esta visión al referir que «el concepto de modo de producción se refiere a un objeto abstracto, a una totalidad social pura, “ideal” en la que la producción de bienes materiales se efectúa en forma homogénea» (p. 143), mientras el de formación social representa, por el contrario, «una realidad concreta, compleja, impura, como toda realidad» (p. 146). De allí que la formación social en tanto «totalidad social concreta históricamente determinada esté compuesta de una estructura económica, una estructura ideológica y una estructura jurídico-política» (p. 146).

Como se colige de lo anterior, la discusión de los conceptos de modo de producción y formación económico-social se encuentra marcada, de acuerdo con Poulantzas

(1969), por «la distinción de los procesos reales y de los procesos de pensamiento, del ser y del conocimiento» (p. 3); de allí que el autor reconozca la existencia de conceptos «según su grado de abstracción, desde los más pobres, a los más complicados y ricos en determinaciones teóricas» (p. 4). En esta mirada se advierte con claridad una tendencia a poner en el centro de atención una práctica «teórica de producción de conocimientos» (Althusser y Balibar, 1969, p. 13), que, en tanto fundamento del análisis marxista de la realidad social, permita construir un aparato teórico en el cual la determinaciones «económica (transformación de la naturaleza), política (transformación de las relaciones sociales), e ideológica, (transformación de las “formas de la conciencia social”)» (p. 13) se articulen en la búsqueda y definición de un objeto de conocimiento posible.

En esta acción teórica desarrollada por Althusser y Balibar (1969), le corresponde a la filosofía (materialismo dialéctico), cuyo campo es el de la «producción de conocimiento en tanto conocimientos» (p. 13), pensar la «determinación (articulación) (...) de las diferentes prácticas» (p. 13) de conocimiento (operación formal), con aquellas que corresponden a la historia (materialismo histórico), y que remiten al análisis de los modos de producción y las formaciones sociales. En tal medida, la existencia del “conjunto articulado de los diferentes «niveles» o diferentes «instancias»” (p. 5) de la estructura social, si bien es entendida como «“totalidad” orgánica» (p. 5), remite, en lo propuesto por Althusser y Balibar (1969), a un escenario de «“autonomía relativa”, (...) que puede ser objetivamente considerado como “un todo parcial”, una estructura “regional”» (p. 5).

Tal aproximación a los conceptos de modo de producción y formación social implica una evidente dificultad a la hora de hallar el sentido preciso de los vínculos o articulaciones entre los diferentes niveles o instancias de la realidad social, y, en la misma medida, opaca la visión de la «totalidad orgánica» que, según el filósofo francés, es propia de esta. A su vez, esta mirada da paso, sin considerar con cuidado posibles mediaciones funcionales de carácter histórico, a una perspectiva centrada en las estructuras regionales (económica, jurídico-política e ideológica)

que, en tanto manifestaciones parciales de dicha realidad social, pueden ser vistas, como lo corroboran los análisis tanto de Poulantzas (1969) como de Harnecker (1973), de manera independiente.

Así, con fundamento en las líneas precedentes, se infiere que el abordaje de las formaciones sociales en tanto concepto y realidad social concreta, frente a la abstracción propia del modo de producción, da cuenta de una lectura fragmentada de aquello que en Marx se presenta en plena articulación dialéctica. Para representar esta desviación analítica que encuentra en las propuestas de Althusser y Balibar (1969), Poulantzas (1969) y Harnecker (1973) un grado máximo de desarrollo, basta con repasar los diversos textos en los cuales, tanto en Marx como Engels y Lenin acopian estos conceptos para estructurar una mirada en la cual «aparece el individuo —y por consiguiente el individuo productor— como dependiente y formando parte de un todo» (Marx, 2016a, p. 4).

Dicha totalidad no se agota, pues, en la separación (concreto-abstracto), a todas luces inexacta, entre los dos conceptos aludidos, toda vez que el propio Marx (2013) refiere que la existencia del «modo de producción de la vida material» (p. 4) no puede separarse, en el movimiento de la historia, del «proceso social, político e intelectual de la vida en general» (p. 5) y, que por tanto, «las categorías que expresan sus condiciones y la comprensión de su organización permiten comprender la organización y las relaciones de producción de las formas de sociedad» (Marx, 2016a, p. 26). Este punto representa una clara muestra de que en Marx, el modo de producción solo puede ser entendido en términos del proceso material (concreto) de existencia de la sociedad, y no, de acuerdo con Harnecker (1973), como «objeto abstracto (...) ideal» (p. 143).

En la misma medida, las formaciones económico-sociales deben ser leídas, en correspondencia con lo apuntado en *El Capital* por Marx (2006a), en plena articulación material, y por tanto concreta, con los modos de producción, pues, no

habiendo entre ellas y estos mediación artificiosa alguna como la propuesta por Althusser y sus seguidores,

mientras que la división del trabajo dentro de la sociedad en su conjunto, se encuentre o no mediada esa división por el intercambio de mercancías, es común a las formaciones económico-sociales más diversas, la división *manufacturera* del trabajo configura una creación plenamente específica del *modo capitalista de producción*. (Marx, 2006a, p. 437)

En síntesis, encontramos que las distinciones entre los objetos concretos «complejos e impuros» y los abstractos «puros e ideales» de Harnecker (1973) no son más que «suposiciones puramente apriorísticas, dogmáticas y abstractas acerca de qué es la sociedad» (Lenin, 1978, p. 64), máxime cuando, siguiendo al mismo Lenin, éste refiere (y por demás previene) que «ningún marxista ha visto jamás en la teoría de Marx una especie de esquema filosófico histórico obligatorio para todos, algo más que la explicación de determinada formación económico-social» (Lenin, 1978, p. 64).

Por su parte, Aruto (2009) acota que la inserción de Luporini (1976a, 1976b, 1976c) y Sereni (1976) en el debate por la *formación económico-social*, se explica tanto por la renovación del marxismo en Italia después de la muerte de Gramsci, como por expansión del discurso estructuralista de Althusser en Europa. De allí que Luporini y Sereni incorporen la visión del materialismo histórico de Gramsci. En consecuencia, Aruto sugiere, con base en el texto seminal de Luporini (1976a), titulado *Dialéctica Marxista e Historicismo*, que tanto este como Sereni (1976) se ubican «en un mismo terreno investigativo, caracterizado por dos puntos principales: 1) aplicar a la noción de formación económico-social la idea de “modelo teórico”; 2) la existencia de una “ley general” para toda formación económico-social” —inclusive como un criterio para un “modelo teórico” — enunciada por Marx (...) en la *Introducción a la crítica de la economía política* de 1857» (Aruto, 2009, pp. 47-48).

### 2.3 La discusión por la *formación socioespacial* en América Latina

En 1977 Milton Santos y Richard Peet editan el número 9 de la *Revista Antipode*, ya reconocida por aquel entonces como un importante espacio de discusión de ideas radicales en geografía. En la *Introducción*, señalan que el objetivo de este es abordar «las relaciones entre la formación socio-económica y el espacio» (Santos y Peet, 1977, p. 1), al tiempo que sugieren que dicho desarrollo analítico puede constituirse en «un marco teórico aplicable en todo el mundo, lo que no distorsiona las realidades individuales de cada país» (p. 1). Es pertinente mencionar que como novedad académica del estudio sobre los países subdesarrollados, los editores del presente número sugieren romper con la tradición, muy acentuada en el medio anglosajón, de adelantar «los debates sobre los países pobres» (p. 1) desde la óptica y en «monopolio "de facto" de los eruditos occidentales» (p. 1), y para ello aparecen textos escritos por académicos latinoamericanos y africanos.

Milton Santos (1977a) escribe el primer artículo del número, y bajo el título de *Society and Space: Social Formation as Theory and Method*, parte de una crítica al hecho de que hasta ese momento la geografía se haya «interesado más por la forma de las cosas que por su formación» (p. 3). Por ello sostiene Santos que la «categoría de Formación Económico-Social [FES] es la más adecuada para formular una teoría válida del espacio» (p. 3), en la cual este se sea visto como «una nueva dimensión (...) esencial» (p. 3) a la hora de comprender los procesos de estructuración social en los países subdesarrollados.

Es importante acotar que si bien el autor sostiene que su objetivo con el texto no es adelantar una discusión de carácter semántico sobre los orígenes del concepto de Formación Económico-Social<sup>3</sup>, las primeras páginas del artículo están dedicadas a

---

<sup>3</sup> A lo largo del texto se referirá a este como FES, por sus siglas en inglés. El artículo original fue escrito en portugués y traducido por Stephan Slaner para la edición de *Antipode*. Será publicado en portugués en el *Boletín Paulista de Geografía* en 1977 (Santos, 1977b), en la compilación de ensayos *Espaco e sociedade* en 1979 (Santos, 1979) y en el libro *Da totalidade au Lugar* (Santos, 2014).

realizar una necesaria revisión de los principales debates que se han suscitado en torno a la definición de este. Así, teniendo en cuenta esta orientación dada por Santos, en los siguientes párrafos se ofrecerá una mirada crítica de la lectura que este proporciona sobre los antecedentes del concepto de FES.

Según Santos (1977a), y en ello recoge las opiniones de un variado grupo de marxistas principalmente franceses e italianos, el concepto de FES, «a pesar de su importancia para el estudio de las sociedades y para el método marxista» (p. 4), fue mantenido, por lo menos hasta mediados del siglo XX, a la sombra de otros desarrollos teóricos marxistas. El autor menciona como posible razón de esta adversa circunstancia, las intensas discusiones sobre el legado de Marx que se dieron en el marco de la Segunda Internacional y el peso que representó el estalinismo en la definición de las líneas teóricas del marxismo en occidente (Santos, 1977a, p. 4).

Es justo durante la década de 1960 con la renovación del pensamiento marxista en Francia e Italia que autores como Althusser, Poulantzas, Godelier y Harnecker (íntimos exponentes del estructuralismo francés) y Sereni, Luporini, Labriola y Gerratana (destacados lectores de Gramsci), se darán a la tarea de retomar la categoría de FES para comprender la estructuración de las sociedades no solo en el modo de producción capitalista sino en otros momentos de la historia, como ocurre, por ejemplo, con el análisis de Godelier (1971) sobre las formaciones sociales en el imperio Inca durante el periodo de transición marcada por la llegada de los españoles a América.

La preocupación de Santos (1977a) por conceptualizar de manera precisa la FES, lo lleva a encontrar en los textos publicados el número 159 de *La Pensée: revue du rationalisme modern* el material esencial para dicha tarea. En este se desarrolla un intenso debate entre Emilio Sereni (1971), quien publica allí el texto *De Marx à Lénine: La catégorie de «Formation économique et sociale»*, y otros autores, principalmente franceses, al respecto del sentido de este concepto en la obra de



Marx así como las posibilidades de renovación del mismo, en el marco de las ideas estructuralistas en boga en ese momento. De acuerdo con Santos (1977a), el interés de Sereni en *De Marx à Lénine...* está centrado en explicar desde la historiografía marxista que el concepto de FES «expresa la unidad y la totalidad de diversas esferas —económica, social, política y cultural— de la vida de una sociedad» (Santos, 1977a, p. 4), puede llevarse a la lectura de procesos históricos concretos como el que aborda Lenin (1978) en *Quiénes son los «amigos del pueblo»...*

Por lo anterior, para Santos (1977a) —al amparo de mirada de Althusser, Poulantzas y Godelier—, la importancia del concepto de FES radica en que representa una «totalidad estructurada» (p. 4), en la cual el carácter concreto y material del desarrollo de las sociedades en la historia (modo de producción) debe definirse por los rasgos propios de la formación social en tanto «efecto específico de la estructura en todos sus "niveles (ellos mismos estructurados)" y en los "elementos" de estos niveles» (Althusser, Balibar y Estabiet, 1965, p. 14). Con fundamento en la mirada propuesta por Althusser, en la cual se deben distinguir conceptos concretos y abstractos, Santos (1977a) adopta una postura analítica que lo lleva a postular que «los modos de producción escriben la historia en el tiempo, [y] las formaciones sociales la escriben en el espacio» (p. 5).

Así, en tanto que manifestación en el espacio de la totalidad del movimiento de la historia, el concepto de FES, Santos (1977a) incorpora como horizonte de acción y como posibilidad para el estudio de las formas de organización del espacio. Es en este punto en el que Santos propone espacializar las formaciones económico-sociales, y para ello sugiere la necesidad de construir un concepto que logre tal cometido: formación espacial. Empero, es justamente a la hora de estructurar analíticamente el concepto, que se empiezan a advertir en el aparato teórico de Santos serias fisuras. Son tres los asuntos problemáticos que se derivan de ello:

a) En primer lugar, la mirada de Santos sobre la totalidad experimenta inconsistencias, toda vez que en algunas secciones del texto cita a autores como Sereni para quien la formación económico-social representa la totalidad estructurada (concreta) de las «diversas esferas [...] de la vida de una sociedad» (Santos, 1977a, p. 4), y luego, sin mediación alguna, parece tomar partido por visiones abiertamente contrapuestas a las de este, como la de Said Sha (1974), quien sostiene, según Santos, que la «formación social es al mismo tiempo una totalidad concreta y una totalidad abstracta» (p. 6). Para ahondar la indeterminación conceptual, Santos agrega que «la formación social, totalidad abstracta, no se realiza en la totalidad concreta sino por una metamorfosis en la cual el espacio representa el primer papel» (p. 6), con lo cual, estaría contraviniendo lo que antes sostuvo con fundamento en Said Sha. Además, Santos ha sido enfático en señalar, en la misma línea de Althusser, que la FES es un concepto concreto, y por tanto, no habría lugar allí para posibles abstracciones, ni aun a nombre de la totalidad como fundamento de la lectura marxista.

b) En segundo lugar, si bien Santos (1977a) recalca que es necesario avanzar en la espacialización del concepto de FES, para lo cual propone la formación espacial; emplea este concepto en el texto solo en cuatro ocasiones: en la primera, que da título al artículo: «Sociedad y espacio: *formación espacial* como teoría y como método» (p. 3), Santos sugiere que en el artículo desarrollará este concepto a partir de dos elementos entrecruzados: teoría y método; en la segunda, que hace las veces de subtítulo para un apartado, se pregunta: «¿formación socio-económica o *formación espacial*?» (p. 5); en la tercera, acota que la «unidad de la continuidad y la discontinuidad del proceso histórico de la formación social (Sereni, 1974) es totalmente evidente en la *formación espacial*» (p. 6); y, finalmente en la cuarta, refiere que «Nicole Mathieu (1974:89) utilizó la expresión “*formación espacial*” para identificar regiones aparentemente homogéneas según el tipo de relaciones ciudad-país y la organización correspondiente del espacio» (p. 9). Como se observa, lo que Santos sugiere como apuesta teórica, se reduce a cuatro menciones que no

encuentran solución de continuidad y, por lo tanto, el artículo no logra cumplir con el objetivo trazado desde el título.

c) En tercer lugar, lo que se muestra como preocupación central de Santos (1977a): la construcción de la categoría de *formación espacial*, prontamente se diluye, no solo por la dificultad para ofrecer una definición precisa, sino porque en un apartado del artículo, subtítulo: «*El papel de las formas*» (p. 6), parece cambiar abruptamente de registro, para darle paso a la categoría de *forma espacial*. Allí, el autor comenta que «Cada combinación de *formas espaciales* y de las técnicas correspondientes constituye un atributo productivo de un espacio (...). La función de la *forma espacial* depende de la redistribución (...) sobre el espacio total de las totalidades de las funciones que una formación social es llamada a realizar» (p. 6).

De lo anterior se podría inferir que para Santos (1977a) las *formas espaciales* en presencia de la técnica, y frente a las formaciones espaciales, responden a un mayor nivel de concreción. Así, es posible sostener, en tanto hipótesis, que con este salto conceptual, Santos asume como suya la discusión —propia de Althusser— entre forma, función y estructura. Ahora bien, esto no obsta para que se insista que el texto deja sin cerrar discusiones que el autor se propuso desde el inicio desarrollar; situación que cobra mayor relevancia al advertir que la distinción entre forma social y formación social había sido desarrollada ampliamente por Sereni (1971) —de quien abreva Santos— con base en un cuidadoso «análisis lingüístico» (Redolfi Riva, 2009, p. 112) de la presencia de estos en la obra de Marx. Así, luego de un estudio de *La ideología alemana* (Marx y Engels, 2014), los *Grundrisse* (Marx, 2016a, 2016b, 2016c) y la *Introducción a la crítica de la economía política* (Marx, 2013), Sereni (1971) concluye que «se trata, en primer lugar, de pasar del uso de un término de carácter estático, el de «forma" (Form), a otro de carácter dinámico, el de "formación" (Formation)» (1971, p. 9).

Si bien los tres elementos expuestos dan cuenta de las limitaciones analíticas de la postura de Santos (1977a) sobre la categoría de formación espacial, esto no debe

llevar a desconocer que en su perspectiva es posible hallar un aporte valioso para la comprensión de las articulaciones estructurales entre espacio y sociedad en los países subdesarrollado. De tal suerte que Santos, al proponer este texto las posibilidades de encontrar en la matriz del marxismo una vía para el desarrollo de la geografía desde una perspectiva crítica, no solo lleva su mirada a discusión teórica sobre el concepto de FES —aun con las limitaciones señaladas—, sino que procura avanzar en una dirección en la cual producción y reproducción de las condiciones socioespaciales de existencia del hombre entren en diálogo.

De allí que Santos (1977a) sugiera, de forma precisa, que: «el espacio reproduce la totalidad social en el sentido de que esas transformaciones son determinadas por necesidades sociales, económicas y políticas. (...) El espacio mismo se reproduce en el interior de la totalidad» (p. 7). En tal medida, se concluye que para Santos el espacio no representa un «hecho histórico más» (p. 3) sino, por el contrario, “una nueva dimensión, que nos parece esencial y es, al mismo tiempo, una alternativa en el cuadro de esta nueva corriente de pensamiento” en la Geografía. En este marco, Santos se posicionará como un pensador que desde la década de 1970 contribuyó decididamente a la tarea de construir fundamentos teóricos críticos en la Geografía, lo que permite comprender su lectura del espacio como «un componente fundamental de la totalidad social y de sus movimientos» (p. 7).

Cinco años después de la publicación del texto de Santos (1977a) sobre las formaciones espaciales, Ruy Moreira (1982) edita el libro *Geografia: Teoria e crítica. O saber posto em questão*, en el cual reúne textos de geógrafos brasileños que por aquel entonces estaban interesados en comprender, desde una mirada latinoamericana, los procesos de estructuración del espacio brasileño. En este libro y bajo un título a todas luces controversial y combativo, Moreira se propone construir un marco de análisis crítico de las dimensiones espaciales de los procesos socio-económico de Brasil. Esta iniciativa, empero, ya había empezado a desbrozarse en un libro del año anterior titulado: *O que é Geografia* (Moreira, 1981), en el cual el

autor desarrolla un «resumen histórico del pensamiento geográfico, así como una parte de crítica epistemológica» (Moreira, 2017, s/p).

*A geografia serve para desvendar máscaras sociais* es el título del capítulo del libro editado por Moreira en 1982, y en este el autor comienza con una afirmación que sitúa el desarrollo de este: «El capital ha descubierto el espacio geográfico. Resta saber cuándo será descubierto por quienes se oponen a su dictadura» (Moreira, 1982, p. 1). A partir de allí, Moreira sostiene que

la función ideológica esencial (...) de la geografía escolar y universitaria consistió, sobre todo, en *enmascarar*, a través de procesos que no son evidentes, la utilidad práctica del análisis del espacio, sobre todo para la conducción de la guerra, así como para la organización del Estado y de la práctica del poder. (Moreira, 1982, p. 1).

Es por ello que para el autor, la reflexión sobre la teoría del espacio debe ocupar un lugar principal en «el campo de la teoría la transformación social» (p. 2).

Moreira (1982) desarrolla su visión sobre una teoría del espacio, tomando como fundamento el concepto de formación económico-social, aunque a diferencia de Santos (1977), no proporcionará en el capítulo una discusión acerca de las fuentes teóricas de las cuales se vale para su desarrollo. Sin embargo, es posible asegurar que su perspectiva está centrada en la mirada de Althusser, que fue difundida ampliamente en América Latina por Martha Harnecker (1973). Así, para Moreira es «cada vez más apremiante tomar la tarea del estudio del espacio geográfico, para una mayor comprensión de los procesos sociales generales de las formaciones económico-sociales contemporáneas» (p. 2), toda vez que al comprender los mecanismos de producción y reproducción de tales formaciones económico-sociales será posible designar «lo que ahora llamamos organización del espacio como formación espacial» (p. 3).

Con fundamento en lo anterior, Moreira (1982) concibe la formación espacial con una mayor carga de sentido en la práctica, y por ello, a lo largo del texto insiste en hacer una lectura anclada en los arreglos espaciales propios de la estructura de totalidad social en cada modo de producción. De esta forma, para el autor, la «fábrica moderna, por ejemplo, jamás será un objeto espacial encontrado en paisajes de una formación económico-social feudal» (p. 4), y en tal sentido, es preciso reconocer con claridad las relaciones sociales que fundamentan las diversas formaciones espaciales, pues de lo contrario, se caería en una visión que, además de ahistórica, representaría un retorno a los postulados del espacio absoluto en el cual este funge como un contenedor de objetos.

En tal medida, Moreira (1982) es enfático en señalar que a la geografía le corresponde definir un horizonte epistemológico y teórico a partir del cual pueda observar su práctica como una acción política comprometida con la transformación de las condiciones de vida de los hombres. Para lograr este cometido, regresa sobre los vínculos estructurales entre formación económico-social y formación espacial para insistir que: 1. «el espacio no sería una formación espacial si el proceso de producción no fuese un proceso de reproducción» (p. 11) y 2. que «se deriva de esa relación con el proceso de producción [reproducción] social la relación de correspondencia básica entre la formación espacial y la formación económico-social» (p. 11).

En este punto de la argumentación, Moreira (1982) inserta la discusión de dos asuntos cardinales: la totalidad social y las instancias o niveles de la formación económico-social. Se manifiesta en este aspecto, tal como ya se acotó, el vínculo que existe entre la perspectiva de Moreira y la mirada de los estructuralistas franceses sobre las formaciones económico-sociales. Es por ello que para Moreira «una formación económico-social tiene una estructura formada por tres estructuras (instancias o niveles): una infra-estructura (la instancia económica) y dos superestructuras (la instancia jurídico-política y la instancia ideológica). [y] Estas tres instancias se permean formando una única totalidad social» (p. 15).

No obstante su lectura de las formaciones económico-sociales desde la óptica althusseriana, Moreira (1982) recorre, frente a lo propuesto por Santos (1977a), una senda más amplia y extensa a la hora de analizar concretamente la categoría de formación espacial. Ello se demuestra cuando a cada una de las instancias de la superestructura, Moreira (1982) asigna la existencia de un «arreglo espacial» (pp. 19-21). Para el caso del «arreglo espacial jurídico-político» (p. 19), el elemento estructurante es el Estado y su organización en el territorio, y cómo esta ha variado de un modo de producción a otro, representando funciones específicas de acuerdo con los intereses de las clases en el poder. En cuanto al «arreglo espacial ideológico» (p. 20), Moreira retoma los «aparatos ideológicos del estado» de Althusser (2015)<sup>4</sup> y refiere cómo es «al interior de esos «espacios sociales» que los valores se tornan concretos» (p. 20).

Luego de plantear la estructura analítica general, dispuesta allí para pensar la teoría de la geografía desde los postulados de Marx, Moreira (1982) cierra el texto afirmando acertadamente que el «estudio [teórico] más preciso del concepto y la articulación de la formación económico-social y el de modo de producción (...) solo ganan concreción y vigor si es realizado al interior de la praxis» (p. 25). Sin embargo, y a pesar de esta exhortación, en la trayectoria académica tanto de Santos como de Moreira, la categoría de *formación espacial* parece caer en el ostracismo, ya que las menciones ulteriores son escasas cuando no inexistentes.

En síntesis, en América Latina Santos y Moreira asumieron la tarea de construir teóricamente la categoría de formación espacial, y aun cuando su desarrollo ulterior da cuenta de una suerte de olvido —sobre el cual podrían aventurarse varias hipótesis—, es notable que varias décadas después corresponda a María Laura Silveira (2014), reconocida continuadora de las ideas de Santos, retomarlo con la

---

<sup>4</sup> «Designamos con el nombre de aparatos ideológicos del estado cierto número de realidades que se presentan al observador inmediato bajo la forma de instituciones distintas y especializadas» (Althusser, 2015, p. 24)

pretensión de «recuperar la idea de totalidad como categoría analítica» (p. 143) que subyace a su construcción, y en esa misma medida, avanzar en el «necesario e inevitable ejercicio de operacionalización» (p. 144).

El artículo *Geografía y formación socioespacial: por un debate sustantivo* de Silveira (2014), desarrolla, en primer lugar, un análisis de los fundamentos analíticos de los conceptos de formación económica-social, y para ello recurre fundamentalmente a las mismas fuentes de Santos, en particular al número monográfico de *La Pensée: revue du rationalisme modern* (1971) y a los textos de Emilio Sereni (1974). En síntesis, para Silveira, y en el mismo tenor de ideas de Labica (1971), la «función teórica del concepto de formación económico-social consiste en explicar las condiciones infraestructurales de una determinada sociedad (...) [pues] de otro modo, no se alcanzaría la inteligibilidad de la formación social como conjunto de instancias articuladas entre sí» (Silveira, 2014, p. 151).

Se puede inferir que Silveira, aun con la distancia en el tiempo desde la publicación del texto de Santos (1977a), asume sin reparos la lectura de Althusser y sus seguidores sobre los conceptos en mención. En tal situación, es legítimo preguntar si al hacerlo, ¿no está acaso asumiendo que aun con los intensos debates suscitados en las últimas tres décadas sobre la validez de dichos postulados, se ha mantenido incólume el edificio argumentativo del estructuralismo althusseriano, y por ello —o a pesar de ello— gozan de plena vigencia? Empero, sin desconocer la importancia de este interrogante, esta discusión se ocupará, no ya de dar posibles respuestas, sino de exponer la estructura argumentativa que le permite a Silveira (2014) proponer la actualidad de la categoría de formación socioespacial.

En segundo lugar, Silveira (2014) adelanta una revisión de la categoría de formación socioespacial, para lo cual retoma, de nueva cuenta, el texto seminal de Santos (1977) así como *La naturaleza del espacio* (Santos, 2000). En este análisis, Silveira se mantiene en la línea de reconocer la totalidad como fundamento del «proceso histórico» (p. 154) en el cual, a su vez, «la totalidad es la existencia producida, es



decir, un momento de la formación social, sinónimo de territorio usado» (p. 154). Huelga decir que la totalidad en Silveira (2014) se presenta escindida entre «totalidad abstracta, que es el modo de producción» (150) y la «totalidad concreta, que es la formación social» (p. 150). En otro apartado, la autora sostiene que «la totalidad concreta [formación social] es una totalidad pensada, un concreto pensado, es decir, un producto del pensamiento pero no como un concepto que se engendra a sí mismo sino como producto de la elaboración de las percepciones y representaciones en conceptos» (p. 154), y con ello busca establecer un improbable diálogo con los postulados del materialismo en Marx, ahora con fundamento en perspectivas como la fenomenología de Merleau-Ponty (1974) o las prácticas de socialización de Simmel (2006), que a todas luces toman distancia de los fundamentos del materialismo.

Ahora bien, más allá de su caracterización de las formaciones espaciales en tanto totalidad concreta, se encuentra en Silveira (2014) traza un rumbo que apunta a «pensar la formación socioespacial a partir de categorías como división territorial del trabajo, circuitos espaciales de producción y circuitos de cooperación, entre otras» (p. 157). Estas categorías, de acuerdo con la autora, «contribuirían a la formulación de un esquema de método pertinente, coherente y operacional» (p. 157), que, en la misma medida, llevarían a la categoría de formación socioespacial a constituirse en piedra angular de un edificio teórico a partir del cual se establezca un diálogo abierto entre los diferentes niveles o instancias del proceso productivo (Santos, 2014).

Finalmente, Silveira (2014) apunta que «la centralidad de la categoría de formación socioespacial en Geografía» (p. 158) debe encontrarse en la manera en la cual «en el momento financiero del modo de producción capitalista» (p. 158), el conjunto de objetos y acciones, mediados por la técnica (Santos, 1985, 1994, 2000, 2014), se articulan en una totalidad social de la cual el espacio es un producto. Por otra parte, esta forma de operativizar (en tanto momento de la práctica espacial) la categoría de formación socioespacial, responde en Silveira (2014) a una lectura de un

«acontecer global» (p. 159) contemporáneo que se manifiesta en la producción de estructuras espaciales movilizadas por las tensiones dialécticas que se configuran por la homogeneización y la fragmentación de las «prácticas de la vida social» (Santos, 2000, p. 277).

Empero, más adelante, tanto en la perspectiva de Santos (1977a) como en la de Moreira (1982), la discusión por la categoría de formación espacial —independiente de los diferentes estados del desarrollo analítico en ambos autores—, se mantiene en una escala de análisis en la cual el factor determinante, en última instancia, es la organización de la sociedad en los modos de producción, y por ello, el potencial que encuentran en el concepto se ve limitado a la organización de las estructuras sociales alejadas de las escalas locales.

## Capítulo 3. Reformulación de las formaciones socioespaciales

### 3.1 Crítica desde Lefebvre a la perspectiva estructuralista de la formación socioespacial

El Prólogo a *La producción del espacio* escrito por Lefebvre en 1985, el autor avanza sobre las ideas que desarrollará a lo largo del libro, y hacia el final sugiere una «Indicación autocrítica» (Lefebvre, 2013, p. 61) que ha sido poco comentada por parte de quienes incorporan sus ideas en la comprensión de problemas urbanos. Dice Lefebvre que «en este libro falta una descripción directa, incisiva, incluso panfletaria, de la producción de periferias, guetos, sectores aislados, falsos “conjuntos” urbanos» (p. 61). Con este llamado, Lefebvre está haciendo énfasis en las tareas que quedan pendientes después de diez años de haber publicado el libro.

Sin embargo, no es la primera ocasión en la cual Lefebvre manifiesta sus profundas preocupaciones por las aparentes ausencias analíticas no solo de su obra sino del conjunto de los estudios sobre la producción del espacio. Por lo anterior, es fundamental tomar como propia la tarea sugerida por Lefebvre (2013) tanto en *La producción del espacio* como en otros textos (1973a, 1976a, 1976b, 1976c, 1983, 2017), para avanzar en dirección de comprender, y en la misma medida transformar, las realidades urbanas de los amplios sectores urbanos periféricos de las ciudades del capitalismo dependiente.

Para adelantar esta tarea, Lefebvre nos deja herramientas que es posible encontrar en su amplia obra un horizonte posible de acción que, movilizado por un claro sentido de la *praxis*, permite ubicar con claridad los elementos estructurantes (unidades productoras) (Ollman, 1975, p. 84) de las realidades sociales de las periferias urbanas. Además, justo en el tenor de lo dicho por Lefebvre en el Prólogo a *La producción del espacio*, el autor ya había manifestado en obras previas (Lefebvre, 1972a, 1976c) la necesidad de estudiar los procesos relacionados con la configuración espacial de las diversas formaciones sociales constituyentes del

modo de producción capitalista no solo en las naciones del capitalismo avanzado sino también América Latina, África o Asia.

Esta preocupación de Lefebvre (2013) por estudiar la producción de «periferias, guetos, sectores aislados» (p. 61) allende los dominios del saber y la técnica del capitalismo avanzado, se encuentra relacionada con un momento en el cual — durante las décadas de 1960 y 1970— encuentra que se ha configurado una «extraña religiosidad» (Lefebvre, 1972a, p. 15) profesada hacia los grandes desarrollos de las ciencias del espacio (la carrera aeronáutica entre la Estados Unidos y la Unión Soviética). Al ubicar una pérdida de sentido (cuando no desconocimiento) de las realidades sociales más apremiantes de la humanidad, advierte una «situación a la vez monstruosa y normal, intolerable y tolerada, abrumadora e inadvertida» (p. 15), que debe dar paso a que «bajemos nuestros ojos y nuestra mente hacia lo que nos rodea, (...) hacia la carne y la sangre» (p. 15) para trazar desde allí un rumbo que transite una vía diametralmente opuesta a las imposiciones del capital, y en el cual sea posible producir una práctica transformadora.

Los anteriores fragmentos que corresponden al libro *Contra los tecnócratas* (Lefebvre, 1972a), en el que el autor expone un abigarrado cuadro de las transformaciones sociales del neocapitalismo, además de señalar cómo las marcas de la «extraña religiosidad» (p. 15) que este produce y reproduce se inscriben en las formas de producir el saber situado en el espacio europeo. Para Lefebvre no es nuevo señalar que en este panorama se destaca, como fundamento de orden teórico que perfila una particular lectura de la realidad desde Marx, la apuesta estructuralista de Louis Althusser. Ya desde principios de la década de 1960 había dedicado sendos artículos a señalar las limitaciones del pensamiento, pero es finalmente con el libro *Más allá del estructuralismo*<sup>5</sup>, publicado en 1971 en su edición

---

<sup>5</sup> Publicado en castellano en dos tomos: el primero conserva el título original: *Más allá del estructuralismo*, mientras el segundo aparecerá con el nombre *Estructuralismo y política*.

en francés, en el cual Lefebvre va a condensar sus más álgidas polémicas con quien, a su modo de ver, construye una mirada desde una «versión que resulta de conceptos y de ideologías y de problemáticas elaboradas en otras partes, que él introduce en la lectura Marx» (Lefebvre, 1973b, p. 121).

Este asunto, que no es como algunos han referido erradamente una mera discusión por el reconocimiento en la academia y los círculos políticos franceses, cobra relevancia en el marco del presente trabajo por cuanto Lefebvre (1973b) encuentra que «Louis Althusser (...), toma los conceptos *in abstracto*, en la pureza y el rigor, sin confrontarlos con un contenido» (p. 122) y al hacerlo configura, a pesar suyo y de su reconocimiento académico, un «vacío teórico» (p. 122) del cual no logra escapar.

No es, pues, como se debe advertir, este el espacio para desarrollar un análisis sistemático y, por lo demás, extenso de las críticas de Lefebvre (1971b, 1973b, 1986) a los presupuestos «filosóficos» del estructuralismo de Althusser y sus seguidores. Basta señalar los siguientes aspectos esenciales de este debate, para luego dar paso a la reconstrucción (superación) de la categoría de *formación socioespacial*:

a) En primer lugar, la postura de Lefebvre (1973c) frente al estructuralismo lo lleva más que a condenarlo o «solamente rebatir» (p. 16) sus ideas, a «contribuir a conocerlo» (p. 16) y, por esta vía, a *superarlo*, como resultado de una compleja labor de análisis dialéctico de sus propias contradicciones. Sobre este punto Lefebvre (1973c) señala que el estructuralismo responde poderosamente a una lógica institucional que actúa como «un pequeño dispositivo “operatorio”» (p. 19) en el cual «el Saber parece tanto más sólido cuanto más especializado, más fragmentado» (p. 18).

b) En segundo lugar, es preciso situar este trabajo de fragmentación en un panorama en el cual el estructuralismo contribuye a prefigurar un orden social que

debe ser leído como una «“práctica teórica”» (Lefebvre, 1973c, p. 18) derivada de la separación de este en niveles o estructuras, asumiendo así que este esquema analítico y operacional se encuentra presente en Marx. Pues bien, Lefebvre (1973b) sostiene que cuando Louis Althusser y Étienne Balibar sustituyen la «la totalidad estructurada» (Lefebvre, 1973b, p. 130) por las formas políticas e ideológicas (superestructura) «cuyo conjunto constituye la totalidad considerada» (p. 130), lo que aparece de fondo es un recorte artificial (en términos del encadenamiento de forma, función y estructura) de la realidad social.

c) En tercer lugar, de acuerdo con Lefebvre (1973b), cuando Althusser asocia la ideología a un *nivel* autónomo de lo social frente a la estructura económica del modo de producción, está desconociendo que las relaciones de producción constituyen una totalidad concreta en la cual base, estructura y superestructura no deben abordarse en tanto fracciones emergidas como resultado del desdoblamiento el modo de producción, sino por el contrario, como «superposición de *pisos* (metáfora de la cual no se debe abusar) del edificio social» (p. 164).

d) En cuarto lugar, Lefebvre (1973b) concibe como elemento cardinal de su discusión con la perspectiva estructuralista de Althusser, la forma en la que este ha «relacionado (...) la teoría de la alienación a la juventud hesitante de Karl Marx» (p. 122). Dicha lectura propuesta por Althusser (1968), se fundamenta en una aparente «“ruptura epistemológica”» (p. 24) en la cual se advierte que la trayectoria de Marx se «divide (...) en dos grandes períodos esenciales: el período todavía “ideológico”, anterior a la ruptura de 1845, y el período “científico” posterior a la ruptura de 1845» (p. 25). Para Lefebvre (1973b), este recorte es «fundamental engañoso» (p. 135) toda vez «alegremente se troza a Marx, su vida, su obra, su pensamiento, bajo el pretexto del recorte temático» (p. 134) y por esa vía se ensombrece el potencial transformador del pensamiento de Marx. De tal suerte, Lefebvre (1985), en clara oposición a los postulados althusserianos, sostendrá que la «alienación del hombre se revela así en su temible extensión, en su real profundidad. Lejos de ser sólo

teórica (metafísica, religiosa y moral, en una palabra, ideológica), es también y sobre todo práctica, o sea económica, social y política» (p. 41).

Los anteriores aspectos nodales de la crítica de Lefebvre a las posturas de Althusser y los estructuralistas franceses, encontrarán como colofón una preocupación que gravita sobre la producción del autor, particularmente después del estallido de las protestas del 68 francés, del cual este participa activamente (Lefebvre, 1968c). Se trata de una mirada que Lefebvre enfoca ya no solo a los espacios del capitalismo avanzado, sino a aquellos escenarios periféricos en los cuales es necesario desarrollar todo el potencial revolucionario y transformador del marxismo humanista. Por ello, cobra pleno sentido encontrar en Lefebvre (19712) palabras que invitan a que «No dejemos vagar nuestra mirada. Volvamos a la superficie, la de la Tierra, la de nuestro cuerpo. Y desde allí volvamos a bajar; no hacia las profundidades abismales sino hacia la carne y la sangre. Dejemos de embriagarnos» (p. 15).

Justamente por la apremiante necesidad de volver nuestros ojos a la superficie, se considera que los rumbos de Lefebvre, algunos no trazados con la claridad que se espera, son fundamentales. En tal medida, es importante reconocer en toda su dimensión el potencial de la *praxis* contenida en los desarrollos primordiales del autor sobre el espacio social, y por ello, la discusión sobre la superación dialéctica de la categoría de *formación espacial* desarrollado por Santos (1977a, 1977b, 1979, 1985, 2014), Moreira (1981, 1982, 2017), Silveira (2014) y Di Méo (1985, 1987, 1991, 1996, 1998, 2006), hallará en Lefebvre la simiente de su desarrollo. En este sentido, cobra validez, en tanto apertura, reconocer con Lefebvre (1972) que «Los conceptos deben proseguirse, afinarse, completarse, por la captación de un contenido. El análisis dialéctico se ejerce sobre problemas: la definición y caracterización de la sociedad actual, el problema agrario, el problema de la ciudad, del Estado, y de la racionalidad social» (p. 124-125).

Por lo anterior, es necesario iniciar esta labor precisando que para Lefebvre (1957) la *formación* remite a «una realidad que se transforma, que evoluciona y cambia» (p. 208), y en esa medida, permite captar cómo «cada estructura social, cada régimen o modo de producción constituye también un conjunto, un todo (o una totalidad)» (p. 209). Desde esta perspectiva, la *formación socioespacial* entraña una realidad que, al estar orientada por el imperativo del movimiento de la totalidad, remite a las diversas modalidades espacio-temporales de valorización y circulación del capital —y su racionalidad— en el espacio urbano.

En consecuencia, se entiende como proceso de circulación, la *formación socioespacial* posibilita construir un horizonte de reflexión-acción que además de superar las miradas formales (dualistas) sobre las cuales se han estructurado tradicionalmente las explicaciones de los «problemas urbanos contemporáneos», traza una senda que, deja atrás las perspectivas del fin de la historia, y se opone a la «pérdida de lo *posible*» (Lefebvre, 1986, p. 183) para imaginar otras formas de producir el espacio. Así, la *formación socioespacial* en tanto representación de las transformaciones constantes de los mecanismos de producción y reproducción de la vida social en la ciudad, emerge como posibilidad conceptual de comprender cómo los diversos agentes vinculados con la producción del espacio urbano, producen, reproducen y transforman las estructuras del desarrollo geográfico desigual.

Puesta en estos términos, la formación socioespacial cobra total sentido en un diálogo con la categoría de formación económico-social de Marx, del cual emerge y se realiza. Por ello, no cabe duda de que el método dialéctico que enmarca la lectura «regresiva-progresiva» de la formación socioespacial, requiere como marco para su realización un análisis abstracto-concreto en el que el juego de escalas espacio-temporales se manifieste como posibilidad de captar las contradicciones que producen y reproducen las relaciones sociales de producción del capitalismo dependiente.



### 3.2 Perspectiva de las *formaciones socioespaciales* desde Lefebvre

En consecuencia, se habla de *formación socioespacial* como categoría que capta, en toda su extensión, las formas de articulación de las relaciones socioespaciales determinantes del proceso de producción desigual del espacio urbano en los países dependientes. Por ello, como presentación concreta del desarrollo de las fuerzas productivas en el capitalismo, la *formación socioespacial* permite observar, en sus contradicciones, tanto las fundamentales, las cambiantes y las peligrosas (Harvey, 2014a), las lógicas de producción del espacio urbano y las estructuras que contribuyen a su reproducción. Además, como se verá en detalle, esta categoría representa una apuesta teórica y metodológica que, impelida por la necesidad de poner en situación los elementos de la realidad urbana que se presentan en la cotidianidad como fragmentación de la vida social, restituye el sentido de la totalidad dialéctica que la define.

De allí que la discusión por la forma de entender centros y periferias no como realidades dicotómicas (y por lo mismo reduccionistas), sino en términos de la circulación (socioespacial) de la periferia por el centro, por ejemplo, esté atravesada por necesidad de ver cómo se desarrollan las contradicciones que alimentan esta circulación. Insistir, por ello, en la periferia como antinomia del centro es funcional para mantener (distraer) la mirada del fundamento del problema, de las determinaciones concretas, y por tanto de su *solución* (en términos de las contradicciones). En esta medida, si no se atiende a su carácter dinámico, las periferias urbanas se presentan como realidades consistentes, sin fisuras, en las cuales se manifiestan objetivamente los caracteres más visibles de falta de adecuación individual a las leyes del mercado y, por tanto, a sus bondades y beneficios, igualmente individuales.

Esta aparente consistencia no hace más que encubrir una realidad que, si bien corresponde a los cimientos de la modernidad: su carácter al mismo tiempo

homogéneo y fragmentado<sup>6</sup> (Lefebvre, 2013), busca representarse únicamente bajo los signos de alguno de los dos caracteres, mostrándolos, así, como mutuamente excluyentes y no partícipes, en términos dialécticos, del mismo proceso de *formación socioespacial*. Ahora bien, esta manera particular de entender la realidad socioespacial no es aleatoria ni se deriva del acomodo azaroso de los agentes e intereses productores del espacio, sino que, por el contrario, es la manifestación más clara de la propensión, en los círculos de poder, a presentar en términos formales (causales) un proceso: la producción desigual del espacio, que, al ser sustraído del movimiento de la totalidad, se anula.

Por lo anterior, dado que la *formación socioespacial* se constituye sobre la base de la evolución constante de la realidad social, el movimiento de esta totalidad remite a la existencia no de «una «contradicción» en general, sino *contradicciones* que se dan en un contenido concreto, con un movimiento propio, en cuyas conexiones hay que penetrar» (Lefebvre, 1977, p. 276). De esta manera, la presente construcción de la *formación socioespacial* se aleja de los debates althusserianos, discutidos previamente, que observan en ella una «totalidad concreta» opuesta a la «totalidad abstracta» del modo de producción (Harnecker, 1973), e insiste en la imposibilidad de leer la construcción dialéctica de esta categoría desde la oposición abstracto-concreto, toda vez que ello significa simplemente un artificio dispuesto para encubrir la estructuración de las contradicciones que alimentan la evolución de la realidad social misma.

Este acercamiento a la *formación socioespacial* desde el método dialéctico, precisa tomar en consideración que esta no obedece a un recorte espacial o temporal de la vida social, sino que, por el contrario, en la lectura de la totalidad esta muestra cómo «En el mismo momento de la historia (de la formación económico-social) hay (...) países donde el capitalismo nace y otros donde alcanza un desarrollo considerable.

---

<sup>6</sup> En Lefebvre (2013), el vínculo entre homogenización-fragmentación (al que se agrega un tercer elemento: la jerarquización), bien podría ser asimilado a la dialéctica de «igualación-diferenciación» de Neil Smith (2020).

Y esos países hacen parte del mismo “mundo”, es decir, más concretamente, del mismo mercado mundial de mercancías y capitales» (Lefebvre, 1957, p. 232). En consecuencia, la *formación socioespacial* en tanto abstracción concreta comporta los diversos momentos espaciales resultantes de la estructuración desigual del espacio en los países dependientes, en una mirada que tiene como fundamento la necesaria articulación entre lo que Lefebvre (2013, 1976a, 1976b) denomina método «regresivo-progresivo» y las diversos niveles y escalas en las cuales el espacio se realiza (Lefebvre, 1983).

La orientación del análisis de la *formación socioespacial* desde el método «regresivo-progresivo» (Lefebvre, 2013, 1976a, 1976b), tiene su fundamento en la necesidad de encontrar cómo esta se halla configurada no por rupturas en los *momentos espaciales* en los que se realiza, sino por la yuxtaposición de «formas, funciones y estructuras» (Lefebvre, 2013, 1968a) en las cuales se manifiestan las huellas de «la organización y las relaciones de producción de todas las formas de sociedad pasadas, sobre cuyas ruinas y elementos ella fue edificada y cuyos vestigios, aún no superados, continúa arrastrando» (Marx, 2016a, p. 26). De esta manera, la *formación socioespacial* se distancia de las miradas estructuralistas, como la de Di Méo (1985), que insiste en observar que «entre el espacio y la sociedad, entre dos series de organismos que involucran el espacio social, la *infraestructura geoeconómica*, por un lado, y las *superestructuras políticas e ideológico*, por otro lado» (p. 664-665) determinan la manera en la que se esta se configura.

Ahora bien, la crítica a este postulado de Di Méo (1985), no obsta para que se encuentre, como se verá más adelante, que, más allá de su lectura sobre las instancias de Althusser (1969), esta categoría representa un acercamiento sugerente a un asunto que no aparece con tanta claridad en la perspectiva de Santos (1977), Moreira (1982) y Silveira (2014): la *formación socioespacial* es un «método conveniente para abordar los temas de jerarquización de la desigualdad y

la justicia socioespacial, las relaciones entre el centro y la periferia, de la marginalidad y la debilidad» (Di Méo, 1985, p. 688).

¿Qué tipo de categoría es la formación socioespacial? Es una abstracción concreta que aparece en un momento particular del movimiento del capital en el proceso de producción desigual del espacio. Si el análisis dialéctico se encamina por esta vía, quiere ello decir, que es preciso comprender cómo se forma la categoría de *formación socioespacial* y, en la misma medida, analizar cómo se estructuran los procesos a los que esta alude o involucra en la lectura de las realidades socioespaciales. No obstante, se debe tener en cuenta que la *formación socioespacial*, en tanto categoría (construcción analítica y no operación especulativa), penetra en la dinámica de realidades socioespaciales en movimiento, y esto no se logra con la mera descripción, independiente de su grado de detalle o refinamiento metodológico, «de lo que ocurre», por ejemplo, en las ciudades del capitalismo dependiente.

Es decir, la categoría no se orienta por el embrujo empirista en el que «las investigaciones *concretas* sobre temas tradicionales continúan acumulándose, a pesar de que el “fenómeno urbano tomado como conjunto” está oculto a la vista» (Brenner, 2013, p. 91), sino por el imperativo de hallar cómo las lógicas de producción y reproducción de las relaciones de producción en el capitalismo, reproducidas de manera desigual —y por tanto conflictiva— en el movimiento de las *formaciones socioespaciales*, al tiempo que son el vehículo de la alienación socioespacial, también presentan, en la agudización de las contradicciones, el rostro de su decadencia y, por tanto, de su necesaria transformación.

Por lo anterior, la categoría es el centro de atención con el objetivo de encontrar (comprender) cómo se estructuran las relaciones de producción y reproducción de la fuerza de trabajo en el espacio, por ejemplo, en las periferias urbanas y el transporte público, pero no abstrayendo estas realidades socioespaciales del conjunto del espacio social, sino estableciendo una lectura que, en función del

método «regresivo-progresivo», involucre un proceso de ida y vuelta, en los diversos *momentos espaciales* de la producción desigual del espacio urbano. Ir y venir en el tiempo-espacio de las *formaciones socioespaciales*, como síntesis del proceso que fundamenta el sentido de la formación.

En esta medida, ¿Cómo considerar un conjunto las periferias urbanas y el transporte público? Se podría decir, entonces, que hay personas, vivienda, actividades económicas diversas, prácticas cotidianas, movilidad, datos diversos (y dispersos) sobre lo que ocurre allí. Pero, en primer lugar, esto no llevaría a ningún lugar, por cuanto no se consideraría cómo estos asuntos, presentados en dispersión, llegan hasta los elementos primordiales sobre los que se sustenta, produce y reproduce, la *formación socioespacial* en particular. Proceder desde el método dialéctico permite, justamente, romper con las lecturas fragmentadas (formales), propias de los presupuestos oficiales (representaciones del espacio), que observan en ellas (las *formaciones socioespaciales*: periferia urbana y transporte público) realidades concretas-materiales que se encuentran en el espacio sin ninguna conexión con las lógicas de valorización y reproducción del capital.

En segundo lugar, siguiendo con el análisis en términos de lo expuesto por Marx (2016a), luego de reparar en el conjunto (las periferias urbanas y el transporte público), se llegaría a «conceptos cada vez más simples; de lo concreto representado llegaría a conceptos cada vez más simples. En este punto, habría que reemprender el viaje de retorno, hasta dar de nuevo con la población, pero esta vez no tendría una representación caótica de un conjunto sino una rica totalidad con múltiples determinaciones y relaciones» (Marx, 2016a, p. 300). Así, entonces, es preciso hallar aquellos conceptos (realidades más simples) que permiten llegar a la «rica totalidad».

Para el caso de la *formación socioespacial*, aquellos conceptos (realidades) se encuentran en la manifestación particular de las contradicciones, pero no en términos de las condiciones de vida por sí mismas, sino en los determinantes

generales de estas condiciones de vida, es decir en aquellos elementos del proceso de producción y reproducción social que se encuentran en la base (son fundamento de las contradicciones). Así, no son aquellos elementos (procesos sociales) las contradicciones, sino más bien son ellos los que las alimentan las contradicciones, y lo hacen, porque participan del proceso de producción y reproducción de condiciones de producción y reproducción de las relaciones sociales.

Precisamente, se va a estos elementos para lograr comprender cómo se estructuran dichas contradicciones; y es posible comprenderlo partiendo de lo expuesto por Lefebvre (1985), cuando menciona que «es necesario descubrir las contradicciones propias de cada realidad» (p. 31). Esta realidad, vista en su conjunto de determinaciones (sociales, económicas, políticas, culturales), comportan contradicciones que se realizan en los procesos conflictivos de producción desigual del espacio. Empero, hasta este punto, el análisis no ha permitido llegar a los elementos estructurantes de las *formaciones socioespaciales*, a pesar del rodeo dado para lograrlo.

Por lo dicho, observar las periferias urbanas y el transporte público como *formaciones socioespaciales*, implica, entonces, que cuando se adopta el método dialéctico se “analizan los aspectos y los elementos contradictorios de esa realidad”. Los aspectos de dicha realidad se leen en múltiples escalas de análisis, por cuanto una mirada particular o centrada únicamente en la presentación «objetiva» de dicha realidad, no haría más que encubrir las conexiones que la producen y llevarían, en la misma medida, a olvidar que esta se esta se produce en el movimiento de la totalidad. Empero, este análisis no se hace en forma aleatoria o “desordenada”, sino que involucra la necesidad de establecer criterios de delimitación claros, que conduzcan a identificar, en las conexiones, su propia formación. De allí que las periferias urbanas y el transporte público tengan como fundamento la existencia de contradicciones que responden (primordial, aunque no exclusivamente) a la búsqueda de valorizar capital, y que en tal medida producen y reproducen la lógica de este. Estas contradicciones se desdoblan, por tanto, en una serie amplia de

elementos estructurantes que se presentan en el análisis formal (dualista) como realidades eternas, es decir no producidas sino creadas por el aparente azar de la historia.

De este modo, el vínculo dialéctico entre los factores particulares que estructuran la *formación socioespacial* (en términos del método «regresivo-progresivo»), solo tiene validez en la indagación (comprensión) de las determinaciones particulares de cada *momento espacial* o lo que es igual: la forma en la que se articulan los procesos de expansión de las periferias urbanas con la estructuración del transporte público solo cobra sentido y por tanto capacidad analítica (productora) si se observan en el *momento espacial* específico (que no implica una realidad estática) en el que estos procesos se producen. Entonces, es necesario indagar qué tipo de alteraciones ocurren en las unidades productoras (Ollman, 1975, p. 84) de estas contradicciones, para lograr así captar cómo el movimiento de las *formaciones socioespaciales* (periferias urbanas y transporte público) responde a ello.

Lo anterior es de cardinal importancia, toda vez que los procesos de expansión de las periferias urbanas y producción del transporte público, han estado marcados por la presencia y articulación de las diferentes unidades productoras de su dinamismo (fuerzas, intereses y agentes). De tal manera, como consecuencia de la evolución en las contradicciones que las integran a estas unidades productoras, estas no han permanecido aisladas de la transformación del conjunto más amplio de las condiciones generales de producción y reproducción de las relaciones sociales. Por ello, los factores generadores del desarrollo de las contradicciones que se manifiestan en estas *formaciones socioespaciales*, deben observarse con arreglo a las condiciones de producción y reproducción propias de los diversos *momentos espaciales*. Así, se trata entonces de entender si los cambios en dichas unidades productoras responden a alteraciones sustanciales en la evolución de las contradicciones o, por el contrario, representan únicamente reajustes funcionales, mas no estructurales de las mismas.

El ritmo de los *momentos espaciales* está marcado por una lógica que se presenta, en el espacio-tiempo, de formas diversas, pero no solamente ello, sino que se articula aparentemente de manera contradictoria, a las tendencias contemporáneas de valorización del capital, sin que ello implique que la lógica haya sufrido alteraciones estructurales. Con ello se hace alusión a los reajustes funcionales mas no estructurales que experimentan las unidades productoras de las contradicciones que sustentan la evolución de las *formaciones socioespaciales*. Para comprenderlo, es necesario insistir en una perspectiva de escala que, partiendo de la noción de «escalas anidadas» de Smith (1992, p. 73), incorpore el papel que juegan en la producción de las periferias urbanas y el transporte público, los cambios operados en las dinámicas de valorización del capital en los países dependientes.

Así, siguiendo a Smith (1992), es preciso reconocer que la escala es «central de una manera conceptual» (p. 74), puesto que lleva a integrar bajo una perspectiva de totalidad no solo las formas en las que se «producen y reproducen los paisajes del capitalismo» (p. 74), sino también aquellas operaciones analíticas o «abstracciones que empleamos para comprender relaciones sociales, cualquiera que sea su impronta geográfica» (p. 74). En consecuencia, de esta mirada de Smith se deriva que la escala, en tanto proceso productivo, extiende los alcances de los procesos de valorización del capital a las diversas *formaciones socioespaciales*, integrando en ellas los conflictos de las lógicas que las soportan.

Por otra parte, aunque desde un aparato teórico que se distancia de Smith, en la propuesta analítica de Di Méo (1985, 1987, 1991, 1996, 1998, 2006) sobre la *formación socioespacial*, el problema de la escala ocupa un lugar privilegiado que se manifiesta en la manera en la que el autor sugiere que articula las diversas dimensiones de la acción socioespacial en los problemas de la planeación infra-regional francesa (Di Méo, 1985). De ello conviene rescatar para la presente argumentación, que en un panorama francés (que se traza entre las décadas de 1970 y 1980) de organización territorial marcado por la promoción, desde los organismos del Estado, de políticas de descentralización de la producción



económica, y por lo tanto de su gestión, las respuestas sociales no se articulan a estos arreglos institucionales de manera homogénea sino de forma abiertamente contradictoria.

En este panorama, Di Méo encuentra, por ejemplo, que a «nivel político-administrativo, las estructuras tradicionales (comuna, región, departamento) ya no responden más que mediocrementemente a las aspiraciones sociales, económicas o culturales de la población» (Di Méo, 1985, p. 662). Por lo tanto, la categoría de *formación socioespacial*, pensada desde la «lógica del encadenamiento de escalas» (p. 680) lleva a observar que en la expansión de la industria en regiones tradicionalmente agrícolas no viene acompañada necesariamente del arrasamiento de las prácticas de «vida familiar y asociatividad comunitaria» (p. 681) sino del reacomodo conflictivo y desigual de estas, en términos de la incorporación de las formas tradicionales de propiedad y apropiación de la tierra, a las dinámicas de la renta del suelo agrícola (como los Pirineos Atlánticos<sup>7</sup>).

Empero, los elementos problemáticos sobre la escala, que Di Méo (1985) incorpora en la construcción conceptual de la *formación socioespacial*, aun cuando estén vehiculados por una «lógica del encadenamiento» (p. 680), advierten las fisuras propias de la lectura de los niveles de la estructura social: económico, jurídico-político e ideológico, por lo que es necesario guardar una distancia prudente con respecto a ella, toda vez que desde la presente construcción de la categoría de *formación socioespacial*, las realidades sociales no se hallan compartimentadas en espacios analíticos absolutos en los que la lógica dialéctica no encuentra cabida.

En la misma dirección de lo anterior se orienta la crítica a la apuesta de Santos (1985, 2000, 2014) o Moreira (1981, 1982, 2017), para quienes, igualmente desde

---

<sup>7</sup> Este caso ya había sido problematizado por Lefebvre (1954) en su tesis doctoral y en sus trabajos sobre sociología urbana en la región, tomando en consideración el descubrimiento de yacimientos de gas (Lefebvre, 1949, 1953). Además, aparecerá en la primera parte de *El derecho a la ciudad* (Lefebvre, 2017) como fundamento de la crítica al funcionalismo moderno y a Le Corbusier.

la mirada de la estructuración de las relaciones sociales en el espacio en niveles, entienden las *formaciones socioespaciales* en una suerte de escalonamiento funcional que va de las *formaciones socioespaciales* nacionales para descender, articuladas por el escalonamiento de los acontecimientos (Santos, 2000, p. 128), hasta los espacios regionales y locales. Derivado de esta operación analítica, Santos llega a la conclusión que «ninguna cuestión [espacial] puede ser respondida fuera de la concepción de una totalidad de estructuras» (Santos, 2014, p. 49) que, aunque para él se encuentran articuladas, poseen rangos de acción diferenciados dado que pertenecen a las dinámicas de particulares de lo económico, jurídico-político e ideológico.

Moreira (1982, 2017) lleva adelante esta conclusión, ya que para él la lógica de existencia de las «tres estructuras (instancias o niveles): una infra-estructura (la instancia económica) y dos superestructuras (la instancia jurídico-política y la instancia ideológica)» (Moreira, 1982, p. 15), encuentra en «un raciocinio que es igual para formación espacial» (p. 16) la posibilidad de espacializar las formaciones económico-sociales. Para lograr este cometido, Moreira (1982) conduce la formación socioespacial a la concreción (cuando ya antes ha insistido que esta es una categoría concreta a diferencia del modo de producción), por la vía de definir «arreglos espaciales» (p. 16-21) económicos, jurídico-políticos e ideológicos se insertan de manera desigual en la totalidad de las estructuras socioespaciales.

Por lo anterior, integrar una conceptualización más precisa de la discusión sobre la *escala anidada* de Smith, con la lectura de la producción del espacio en Lefebvre, es crucial para encauzar la discusión previa. Así, se mostrará que la producción social no solo del espacio sino de la escala, se revela como un proceso cargado de conflictividad, en el que no es fácil identificar y separar, para integrar luego al análisis, las unidades o factores de estas contradicciones que estructuran las *formaciones socioespaciales* definidas.

Se insiste, entonces, que una noción amplia de la escala auxilia esta tarea, dado que el observar la articulación interna de unidades productoras de los arreglos espaciales particulares de la *formaciones socioespaciales*, se puede comprender que las relaciones dialécticas entre los diferentes agentes que participan de la producción desigual del espacio en capitalismo dependiente se tensan. A su vez, esto posibilita encontrar intereses y conflictos que tienen en las periferias y el transporte público manifestaciones cambiantes, pero mantienen los rasgos primordiales de la lógica de valorización del capital.

En tal medida, una perspectiva de la escala que supere la mirada tradicional de «mosaico de lugares» (Giddens, citado por Smith, 1992), y en cambio incorpore como horizonte analítico las tres funciones de la dialéctica de Marx: «una manera de ver las cosas, una manera de enfocar el estudio y, por último, el método de exposición» (Ollman, 1973, p. 74), llevará a captar las dimensiones del movimiento de las *formaciones socioespaciales*, y a partir de ello, también hará posible observar a las periferias urbanas y el transporte público como realidades socioespaciales que circulan y fluyen siguiendo, no siempre de manera uniforme, las trayectorias de los procesos capilares de valorización del capital en el espacio urbano.

Así, en términos del método dialéctico de Marx (2013, 2016a), es necesario representar la *formación socioespacial* en tanto manifestación, en el *momento espacial*, de la diversidad de caracteres de las diversas formaciones existentes. De allí que sea indispensable pensar la permanencia, en el tiempo-espacio, de formaciones económico-sociales que en la perspectiva de Jaramillo (1984), pueden leerse como relaciones mercantiles simples articuladas plenamente, aunque de manera asimétrica y mediada por intereses políticos en pugna, con relaciones mercantiles ampliadas. Esta perspectiva ofrecida por la economía política, permitirá entender cómo lo que se cree es un rasgo definitorio de las periferias urbanas y el transporte (la informalidad), no representa una relación antinómica sino una realidad socioespacial plenamente articulada a los mecanismos de producción de valor.

Dispuesta como *abstracción concreta*, la *formación socioespacial* representa en sí las contradicciones sobre las que se estructura el espacio urbano, y las lee en su movimiento dialéctico. Es por ello que esta no incorpora la producción del espacio como presencia inconexa de intereses y acciones movilizadas por agentes urbanos, sino como articulación plena de las diversas formas de producción y reproducción tanto de las condiciones de existencia de la vida social, como de la racionalidad propia de la valorización del capital. De tal suerte, la manera como «las fuerzas (productivas) desplegadas sobre una práctica espacial (social y determinante-determinada)» (Lefebvre, 2013, p. 219) ponen de manifiesto la necesidad de movilización del capital, se enfrenta (choca) con los procesos de producción y reproducción de la vida en las periferias del capital, pero no negándolos sino incorporándolos (en tensión) bajo los signos de la alienación, que se plantea en el horizonte productivo-improductivo del capitalismo como mecanismo de dominación.

### **3.3 Racionalidad capitalista y circulación**

Las periferias urbanas en tanto formaciones socioespaciales revelan en su movimiento el contenido de la racionalidad que la producen: «disponer una serie de actos sucesivos en vistas a un cierto “objetivo” (el objeto a producir)» (Lefebvre, 2013, p. 128). Por ello, asumir las periferias urbanas no desde su posición absoluta en la estructura urbana de las ciudades latinoamericanas —como suele verse en un número importantes de investigaciones sobre el tema, las cuales centran su atención únicamente en la fijación de los pobres en los llamados espacios de relegación— sino en términos del movimiento, implica observar que la circulación de «valores de cambio (productos o trabajo)» (Marx, 2016a, p. 120) como momento del proceso total de reproducción del capital, se encuentra en la base de la producción y reproducción de estas formaciones socioespaciales en la totalidad de la reproducción del régimen de acumulación capitalista en las ciudades de América Latina.

Para Marx (2016a) la circulación representa un momento primordial<sup>8</sup> en el proceso de valorización del capital en el que «las mercancías son transformadas en precios» (p. 120) debido a la «doble determinación del dinero» (p. 120): «1) como *medida* o elemento en el cual la mercancía es realizada como valor de cambio, y su determinación, 2) como *medio de cambio*, instrumento de circulación» (p. 120). Sin embargo, esta mirada de la circulación está atravesada, según el mismo Marx (2016a), por una segunda premisa: la circulación no alude a «actos de cambio aislados, sino un circuito de cambio, una totalidad de ellos, en flujo constante, y extendidos en mayor o menor medida a toda el área de la sociedad; un sistema de actos de cambio» (p. 120). De esta manera, para Marx (2016a) la circulación asume simultáneamente en el proceso global de valorización del capital una doble condición: aparece como momento y como proceso, y solo así llega a su concreción.

Por lo tanto, la lectura de las periferias como realidades socioespaciales que se movilizan, necesariamente debe retomar el sentido dialéctico del proceso de producción que estas comportan y del que participan. En tal medida, como se acotó, los *momentos espaciales* que constituyen el movimiento de y en las periferias, hablan de un proceso en el estas se reproducen como resultado del flujo constante de prácticas socioespaciales y conflictos por el espacio, que solo en su movimiento, y tal vez por él, revelan la posición que tienen las periferias en los procesos de valorización del capital en el espacio urbano.

Ahora bien, las prácticas socioespaciales y conflictos por el espacio urbano, vistos desde el ángulo de la circulación, no existen independientemente de las formas diversas que asume su fijación en el espacio: infraestructuras, viviendas, sistemas de transporte, servicios urbanos, comercios, industria, etc. Sin embargo, lo que orienta este vínculo dialéctico no está dado por el binomio procesos sociales-forma

---

<sup>8</sup> El otro momento al que alude Marx (2016b) en el Tomo II de los *Grundrisse* es el de la «producción» (p. 45).

espacial<sup>9</sup> (que remite a una lectura formal), sino por la triada forma-función-estructura expuesta por Lefebvre (1968a), y que aquí se toma como un recurso para comprender la distancia que hay entre aquello que el empirismo presenta en los estudios urbanos funcionalistas como una verdad transparente, y lo que una mirada de la totalidad revela como manifestaciones de la forma alienada que asumen las periferias urbanas en el capitalismo.

Hasta aquí se ha enfatizado, derivado de la lectura de Marx (2016b), en la circulación como momento-proceso de la producción del capital, sin embargo, como él mismo acota este «incluye, tanto el proceso de la circulación propiamente dicho como el proceso de circulación propiamente dicho» (p. 130) a lo cual agrega que estos procesos, en su vínculo dialéctico, «constituyen los dos grandes capítulos de su movimiento» (p. 130). Se renueva, así, la mirada que Marx (2016b) sugiere sobre la totalidad del proceso de producción de capital, que en tanto unidad no anula la particularidad de cada uno de estos procesos, pero que en su separación inhibe cualquier posibilidad de comprensión de la realidad de estos. Por ello, para Marx (2016b) esta «unidad misma es movimiento, es proceso» (p. 130) y por serlo facilita que el proceso mismo de producción, en conjunto, se reproduzca en una serie amplia y diversa de momentos espaciales y temporales (p. 24-25) que le dan sentido a los mecanismos, de orden socioespacial, por medio de los cuales el capital se moviliza en su búsqueda incesante de valorización.

Como ya quedó asentado, producción y circulación son momentos-procesos de un mismo proceso: valorización del capital (Marx, 2006a, p. 138), sin embargo, sus dinámicas internas, orientadas por la particularidad de cada uno de los momentos-procesos que los constituyen, no son lineales o plenamente consistentes, pues se producen y reproducen en un espacio-tiempo atravesado por contradicciones. Al tratarse, entonces, de procesos que determinan el rumbo y la magnitud de la

---

<sup>9</sup> Para ampliar la crítica a este postulado, se puede consultar el Capítulo 1 de *Urbanismo y desigualdad social: Procesos sociales y forma espacial: los problemas conceptuales de la planificación urbana* (Harvey, 2014b).

reproducción del capital, estos se convierten, a su vez, en vehículos que movilizan la racionalidad que los soporta.

Para Lefebvre (2013), al «precisar el concepto filosófico [...] de *producción*, al reclamar a los economistas y a la economía política, Marx quiso extraer una racionalidad inmanente al concepto y a su contenido: la actividad» (p. 128). Así, producción y circulación, en tanto totalidad del proceso de valorización del capital, encuentran en la *actividad*, vista como racionalidad inmanente al capital, el elemento determinante de su existencia, e integra, en tal medida, una triada desde la cual se entienden el sentido de totalidad de las formaciones socioespaciales. Entendida en estos términos, en esta triada se integra a una de las premisas fundamentales del método dialéctico: la posibilidad de conocimiento del «movimiento real» (Marx, 2006a, p. XXIII) de la sociedad, presentada en la exposición, como unidad en la totalidad de este movimiento.

Al amparo, entonces, del método dialéctico, y como síntesis de múltiples determinaciones y contradicciones que se encuentran en la base del movimiento de la totalidad en el espacio urbano, la lectura propuesta de las periferias urbanas lleva a «penetrar bajo las apariencias de estabilidad, de equilibrio (...). Busca, pues, el *movimiento profundo* (esencial) que hay bajo el movimiento superficial» (Lefebvre, 1977, p. 276). En esta medida, las periferias urbanas, como producto socioespacial que cobra pleno sentido en el movimiento (producción y circulación) de racionalidades emanadas de la actividad productiva y reproductiva del capitalismo, participan, por la misma naturaleza del movimiento, en la reproducción de estas racionalidades.

Dicho esto, conviene revisar con más detalle los rasgos definitorios de la racionalidad en cuanto categoría primordial del análisis propuesto. Como ya se ha dicho, para Lefebvre (2013) la racionalidad comporta un elemento primordial de la producción del espacio en el que esta revela un doble sentido analítico: a) en tanto *actividad* productora y reproductora de sentido, la racionalidad propende la ordenación, articulada con la producción y la circulación, de los diversos ámbitos de la vida social con el objetivo de alinearlos con prácticas y disposiciones

socioespaciales de carácter hegemónico, b) al estar centrada en la *actividad* de producción de valores de cambio, configura, en el proceso general de reproducción de las relaciones sociales de producción, un todo que tiende a la repetición y, por ello, a inhibir las posibilidades creativas del trabajo humano.

Estos dos sentidos se presentan como fuerzas en constante tensión, de allí que su contenido político se renueve cotidianamente y cimiente los conflictos propios de la práctica socioespacial. En tal medida, la ordenación y repetición como realidades sociales que se manifiestan y le dan sentido en el capitalismo a las formaciones socioespaciales, si bien se presentan —en tanto formas alienadas— como trayectorias consistentes en el tiempo, experimentan transformaciones que son concomitantes a los cambios en los arreglos políticos de los agentes urbanos que intervienen en los procesos de producción del espacio urbano. Por lo anterior, es posible afirmar que este dinamismo impulsa la lógica reproductiva de la *actividad*, y es en este tránsito en el que se revela ya no la pretendida estabilidad de su realización sino las fisuras y recortes propios de su naturaleza contradictoria.

Por lo tanto, la lectura de la racionalidad que acá se propone toma distancia de los postulados weberianos de la racionalidad formal y material que orientan la acción social (Weber, 2012), por cuanto estas dos formas de racionalidad, al establecer los límites entre los fines y los valores, presentan la vida social como una realidad fragmentada en dos escenarios de decisión y acción: «Las racionalidades material y formal (...) se separan cabalmente entre sí en forma tan amplia como inevitable» (p. 85). Además, cuando Weber precisa que «formal» y «material» son conceptos que significan algo «*genérico abstracto*» (p. 65), lo hace tomando como referencia que la «*calculabilidad óptima [del dinero]*», en tanto capacidad/posibilidad, que orienta estas racionalidades alude a la toma de partido, en la mediación de los fines o los valores, por dos formas opuestas de acción social; es decir, no existe tensión entre estos dos puesto que la respuesta muestra una claridad de decisión entre uno u otro recurso.

En esta medida, la mirada de la racionalidad en Weber (2012) no muestra «qué implicaciones tiene al margen de la *capacidad* para invertir en vez de atesorar o



derrochar» (Lefebvre, 2013, p. 46), pues el resultado de esta aparente tensión, como ya se apuntó, se presenta como racional conforme a una abstracción: los fines y los valores. Y si bien Weber muestra la génesis de estos, no avanza sobre el encuentro de los escenarios posibles en los cuales la diferencia entre estas dos orientaciones de la acción social es borrosa o no del todo consistente.

Frente a esta mirada, la *actividad*, en tanto racionalidad del proceso de producción de capital, aparece en el horizonte no solo como el vehículo de la reproducción — realización plena— de las relaciones sociales hegemónicas y, por lo mismo, de las formaciones socioespaciales, sino también como posibilidad/virtualidad de subversión del sentido del orden-repetición sobre el que se yergue la producción desigual del espacio urbano en las periferias. Esta perspectiva permite observar cómo en el desarrollo de las contradicciones en las que se sustentan los procesos de valorización del capital en el espacio urbano se encuentran implícitas las condiciones de la superación dialéctica de estas.

La discusión por el sentido de la racionalidad, que en Lefebvre toma el rumbo de la *actividad*, guarda considerable distancia de la perspectiva weberiana por los asuntos expuestos arriba. Por ello, y dado que se busca orientar la mirada a la configuración de las racionalidades hegemónicas que participan en el proceso de configuración de las periferias urbanas, y que estas contribuyen a reproducir, se abre aquí una puerta para explorar una ruta-puente entre la perspectiva de la racionalidad en Lefebvre y la de Gramsci, en particular en lo que refiere a lectura que ambos hacen de la hegemonía como elemento estructurante. Empero, no se trata de otorgar una mirada acabada de un conjunto de categorías concretas que en estos dos autores se asumen siempre abiertas y en constante tensión, sino más bien de comprender cómo la misma construcción analítica de estas se encuentra atravesada por el dinamismo propio de los procesos sociales y políticos a los que aluden.

Gramsci es claro al insistir en la necesidad de arrebatar la categoría de racionalidad a las miradas especulativas y abstractas que han elevado del suelo los problemas de la formación social para llevarlos a las alturas del mecanicismo y el positivismo.

El camino que sigue no es otro que el de la filosofía de la praxis, en el cual la búsqueda está orientada a la realidad concreta de la vida social en la cual se manifiestan y se reproducen las contradicciones de la producción de esta. Gramsci advierte que la racionalidad ha sido representada, en la óptica de especulativa, como «fuerza natural de las cosas» (Gramsci, 1984, p. 344) sobre la que actúan como elementos determinantes la «fortuna» o la «providencia» en tanto «potencia trascendente» proveniente bien de la voluntad divina o bien de la voluntad individual del hombre. Según el autor, se configura así una racionalidad metafísica que oculta la forma en la cual se encuentran «desarrolladas o en vías de desarrollo, las condiciones materiales necesarias y suficientes para la realización del impulso de voluntad colectiva» (Gramsci, 1986, p. 327).

A la mirada idealista de la racionalidad, que se funda en el establecimiento de «relaciones de causa y efecto, de premisa y consecuencia» (Gramsci, 1986, p. 325), Gramsci opone una mirada dialéctica que no parte del reconocimiento de elementos «eternos» o «naturales», sino de realidades plenamente historizadas. Para ello, el autor parte del reconocimiento de la existencia de «regularidades» que no constituyen leyes metafísicas, sino que se presentan como resultado de la acción material de «fuerzas relativamente "permanentes", que operan con una cierta regularidad y automatismo» (p. 326). Ahora bien, justamente por la necesidad de historizar las condiciones materiales de producción y reproducción de las relaciones sociales en el capitalismo, Gramsci lleva el automatismo del dominio del «movimiento de las máquinas» al de las «operaciones humanas», a partir de una crítica a la economía política que centra su atención en denunciar cómo esta presenta la realidad social como un conjunto de acciones o elementos «eternos, naturales» (p. 325) y no como fuerzas socio-políticas en contradicción.

Vista así, la racionalidad se presenta para Gramsci como condición de realización del capitalismo, y por lo mismo las regularidades a las que este alude, se manifiestan contradictoriamente en las prácticas sociales. Esto permite encontrar trazos comunes en la perspectiva analítica asumida por Lefebvre, pues al observar la racionalidad como «realidad ordenada» que se halla articulada con la producción

en su sentido más amplio, es decir, que va más allá de las dinámicas del trabajo fabril —sin negarlo—, esta revela el carácter hegemónico de la repetición, sucesión y encadenamiento de prácticas socioespaciales que en su forma alienada parecieran, por un lado, no tener origen y, por otro, reproducirse al infinito sin posibilidad de rupturas o quiebres. En síntesis, para ambos autores, la racionalidad capitalista, centrada en la necesidad de ordenar de la vida cotidiana en función de la producción-circulación, se muestra como una realidad eterna, es decir sin historia y por ello mismo sin posibilidad de transformarse radicalmente por la acción social.

Así, de la revisión de los presupuestos de Lefebvre y Gramsci emergen preliminarmente dos elementos que se articulan con la discusión sobre las periferias urbanas: a) en ellas se expresa la racionalidad (*acción – ordenación*) de la producción-circulación del capital en el espacio urbano y, a su vez, b) estas movilizan la racionalidad, contribuyendo así a la reproducción de las relaciones sociales de producción. Por ello, la búsqueda debe orientarse a comprender, en el marco de una de las premisas fundamentales de esta investigación («las periferias urbanas, en tanto formaciones socioespaciales, revelan en su movimiento el contenido de la racionalidad que las produce»), ¿cómo se expresa en las periferias urbanas el contenido (la estructura) de esta racionalidad? y ¿de qué manera las periferias urbanas movilizan esta racionalidad?

### **3.4 Momentos espaciales**

Los momentos espaciales no son un recurso para periodizar las periferias urbanas. Si bien, en apariencia, se acercan a ello, deben analizarse desde una perspectiva metodológica de lo «regresivo-progresivo», en la que se busca restituir la mirada de totalidad, para, además, dar cuenta de lo multiescalar y las posibilidades de mirada de conjunto de los agentes urbanos (socioespaciales), sus intereses, conflictos y tensiones. Así, entonces, no es el espacio absoluto el que se pone aquí en juego, sino la mirada, claramente, de lo contradictorio y, por tanto, relacional.

Es así como los momentos espaciales son síntesis de la totalidad de los procesos de *formación* de las periferias urbanas ya que descansan sobre: a) la renta del suelo, b) la reproducción social, c) la circulación de la racionalidad capitalista, d) la crítica a la vida cotidiana, e) los mecanismos de valorización del capital y f) el transporte público. Así, los momentos espaciales señalan, contrario a la perspectiva de «los periodos históricos», una apuesta, en términos del método dialéctico (Marx, 2013), para leer desde lo «regresivo-progresivo» los rasgos de formas de vida, producción-reproducción y vida cotidiana que le dan sentido a las periferias.

Por lo anterior es insiste que las periferias urbanas movilizan el contenido de la racionalidad hegemónica, al tiempo que, en su producción, se ponen en juego racionalidades que emergen de la forma particular en la que estas formaciones socioespaciales se estructuran. Así, estas racionalidades se refieren a la posición relativa de las periferias en el espacio urbano, y también a las contradicciones en las que las periferias se hallan vinculadas.

Es por ello que entran en tensión, en el proceso de formación de las periferias, los momentos espaciales que movilización racionalidades y contradicciones propias de la producción desigual del espacio urbano. Estas contradicciones, referidas al transporte público, permiten observar de forma más clara y precisa cómo se manifiesta en las periferias esta racionalidad (repetición y ordenamiento) y cómo la existencia de estas periferias moviliza las racionalidades hegemónicas. En consecuencia, se abren los dos ámbitos siguientes:

a) El movimiento está representado por las dinámicas de planeación urbana que, orientadas por los signos de «dominación» (Lefebvre, 2018, p. 145), le asignan a las periferias un lugar de subordinación. Empero, al tiempo que esto ocurre, y tal vez como resultado de lo anterior, estas experimentan una «activación económica» al momento en el que el capital reconocer en ellas espacios de oportunidad para la expansión de sus maniobras especulativas: aquellas referidas al suelo urbano, pero que se amplían a todos aquellos escenarios de «anticipación inmobiliaria» (Alfonso, 2012, p. 47) que allí se advierten.

b) El movimiento se manifiesta en las representaciones sociales y culturales (hegemónicas) de la periferia en la prensa y los discursos institucionalizados. En estos, tal como acota Bourdieu (2010, p. 9), se persigue —y en cierta medida se logra— imponer una mirada que compelida por el afán del «realismo», debele los rasgos exteriores, y hasta cierto punto dramáticos, de las formas de vida en las periferias. En otros términos, la intención está puesta en mostrarlas como espectáculo bien de privación o, de acuerdo con De Soto (1987), de emprendimiento y heroísmo de quienes emergen triunfales de la pobreza como resultado de la aplicación de las fórmula ganadoras del libre mercado.

En estos dos ámbitos se conjugan las trayectorias contradictorias a las que aluden los momentos espaciales o a las que responden en el análisis crítico. En cuanto intento, desde las lógicas del poder, cubrir a las periferias con un manto homogeneizador que resulta ser más bien fragmentado o parcial, estas se presentan, en tanto *formaciones socioespaciales*, como movilización de racionalidades hegemónicas, y por ello opuestas a la tentación tecnocrática de la fijación.

Es así como únicamente desde la mirada de la circulación de estas racionalidades hegemónicas, ya descritas como acción (repetición, ordenación, regularidades), las periferias urbanas cobran sentido y escapan de los lugares comunes que se le han asignado intencionalmente para restarles vida, esto es, movimiento. De allí que se pueda sostener que las periferias, en cuanto producto de estas racionalidades hegemónicas que se espacializan, representan actividad que se renueva, que se mueve, que se transforma continuamente en procura de mantener el orden que, se pretende desde los agentes del capital, le es propio.

Así, la circulación de racionalidades es al tiempo movilización de contradicciones. Esta racionalidad, al representar repetición, encadenamiento de formas y contenidos, remite a un principio de homogeneización (desde Lefebvre) que se presenta bajo la metáfora de la hegemonía (Gramsci, 1986; Ceceña, 2004). En esta medida, al conjuntar racionalidad y hegemonía, encontramos que la racionalidad

hegemónica sobre la que se sustenta la producción-reproducción de las periferias, implica, necesariamente repetición.

En una lectura amplia desde Marx (1962), la repetición, como acto que corresponde a los momentos espaciales de realización de las contradicciones de las que las periferias urbanas son producto, estaría articulada con la alienación (acto repetitivo, no creativo, de producir y esto externo al sujeto que produce). Es por ello por lo que, de acuerdo con Lefebvre (1976), la hegemonía, al operar en «la conquista de las instituciones, de la pedagogía, de la cultura, de las representaciones e ideologías» (p. 368-369), extiende sus alcances a los diversos ámbitos de la vida urbana para hallar en estos la posibilidad de reproducir sus motivaciones fundamentales: la dominación revestida de consenso.

## Capítulo 4. Reproducción social

### 4.1 Reproducción social

La *actividad*, en tanto racionalidad del proceso de producción-circulación del capital, remite, como ya se acotó, a una realidad ordenada constituida por «regularidades» (Gramsci, 1986, p. 326-327) que se renuevan constantemente describiendo una trayectoria que no es lineal sino cargada de contradicciones. Así, ante esta trayectoria se abre un intrincado camino, pues al tiempo debe permitir la reproducción del capital, también necesita tramitar, en beneficio de este, las contradicciones emergidas del proceso mismo de producción-circulación. En tal medida, conforme se renueva el orden social del que participan las *formaciones socioespaciales*, se reproducen las condiciones de existencia de estas; por lo que la *actividad* (producción-circulación) implique, esencialmente, no solo producción de espacio sino además reproducción de este.

Para Marx (2009) «la producción capitalista es producción y reproducción de las relaciones de producción específicamente capitalistas» (p. 101), es decir, no basta con que existan condiciones objetivas para que se produzca la «hegemonía del capital sobre el trabajo» (p. 106); antes bien, es indispensable que estas condiciones permitan, además, la producción de relaciones capitalistas «en una escala cada vez más masiva» (p. 103). Este último asunto constituye en Marx la clave definitoria de la reproducción de las relaciones de producción.

En el mismo sentido se orienta la discusión de Engels (2018) en *La situación de la clase obrera en Inglaterra* de Engels (2018), cuando observa que la estructura del espacio urbano en las ciudades fabriles inglesas (y no solo en ellas) del siglo XIX no responde solo al imperativo de la producción industrial sino, en términos amplios, al de la reproducción de las relaciones sociales de producción capitalistas. De allí que, de acuerdo con Lefebvre (1973), en alusión a Engels, el espacio urbano no funja, en sentido estricto, como depósito de pobres o escenario de relegación — aun con lo dramático de los relatos de las penurias del proletariado—; antes bien,

responde a «una doble tendencia centralizadora» (p. 11) del capitalismo en la que «la concentración de la población acompaña a la del capital» (p. 11). Es por ello que estas *formaciones socioespaciales* correspondan a la realización de las contradicciones sociales de las que el capital intenta escapar desplazando a los trabajadores. Empero, al tiempo que desplaza y agudiza las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo, amenaza el orden hegemónico que lo alimenta.

En el contexto descrito cobra sentido la discusión de Marx (2009) sobre la reproducción. En tal medida, como se deduce de la siguiente cita, es posible sostener que tanto Marx como Engels tienen en mente la enajenación (alienación) como fundamento de la reproducción de las relaciones sociales. En cuanto a Engels, Lefebvre (1973a) comenta que si este no alude a la enajenación, sí aparece implícitamente (p. 15).

La producción capitalista no es solo reproducción de la relación [capital-salario]; en su reproducción en una escala siempre creciente, y en la misma medida en que, con el modo de producción capitalista, se desarrolla la fuerza productiva social del trabajo, crece también frente al obrero la riqueza acumulada, como *riqueza que lo domina*, como *capital*, se extiende frente a él el mundo de la riqueza como un mundo ajeno y que lo domina, y en la misma proporción se desenvuelve por oposición su pobreza, indigencia y sujeción subjetivas (Marx, 2009, p. 103).

Por otra parte, según la lectura de Althusser (2015), la reproducción de las relaciones sociales de producción se asegura por medio de la «superestructura jurídico-política y la superestructura ideológica» (p. 179) y sus manifestaciones en «el Aparato represivo de Estado, por una parte, y los Aparatos ideológicos por otra» (p. 179). Sin embargo, para Lefebvre (1976c) el análisis de Althusser sobre la reproducción «Es trivial. No tiene fecha [tampoco espacio]» (p. 66), toda vez que, aun cuando la «efectividad de la ideología es innegable» (p. 66), la sobredeterminación de la que esta se reviste «enmascara las contradicciones para y a conciencia (en representaciones). En el peor de los casos, pospone los efectos



de estas contradicciones» (p, 66). Frente a este debate, Lefebvre apunta que, al situar la reproducción únicamente fuera de la esfera de la producción como lo sugiere Althusser en los siguientes términos: «no es en el nivel de la *empresa* donde puede *pensarse* la reproducción de las condiciones materiales de la producción, pues no es ahí donde existe en sus condiciones reales» (Althusser, 2015, p. 82-83), se impone, de entrada, una separación artificial entre producción y reproducción, y se niega, por la ausencia de una mirada dialéctica, la totalidad de este proceso justo cuando se fragmenta en diferentes niveles o instancias la realización (reproducción) de la racionalidad capitalista.

Lefebvre representa los problemas de la perspectiva althusseriana sobre la reproducción en «el ejemplo concreto del fenómeno urbano» (1976c, p. 65). Para él, la fragmentación de esta mirada se manifiesta en observar la existencia de «dos amplias agrupaciones de unidades: empresas y unidades de producción, por un lado, y unidades de consumo, las ciudades (...), por otro» (p. 66), y de ahí infiere que se configura una suerte de discontinuidad o ruptura entre las realidades sociales allí están contenidas. Se entiende así, según Lefebvre, por qué en Althusser «no hay mención de alguno de los fenómenos urbanos que han aparecido o desaparecido durante dos siglos» (p. 66) y sí innumerables referencias a la forma en la que se estructuran, fuera de la empresa, los aparatos ideológicos que sustentan la reproducción.

Es posible, entonces, sostener que para Lefebvre (1976c) la falta de concreción de los análisis sobre la reproducción, particularmente aquellos derivados de los postulados de Althusser, se vinculan con la ausencia de una perspectiva dialéctica que restituya sobre esta los fundamentos teóricos del materialismo y extienda, en la misma medida, los alcances de estos a la comprensión de lugar del espacio en la totalidad del proceso de producción-reproducción de las relaciones sociales de producción. Esta tarea, emprendida por Lefebvre desde sus escritos seminales sobre la sociología rural, tiene fundamento en su tesis de la «producción del espacio», que encuentra en el libro homólogo una síntesis, y sobre la cual continuará reflexionando en textos posteriores.

De acuerdo con Kipfer (2008), rescatar la tesis de la reproducción de las relaciones sociales de producción de Marx constituye uno de los elementos analíticos centrales de la propuesta de Lefebvre sobre la producción del espacio. En este sentido, Lefebvre (1976c) postula en *The survival of capitalism* que la «reproducción (de las relaciones de producción, no solo de los medios de producción) se ubica no simplemente en la *sociedad como un todo* sino en el *espacio como un todo*» (p. 83). De allí que él la forma-función-estructura del espacio, en tanto producto de las contradicciones de clase en el capitalismo, no solo sea una expresión de estas sino también un medio para la reproducción de las formas hegemónicas de producción de las relaciones sociales capitalistas.

Así, en Lefebvre la producción del espacio en el capitalismo se entiende como un proceso articulado con el desarrollo de las fuerzas productivas y las contradicciones que de allí emergen. Es necesario precisar, por un lado, los *momentos espaciales* que expresan tanto los cambios en los arreglos de los agentes urbanos (de clase), como las transformaciones en los intereses que ellos movilizan, y por otro, la configuración de la vida cotidiana que en tanto presencia «sofocante» (Lefebvre, 1976c, p. 9) se convierte en el escenario los conflictos derivados de su naturaleza contradictoria de los procesos de reproducción social en su sentido más amplio. En tal medida, la observación (y crítica radical) de las prácticas socioespaciales constitutivas de la vida cotidiana supone hallar en los fragmentos de realidad social que se han tejido en el tiempo-espacio del capitalismo, aquellos rasgos de homogeneización que facilitan que las relaciones sociales de producción se realicen y, en el mismo sentido, se reproduzcan como realidad jerarquizada, constituyendo una representación de la estructura de clases social.

Por lo anterior, al afirmar que las periferias expresan el contenido de la racionalidad estructurante del capitalismo, no se alude a una expresión directa (transparente) de sus rasgos primordiales sino, por el contrario, a un complejo proceso mediado por las condiciones de producción de esa formación socioespacial o, lo que es igual, por las contradicciones que modelan estas formaciones. De tal suerte que estas contradicciones se posicionen como puente-fuerza que contribuye a que esta

racionalidad se exprese de diversas formas, las cuales describen trayectorias socioespaciales igualmente contradictorias.

Así, el despliegue de estas contradicciones en el espacio (periferias urbanas), mediadas por la presencia de agentes urbanos (de clase) y sus intereses políticos (vinculados con su lucha por la reproducción de sus condiciones de clase), visibilizan los mecanismos socioespaciales que estructuran y reproducen el sentido de orden y regularidad constitutivos de la racionalidad capitalista. Por ello, a continuación se discutirán los elementos que permitirán, en el desarrollo de la investigación, responder a la pregunta por la forma en la que las periferias urbanas expresan el contenido de esta racionalidad (reproducción, vida cotidiana y momentos).

Se ha dicho que para Lefebvre el proceso producción del espacio no puede entenderse como una realidad alejada de las dinámicas de la reproducción de las relaciones sociales, toda vez que

Con el advenimiento del capitalismo y sobre todo con el neocapitalismo «moderno» la situación empieza a complicarse. Tres niveles son los que se imbrican: (1) el de *la reproducción biológica* (la familia); (2) el de *la reproducción de la fuerza de trabajo* (la clase obrera como tal); y (3) el de *la reproducción de las relaciones sociales de producción*, es decir, las relaciones constitutivas de la sociedad capitalista que cada vez más y mejor se imponen y se reclaman como tales. (Lefebvre, 2013, p. 91)

Por lo anterior, la reproducción, en tanto proceso articulado con las dinámicas de producción-circulación de valor, implica que más allá de la fábrica (como forma genérica que designa el lugar de trabajo por excelencia), como en las periferias urbanas, por ejemplo, también es visible la racionalidad que la sustenta: la actividad, el movimiento, el orden, la repetición. De tal manera, esta realidad, que los análisis y desarrollos urbanos funcionalistas insisten en representar y ejecutar en compartimentos espaciales cerrados, no es un juego dicotómico de explosión de fragmentos de vida urbana o reunión (concentración) en ellos de dinámicas

socioespaciales particulares, como si se tratara de segmentos, recortes o rupturas, sino la representación, en términos de tensiones dialécticas, de la totalidad del proceso de producción-circulación de valores de cambio que asume, en el espacio urbano, formas y, por tanto, funciones y estructuras diversas.

Ahora bien, frente a lo anterior, Lefebvre (2013) insiste que el «rol del espacio en este triple ordenamiento debe estudiarse de acuerdo con su especificidad» (p. 91), sin que ello implique perder de vista que se trata de una totalidad social conflictiva. Esto significa que para Lefebvre la vida urbana no se comporta como el espejo de las dinámicas de producción de mercancías en los espacios fabriles, sino que significa un *momento espacial* imbricado con las relaciones de producción y reproducción social, pero que por la naturaleza de la organización de la vida cotidiana, comporta especificidades que le permiten emerger como campo de actividad (movimiento) propicio para la acumulación-valorización del capital.

En esta medida, el espacio «se convierte en el asiento del poder» (Lefebvre, 1976c, p. 83), y para lograrlo debe garantizar, mediado por la expansión (movilización) de la racionalidad hegemónica, la reproducción de las relaciones sociales que le dan sentido. De tal suerte, las periferias urbanas, en tanto *formaciones socioespaciales*, representan una respuesta a la necesidad de reproducción del capital. Además, es necesario insistir que en el proceso de producción de las periferias urbanas se configuran contradicciones que hacen que su significado en el movimiento total atraviese el dinamismo de estas contradicciones y tensiones. Por ello, es en estas contradicciones que las periferias urbanas expresan las especificidades del lugar que ocupan en el proceso total de reproducción social en el espacio urbano.

Como se ha acotado, las periferias urbanas expresan el contenido de la racionalidad del capital, sin embargo, esta expresión no se da como metáfora del espejo, sino que presenta como resultado contradictorio de las particularidades que asume el proceso de producción de estas. Ahora bien, analizar los discursos sobre las periferias urbanas, contruidos y promovidos como verdades inapelables desde la institucionalidad, se advierte que persiguen la reificación de las realidades socioespaciales al tiempo que reducen su acción (movimiento) a la existencia de

relaciones dicotómicas (formales) que las vacían de contenido (conflictividad) y las muestran como realidades instantáneas, es decir no historizadas, en las que los pobladores urbanos “intervienen” de manera pasiva.

Frente a esta lectura, que oculta las relaciones hegemónicas que la soportan, es posible responder con Lefebvre (2013) desde una perspectiva en la que las periferias urbanas, lejos de ser una expresión transparente de la racionalidad de la actividad productiva y reproductiva del capital, se producen y reproducen como resultado de dinámicas socio-políticas que emergen de la tendencia a la «homogeneidad-fragmentación-jerarquización» del espacio urbano. Para Lefebvre al sentido de esta triada se halla en la producción (¿ideológica acaso?) de lo que denomina «espacio abstracto» (Lefebvre, 2013) que, en tanto manifestación de la modernidad, presenta al espacio como una realidad plenamente ordenada y, por lo tanto, consistente y homogénea. La expresión más acabada del espacio abstracto se hallará, según Lefebvre, en la planeación racional moderna, cuyo punto más elevado se ubica en la obra de Le Corbusier, quien «expresó (es decir, formuló y realizó) las exigencias arquitectónicas del capitalismo de Estado» (Lefebvre, 2013, p. 341).

Con fundamento en una cerrada crítica a Le Corbusier y sus desarrollos urbanos promovidos en diferentes latitudes (su influencia se vio en Bogotá por medio de la formulación y presentación del Plan Piloto en 1950)<sup>10</sup>, Lefebvre (2013) señala que estos se cimentan en una «representación del espacio tecnocrata, científicista e intelectualizada» (p. 102) que dejan de lado las particularidades socioespaciales de las ciudades intervenidas para lograr el cometido homogeneizante de la modernidad. Así, de acuerdo con Lefebvre, se estructurará una mirada del espacio abstracto en la que prima la lógica matemática-reproductiva en las realizaciones urbanas (parciales tanto en los alcances como su ejecución) emprendidas bajo los preceptos de Le Corbusier y toda una generación de arquitectos que tendrán,

---

<sup>10</sup> Para ampliar la información sobre Le Corbusier en Bogotá pueden consultarse: Manco (2011) y Salazar (2017).

particularmente en América Latina, un privilegiado laboratorio para impulsar las políticas desarrollistas promovidas por la teoría de la modernización de Lewis y Rostov.

Este espacio abstracto «conduce y mantiene relaciones sociales específicas, disuelve algunas y aun se opone a otras» (Lefebvre, 2013, p. 109) para que las condiciones de realidad de las relaciones de reproducción social se mantengan en un estado alienado. Para ello, es indispensable que, en tanto abstracción, el espacio represente para los pobladores de las periferias urbanas una condición de existencia inapelable, marcada por formas urbanas que, si bien pueden tomar apariencias fragmentadas, se integran verticalmente al conjunto de una ciudad ordenada desde las esferas de poder. Allí la ilusión (que alude algo que no siempre alcanza su plenitud) hegemónica de la homogeneidad y de la consistencia geográfica e histórica —sin quiebres espacio-temporales— de la producción del espacio urbano no se pierde, sino que se apuntala (revestida de paradoja) y se desdobra en formas, igualmente hegemónicas, que operan como cierre definitivo a la aspiración de transformaciones en las condiciones de vida urbana.

Sin embargo, es indiscutible que esta homogeneidad —siempre en camino de ser realizada por el capital y sus agentes— se desmigaja, explota en fragmentos, muestra una primera cicatriz por la que comienzan a escapar sus contradicciones. En este punto el espacio abstracto experimenta la crisis derivada de su pretensión, y las periferias urbanas, que en el discurso político establecido se mantienen elevadas al rango de desviación del orden natural del capitalismo, se integran dialécticamente a la reproducción de las condiciones de existencia de este. El resultado se observa como paisajes urbanos degradados, empobrecidos, pero esto, de nueva cuenta, es tan solo un recurso que emplea el capital para resistirse a ser desenmascarado. Por lo tanto, es necesario penetrar en la racionalidad que esta formación socioespacial moviliza para encontrar bajo las apariencias, no siempre inmediatas, el sentido de existencia de prácticas sociales que todos los días, en su pretendido orden, permiten que el capitalismo considere que tiene asegurada su carrera al infinito o, lo que es lo mismo, al fin de la historia.

Este primer movimiento de lo homogéneo a lo fragmentado permite establecer que las periferias urbanas, primero, no ocupan un lugar subordinado o significan una desviación en las lógicas de reproducción del capital en el espacio urbano y, segundo, que, en tanto producto social, es decir del conflicto de clases, no son una realidad terminada, cual si fuera moldeada por fuerzas ajenas a la existencia cotidiana (a la reproducción). De allí se deriva que se encuentran abiertas a la historia (y al espacio), aun cuando esta, que se reviste como determinante general, busque su clausura. Por lo ello, las tensiones propias de la homogeneización y fragmentación, se revelan, en las periferias urbanas, en todo el contenido de los conflictos sociales y de las disputas por el sentido de habitar la ciudad, sin que necesariamente la disputa por el espacio se agote en esta contradicción.

Sin embargo, más allá de esta realidad (homogeneización-fragmentación) que parece cerrarse sobre su misma contradicción, un tercer asunto entra en disputa para dotar de sentido a la totalidad de la producción de las periferias urbanas. Así, aunque estas formaciones socioespaciales exhiban desde la mirada técnica y operacional (ambos asuntos como formalización del poder) del espacio abstracto el contenido aparentemente neutral de la planeación y ejecución de programas generales de desarrollo urbano<sup>11</sup>, esto no obsta para reconocer que tras de ello se oculta su naturaleza jerarquizada y, por tanto, hegemónica.

En síntesis, el espacio abstracto manifiesta en su aparente homogeneidad las contradicciones de su existencia alienada y alienante, pero no solo de aquella se realiza en el espacio como artefactos (edificaciones, avenidas, objetos) sino también de la que busca captar en la investigación el sentido último de su existencia formal sin aceptar más mediación que la de la cuantificación. Por esto, y dado que arribamos a una renovada ilusión empirista que se caracteriza tanto por la exacerbada especialización disciplinar como microescalar (Brenner, 2013; Lefebvre, 1983), los saberes altamente parcelados (fragmentados), que no encuentran unidad más que en su ataque a lo que juzgan como reducciones

---

<sup>11</sup> Como refiere Salazar (2017), estos programas han cambiado, no solo en términos formales sino también estructurales, desde la década de 1950 hasta la actualidad.

teóricas al tiempo que apuntalan la existencia del espacio abstracto, y por más esmero que pongan en caracterizar empíricamente realidades urbanas, pierden de vista (no de forma inocente o desprevenida) que la abstracción opera en doble vía: elevando del suelo la mirada no para lograr una mirada panorámica (total) sino para tender sobre el espacio el velo de la materialidad como opuesta a la teorización y, en consonancia con lo anterior, reduciendo la producción del espacio a sus caracteres observables, estables en espacio-tiempo del capital.

Rehusar el análisis desde una perspectiva dialéctica se convierte en el deber ser de las miradas urbanas contemporáneas y, además, en una fuente ideal para ocultar los mecanismos de valorización del capital. Desde las técnicas altamente especializadas del *machine learning* y los *big data*, hasta las soluciones casi fantásticas proporcionadas por los promotores del desarrollo urbano sostenible, el espacio abstracto como presencia aplastante se manifiesta en todo su esplendor en la proliferación de centros de investigación, consultorías y tanques de pensamiento que, con un «espíritu social» renovado, recomiendan y luego ejecutan grandes proyectos urbanos orientados a aliviar las deterioradas condiciones de vida de los pobladores de las periferias urbanas. Se trata, en esta lógica, de «transformar las ciudades con el transporte» o de «generar espacios urbanos amigables y resilientes», al tiempo que la máquina de producción y reproducción de capital continúa incorporando en su haber cada vez más fuerza de trabajo desprovista ya no solo de medios de reproducción sino de condiciones para reproducirse.

Entretanto, la homogeneidad entraña también el sentido, ya denunciado por Lefebvre (2013, 1983, 1976c) y Gramsci (1984, 1986), de la repetición o la regularidad, en donde el acto sucesivo (progresivo y expansivo) de producir busca anular las diferencias para configurar un orden socioespacial funcional para los procesos de valorización del capital, los cuales se presentan igualmente bajo rasgos repetitivos y regulares (también reguladores de la vida social). Empero, como ya se acotó, la homogeneidad si bien se encuentra siempre en camino no avizora con facilidad el final del sendero, por cuanto olvida que el espacio abstracto que la prefigura se ha desmigajado en parcelas y fragmentos llevándolo a su



inanición o, mejor aún, marcando su necesario tránsito (no exento de dificultades) hacia lo relacional, lo contradictorio, en última instancia, hacia lo inestable que desenmascara lo que el espacio abstracto tiene de promisorio o realizable.

En síntesis, las *formaciones socioespaciales* escapan de las identidades fijas que pretenden marcarlas como localizaciones absolutas el conjunto de los procesos de producción desigual del espacio, para encaminarse a la exploración de las diversas formas de manifestación de la racionalidad capitalista en las cuales se ubican como productoras y al tiempo como producto de relaciones sociales de producción y reproducción de carácter hegemónico. Por ello, cuando se insiste en la presencia, casi aplastante, de mecanismos de homogeneización (revestidos de caracteres democráticos) en los planes y programas de desarrollo urbano, más allá de la apariencia que estos tomen, se llama la atención sobre la necesidad de comprender que la repetición y regularidad que los constituyen expresa, al tiempo, la realidad fragmentada y jerarquizada de la vida urbana aunque no de forma abierta sino, por el contrario, alienada.

Esta necesaria exploración, no está exenta de dificultades, por cuanto para Smith (2020) la decidida apuesta de Lefebvre por la teoría de la reproducción, en cuanto al lugar preponderante que ocupa en la comprensión de los mecanismos de acumulación y valorización del capital desde la posguerra, acentúa más los espacios de reproducción que «los del centro de trabajo» (p. 131). Ahora bien, esta lectura de los fundamentos analíticos de Lefebvre pasa por alto que antes de proponer una lectura de la reproducción como el medio donde el capital juega sus posibilidades contemporáneas de existencia, ya Lefebvre había postulado que para comprender el problema de la producción del espacio era necesario ampliar la mirada sobre la producción para que abarcara no solo las mercancías, como producto inmediato de las dinámicas de producción industrial, sino también la producción de prácticas sociales que se espacializan no solo en las fábricas sino en todos aquellos espacios donde la presencia humana se manifestara. En síntesis, se debe analizar la producción y reproducción como momentos de la totalidad de la producción capitalista del espacio social.

Con ello Lefebvre propone una teoría de la producción del espacio como realidad social conflictiva que se desdobra, conservando su unidad, en la multiplicidad de espacios relacionales donde se configura la existencia social de los procesos de producción y reproducción del capital. Es decir, no se busca dividir los espacios en aquellos destinados a producir y aquellos destinados a reproducir, como si se tratara de dinámicas dispares, sino que la pretensión es proveer una mirada dialectizada de la producción social del espacio en la que las dinámicas socioespaciales del capitalismo contemporáneo ocupan, como una suerte de activación-reactivación mercantilista con fuertes rasgos financiarizados (Aalbers, 2012, 2016; Santana, 2021; Socoloff, 2019a, 2019b; Rufino, 2017; Salinas y Carmona, 2021), cada vez más dimensiones de la vida social para integrarlas al todo de la valorización capitalista.

#### **4.2 Discusiones sobre la reproducción en las ciencias sociales**

Si la búsqueda debe orientarse a los espacios de producción o reproducción como realidades separadas es cuestión que Lefebvre juzga como propia de la perspectiva abstracta del espacio, sin que ello implique que un autor como Smith, a quien le corresponden los desarrollos más consistentes de la teoría del desarrollo geográfico desigual, se le deba catalogar como apologista del espacio abstracto o como exponente de una mirada formal sobre la producción del espacio. Lo que aquí se sugiere es que la mirada de Smith a la teoría de Lefebvre, apoyada en las críticas que Castells (2008) le dirige a este en *La cuestión urbana*<sup>12</sup>, por un lado, no capta en toda su extensión las dos concepciones de la producción de Lefebvre y, por otro lado, no alcanza a percibir los efectos de lo que autores como Harvey, en consonancia con la perspectiva de la reproducción de Lefebvre, han definido como

---

<sup>12</sup> Las fisuras de la crítica de Smith (2020) a Lefebvre (1983) se representan en que acude a un autor estructuralista (Castells) para juzgar a un reconocido crítico de esta corriente marxista (Lefebvre). Así los argumentos y contraargumentos no son coherentes. Sobre este aspecto es conveniente regresar sobre el texto de Harvey de *El cosmopolitismo y las geografías de la libertad* para encontrar una forma de restituir a Lefebvre su potencial dialéctico y sus aportes a la teoría de la producción del espacio. Se pueden citar, además, los argumentos de Jean-Pierre Garnier.

contradicciones cambiantes del capitalismo en las que este se juega, en tanto lucha violenta, sus posibilidades de sobrevivir.

Ahora bien, la discusión por los límites de la teoría de la reproducción desarrollada por Lefebvre en sus escritos «espaciales», que encuentra en Smith (2020)<sup>13</sup> y Castells su punto más elevado, no ha encontrado en el campo de la geografía o de los estudios urbanos un terreno fecundo, en parte por el significado objetivizante que se le ha otorgado a «la producción del espacio» de Lefebvre (2013) y parte por la tendencia a eludir debates teóricos y epistemológicos los cuales se catalogan —no solo en los círculos académicos más cercanos a la gobernanza urbana sino también en aquellos que se denominan o autodenominan críticos o progresistas— como innecesarios en un momento en lo que se busca, casi afanosamente, son soluciones «prácticas» y «ejecutables» a los problemas «reales» del desarrollo urbano.

Por lo anterior, y como es apenas obvio, «la producción del espacio» tomada en tanto sustantivo vaciado de cualquier contenido epistemológico conduce a la inanición y, además, impide restituir sobre ella su potencial transformador. Es por ello que la disputa por la producción y reproducción del espacio revista importancia en la presente argumentación pues derivado de ella, y puesta en términos dialécticos, las formaciones socioespaciales emergen en toda su extensión como apuesta teórica de lectura de una realidad —las periferias urbanas— que continúa siendo abordada como antítesis del centro o, en el peor de los casos, como ausencia de modernización en las relaciones socio-económicas en las ciudades del capitalismo dependiente.

En tal medida, lo que a simple vista podría catalogarse como elusiones son procedimientos analíticos para lograr una perspectiva consistente —por su robustez comprensiva y no por su ausencia de contradicciones— de la producción del espacio, y por ello se requiere considerar la forma como se han constituidos los

---

<sup>13</sup> Con Smith (2020) también es necesario regresar sobre la reproducción para observar cómo él también acude a ella para comprender cómo la vivienda, en el caso de los procesos de gentrificación, es primordial como escenario de producción desigual del espacio.

*momentos espaciales* de su estructuración. De allí que Lefebvre insista en la necesidad de observar desde una perspectiva dialéctica los mecanismos de sobrevivencia del modo de producción capitalista y conduzca a un llamado sobre la existencia de procesos de reproducción que se presentan como ejes articuladores de esta apuesta hegemónica.

Ya antes de Lefebvre, como refiere Kipfer (2008), Gramsci (2000) en *Los cuadernos de la cárcel*, particularmente el Tomo 6, advertía que los procesos de reestructuración del mundo del trabajo en el fordismo no solo alteraban los tiempos y métodos en los lugares de la producción (la fábrica) sino transformaban profundamente la totalidad de la vida social. De esta forma lo que Gramsci (2000) define como americanismo corresponde a un momento (acaso espacial) en el cual «la racionalización [en términos de lo repetitivo, lo mecánico] ha determinado la necesidad de formar un nuevo tipo humano, según el nuevo tipo de trabajo y de proceso productivo: esta elaboración hasta ahora está sólo en la fase inicial y por eso (aparentemente) idílica» (p. 66-67). Este nuevo tipo de humano (el hombre fordista) no solo manifiesta en la fábrica sus caracteres más perniciosos, sino que lleva a su cotidianidad la pesada carga de una vida organizada en función del imperativo de acrecentar su productividad.

Así, para Gramsci (2000) la «función económica de la reproducción: no es sólo un hecho general, (...) sino que es también un hecho "molecular"» (p. 68), y al afirmarlo, tiene en mente aquellas realidades sociales que van más allá de la fábrica pero que no por ello están fuera de la lógica de la producción de valor. Se pone en juego, de esta manera, una renovada relación dialéctica entre producción y reproducción en la que el hombre fordista representa una verdadera manifestación de la totalidad de las formaciones socio-económicas en el capitalismo. Ahora bien, lo anterior no indica que Gramsci se haya revelado como un teórico de la reproducción y que como resultado de esto se pueda establecer un inmediato puente analítico con Lefebvre<sup>14</sup>, quien sí consideraba la reproducción como

---

<sup>14</sup> Aunque para Kipfer (2008), en su sugerente artículo, *How Lefebvre urbanized Gramsci: hegemony, everyday life, and difference*, lo postula.

elemento teórico primordial para pensar la producción del espacio. Más bien lo que aquí se sugiere es que la reproducción —contrario a las perspectivas estructuralistas— más allá de residir en el universo de lo ideológico como lo supone Althusser, se enraíza en el todo de la existencia del hombre y, por lo tanto, las formaciones socioespaciales, como productoras/producto de relaciones sociales en el espacio, permiten observar las expresiones más patentes de ella.

En tal medida, cuando Gramsci (1984) refiere que «el hombre es su modo particular de reproducirse (...)», porque la alimentación, el vestido, la casa y la reproducción son los elementos de la vida social en donde de modo más evidente y difundido (o sea con extensión de masas) se manifiesta el complejo de las relaciones sociales» (p. 172), está poniendo de manifiesto, según Kipfer (2018), una profunda significación espacial toda vez que para este «el “espacio” nunca se limitó a un contexto contextual o a una condición material singular (y menos aún a un símbolo de éxtasis histórico)» (s/p) sino que, por el contrario, se revela en toda su extensión «demostrando el entretejido mutuo y la co-constitución del mundo, la nación, la ciudad y el campo» (s/p).

Entretanto, Harvey (2012, 2014c, 2017b)<sup>15</sup> encuentra en ambos autores [Castells y Lefebvre] la posibilidad de comprender cómo la reproducción social se integrará a los mecanismos de valorización del capital en el espacio urbano. En primer lugar, apoyado en los argumentos de Gramsci, encuentra que el fordismo debe considerarse «menos como un mero sistema de producción en masa y más como una forma de vida total» (Harvey, 2012, p. 159) y que por lo tanto sus alcances socioespaciales deben hallarse en todos aquellos escenarios en los que esta forma de vida total se realiza y se reproduce. En segundo lugar, reconoce que el abordaje dialéctico del espacio de Lefebvre, que se enriquece con la perspectiva de la reproducción como campo analítico «abandonado durante mucho tiempo por la teoría marxiana» (Harvey, 2017b, p. 274) y recuperado por este en toda su

---

<sup>15</sup> No obstante, es preciso acotar que es en los últimos textos de Harvey en los cuales reconoce validez en los postulados de Lefebvre, por cuanto desde la crítica a este en *Urbanismo y desigualdad social*, Lefebvre había quedado olvidado de la perspectiva analítica de Harvey.

extensión, ofrece la posibilidad de comprender cómo la vida cotidiana extiende los alcances la racionalidad (productiva-reproductiva) del capital a aquellos espacios que se creía correspondían de forma limitada a la reproducción biológica.

Esta discusión sobre la reproducción en Harvey (2014b) tiene como antecedente las líneas que en *Urbanismo y desigualdad social* dedica a problematizar el concepto de necesidad y excedente. Para Harvey la «necesidad es un concepto relativo» (p. 103) y por lo mismo relacional, para cuya definición no se debe partir de los mínimos biológicos (p. 227) sino de todas aquellas condiciones del «marco técnico, social, cultural e institucional» (p. 227-228) que permiten que la práctica social de producción y reproducción se realice plenamente. Es decir, la necesidad remite a una construcción social situada en el espacio-tiempo del modo de producción capitalista, y por lo tanto sus criterios de validación varían espacialmente de acuerdo con la manera en la que se configuran las diferentes formaciones socioespaciales.

Asimismo, en *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*, Harvey (2014a) explora la reproducción social como una contradicción cambiante que se articula a las contradicciones fundamentales y a las peligrosas, y de su análisis se deriva que las condiciones de realización de las diversas contradicciones en el capitalismo contemporáneo requieren, como lo expone en los textos citados, que este ocupe con inusitada fuerza (lo que traduce necesariamente en violencia) la vida social total. En este sentido, cobra validez la lectura de los mecanismos de operación de la racionalidad hegemónica capitalista como realidad social que experimenta una fuerte tensión entre circulación y fijación espacial.

Por otra parte, como ya se acotó, la perspectiva de la reproducción de Lefebvre, encuentra en Smith (2020)<sup>16</sup> y Castells (2008) dos de sus más fuertes contendores,

---

<sup>16</sup> Smith (2020) lanza una fuerte crítica a esta perspectiva de la reproducción en *Desarrollo desigual*, y para ello toma como referencia a Castells (2008), a quien parece dar la razón, pero en el *Prólogo* escrito por él en la edición en inglés de la *Revolución urbana* (Lefebvre, 2003) se distancia, sin referirlo expresamente de Castells, aun cuando no refiere su discusión de *Desarrollo desigual*.

sin embargo, Smith (2012) con fundamento en la expresión de «ciudad revanchista» —acuñada para representar «el terror de raza/clase/género sentido por los blancos de la clase media dominante» (Smith, 2012, p. 325) como resultado del avance de los procesos de gentrificación de la década de 1990—, encuentra que el «fracaso de la política urbana progresista afectó, también y de forma sistemática, a los sistemas de *reproducción social*» (Smith, 2012, p. 342, cursivas añadidas) de aquellos que fueron no solo despojados de sus viviendas sino de sus posibilidades de vida urbana. Así, con unas formas identitarias fuertemente afectadas por el despojo, los habitantes tradicionales de los sectores centrales de Nueva York son lanzados al mundo de la incertidumbre no solo de la subsistencia sino de la reconfiguración de los lazos sociales rotos como consecuencia de la expulsión.

En este mismo sentido se expresa Wacquant (2007), cuando al analizar la configuración del hipergueto negro en Chicago encuentra que las comunidades afrodescendientes afectadas por las agresivas políticas de desaparición del estado de bienestar en Estados Unidos y transformación del universo del trabajo, no solo han perdido las garantías de la vida material, sino que además han sido «desposeídos de los medios para producir su propia identidad individual y colectiva» (p. 65). Así, la problemática de la reproducción social se manifiesta en los procesos de reestructuración urbana contemporánea en diversas latitudes, pero va a tomar en las urbes del capitalismo dependiente rasgos aún más dramáticos toda vez que, por las mismas relaciones asimétricas derivadas del desarrollo urbano desigual, no se configuraron con una vigorosa capacidad política las instituciones del estado de bienestar que permitieran contener —así fuese en términos paliativos— el deterioro en las condiciones de vida urbana de los pobladores de menores ingresos. Más bien lo que se generó en estas últimas fue una amplia gama de estrategias desarrollistas orientadas, por un lado, a ampliar los márgenes de acción del capital —tanto nacional como internacional— y, por otro, a «explicar», desde diversas ópticas formales, las razones de la expansión de la informalidad urbana.

Por lo anterior, un retorno a los presupuestos de la reproducción social se yergue como elemento imprescindible para leer en las periferias urbanas las expresiones de la circulación de la racionalidad capitalista. En tal medida, la tensión producción-reproducción representada en la configuración de la vida cotidiana, es uno de los elementos centrales del proceso de producción de las formaciones socioespaciales. Ahora bien, es preciso comprender los alcances y dimensiones del presente abordaje de la vida cotidiana, para comprender la forma como se expresa el movimiento de la racionalidad hegemónica. Sin embargo, el rumbo que esta revisión tomará no se orienta a una exégesis de la vida cotidiana en las ciencias sociales, sino a precisar los fundamentos de una perspectiva de la vida cotidiana que, emanada de la crítica propuesta por Lefebvre, vincule sus anclajes a la teoría de la alienación.

### **4.3 Vida cotidiana**

Como apunta Ben Highmore (2002), uno de los elementos primordiales de la crítica a la vida cotidiana de Lefebvre se halla en la manera como responde, con el avance del capitalismo en el siglo XX, a la «lógica de la mercancía» (p. 113). Ahora bien, este asunto, que analiza Lefebvre (1991, 2002, 2014) desde el primer volumen de la *Crítica* en 1947 hasta llegar al volumen tres en 1981 —y contrario a lo que los comentaristas del autor olvidan— no debe valorarse como una fórmula definitoria del análisis de la vida cotidiana sino como el resultado del proceso dialéctico de transformación de las relaciones sociales de reproducción del capitalismo. Por ello, para captar la inserción de la vida cotidiana en la totalidad de los procesos de circulación de la racionalidad hegemónica capitalista, no basta destacar su carácter mercantil aun cuando sin este sea imposible comprender sus alcances.

Por lo anterior, es preciso insistir que las ideas que apunta Lefebvre (1991[1947]) en la *Crítica I...*, y que corresponden a procesos sociales que se fermentan en la economía de la posguerra, no constituyen verdades últimas o acabadas, de allí que estas deban incorporar los *momentos (situaciones) espaciales* que configuran las



formaciones sociales particulares, para manifestar su potencial. Así, la vida cotidiana en Lefebvre no responde a colección de actividades habituales que se realizan en el espacio urbano —por más empeño que los estudios empíricos pongan en esta tarea—, como tampoco representa un modelo o ideal de vida que deba perseguirse para salir del hastío de la modernidad. En esta medida, la crítica a la vida cotidiana propuesta por Lefebvre como un campo abierto al tiempo y no cerrado a las circunstancias episódicas bajo las que esta ha querido ser caracterizada, implica necesariamente una mirada dialéctica de los *momentos* que la comportan y, por otra parte, una toma de distancia con respecto a los saberes parcelarios consagrados —y constitutivos— de las ciencias sociales.

De tal suerte, cuando Lefebvre se da a la tarea de observar, con la distancia del tiempo y los procesos sociales constitutivos de las nuevas realidades urbanas de la década de 1960 (no puede perder de vista Mayo del 68<sup>17</sup>), encuentra que en este escenario (con un énfasis particular en la sociedad francesa) «se difuminan (lentamente, al hilo de los días, con una extraordinaria velocidad a escala histórica) la forma de conciencia social y la ideología proveniente de la producción» (Lefebvre, 1970 , p. 55), con lo cual «la clase obrera, que crece cualitativa y cuantitativamente, no deja de perder una parte de su peso social y político. Se ve desposeída (se puede decir: expropiada) de su conciencia» (Lefebvre, 1970, p. 55)<sup>18</sup>. Ahora bien, es preciso advertir que Lefebvre no habla de la desaparición de la conciencia obrera sino de cómo esta asume la forma de una «*conciencia [social] mistificada*» (Lefebvre, 1999[1947]) que, al estar fuertemente marcada por la alienación, encuentra en la vida cotidiana una manifestación transparente de la vida social.

---

<sup>17</sup> Su mirada sobre Mayo del 68 se encuentra en el libro *La revolución de hoy* (Lefebvre, 1970), cuyo título en francés es *L'Irruption de Nanterre au Sommet* (Lefebvre, 1968c).

<sup>18</sup> Justamente en la década de 1970 —y esto lo incorporará en la Crítica III (Lefebvre, 1981)—, empezaba a avizorarse el tríptico que hará de la clase obrera un residuo de lo que llegó a ser en la posguerra. Esto puede ser complementado con una lectura, desde Harvey (2007, 2012, 2014b), de estos procesos de orden de la economía-política.

Así, lo cotidiano, que ha sido tomado por asalto por la expansión del consumo y la transformación de la vida social en valores de cambio, pareciera perder sentido, y por ello se pregunta Lefebvre (1980): «En este tipo de sociedad, ¿tiene todavía un alcance el concepto de cotidiano? Si esta sociedad pone en el primer plano de sus preocupaciones la racionalidad, la organización, la planificación, más o menos avanzadas, ¿se puede todavía distinguir un nivel o una dimensión susceptible de llamarse cotidianidad?» (p. 61). La respuesta a estas preguntas, como sucede habitualmente con Lefebvre, no se presenta de manera definitiva sino abierta al debate y la controversia. Por un lado, diría Lefebvre que no tiene sentido continuar hablando de vida cotidiana si por el efecto mágico de la planificación y organización burocrática de la vida social esta se reviste de «rasgos característicos de las operaciones sociales» objetivas, visibles, mensurables y objetivadas en rutinas y tiempos (y artefactos espaciales) definidos de antemano por la acción omnipresente de la burguesía.

Por otro lado, Lefebvre (1980) dirá la vida cotidiana en la vida moderna sí tiene alcance (vigencia), por cuanto esta representa «el centro real de la *praxis*» (p. 44), es decir, el nivel de la realidad social en el que se manifiestan, en toda su envergadura, las condiciones (contradictorias) de reproducción social en el capitalismo. Además, sostiene Lefebvre, es solo por medio de la crítica a la vida cotidiana que es posible hallar aquellos intersticios de la vida urbana en los cuales la racionalidad hegemónica ha penetrado para homogeneizar la práctica socioespacial y cosificarla en artefactos o mercancías, aunque advierte Lefebvre que este no es único escenario en el que se manifiesta el problema de la colonización de la vida cotidiana. En última instancia, la búsqueda debe orientarse no hacia lo consistente o en apariencia permanente, sino a aquello que en su movimiento revela, por el carácter contradictorio de «los fenómenos centrales y globales» (Lefebvre, 1972, p. 81) de las formaciones socioespaciales capitalistas, las posibilidades de una *praxis* revolucionaria de la que la vida cotidiana participa.

Esta mirada de la vida cotidiana revela la distancia que existe entre la lógica dialéctica que orienta la crítica de Lefebvre y la tendencia a formalizar en postulados

fijos, como un reflejo objetivo de la realidad social, lo que se cree son actividades y cosas constitutivas de la vida cotidiana. Pero además pone de manifiesto, como se acotó en el capítulo anterior, los intensos conflictos de Lefebvre con las corrientes dominantes del marxismo de posguerra, cuyos alcances se extienden a América Latina por la vía, entre otros, de los discípulos de la escuela althusseriana (como Martha Harnecker) y la amplia difusión *La cuestión urbana* de Manuel Castells (2008) que funge como pilar de la teoría de la urbanización dependiente (Castells, 1973, Quijano, 1973). En particular, Lefebvre centrará su crítica al estructuralismo en haber convertido el concepto de *modo de producción* en el «determinante [económico] en última instancia» (Althusser y Balibar, 1969, p. 3), despojándolo así de su potencial (movimiento) para ponerlo como un útil teórico para leer la estructuración de las sociedades. De esta forma, en la mirada estructuralista el modo de producción se eleva a nivel de abstracción que sale a la realidad en busca de conceptos concretos, como el de formación económico-social, que permitan captarla.

En tal medida, la mirada de Castells (2008) sobre lo que denomina «la cuestión urbana» bebe de una lectura en la que el modo de producción (una abstracción) determina, como todo en la sociedad —desde la mirada estructuralista—, la forma en la que se presenta «la relación entre sociedad y espacio» (p. 79). En esta sentencia se aprecia un recurso para entender el espacio y la sociedad como dos instancias diferentes y separadas estructuralmente que deben encontrar en el análisis teórico un puente entre ellas (una relación): el modo de producción dominante.

Tres años después de la primera edición en Frances de *La cuestión urbana* (Castells, 1972), el autor escribe en 1975 una *Advertencia final*, que aparecerá en las ediciones subsiguientes de este libro, cuyo objetivo es introducir «algunas referencias sobre el estado actual (1975) de las cuestiones debatidas» (Castells, 2008, p. 480)<sup>19</sup>. En esta *Advertencia final*, Castells se mantiene fiel en sus

---

<sup>19</sup> Se podría inferir que en el momento de la redacción de esta *Advertencia final*, Castells ya había tenido acceso a la primera edición de *La producción del espacio* (Lefebvre, 2013[1974]), y que ello

postulados althusserianos al decir que lo «más importante desde el punto de vista de la fase actual del trabajo teórico (...) [es], detectar las *leyes históricas actuantes*, en las contradicciones y prácticas llamadas urbanas» (p. 481). En esta nueva búsqueda, Castells insiste en subordinar el espacio a las *leyes históricas* que, por lo ya acotado, corresponden a la estructuración (abstracta) del modo de producción; además, el espacio aparece, desde esta mirada de sobredeterminación, como «elemento indispensable de toda actividad humana» (p. 485), pero por lo mismo separado de la actividad humana al asignarle a este un papel de contenedor en el que lo más importante es su papel como «mediación de la práctica social» (p. 485).

Es decir, para Castells (2008) el espacio, contrario a la perspectiva de Lefebvre, no debe ser leído como un producto —aunque en el Capítulo 8. *El debate sobre la teoría del espacio*, haya declarado que «el espacio es un producto material» (p. 141), insiste en comprender el espacio como expresión de la estructura social pero no como producto de la misma— sino como un objeto, toda vez que «el espacio, como el tiempo, son dos magnitudes físicas que no nos dicen nada, como tales, sobre la relación social expresada» (p. 485). Esta perspectiva del espacio, que va en contravía de las discusiones que ya por ese entonces estaban abriéndose paso en el panorama de las ciencias sociales y en la geografía —particularmente con la publicación en 1973 de *Urbanismo y desigualdad social* de David Harvey (2014b)—, encuentra en la siguiente cita de la *Advertencia final* una síntesis muy precisa: «indudablemente, hay un “lugar”, las condiciones “geográficas”, pero no interesan para el análisis sino como soporte de determinada trama de las relaciones sociales» (p. 485).

Así, el espacio, reducido a la categoría de soporte de las actividades humanas, entra a la cuestión urbana como un reflejo de los recortes o rupturas en los modos de producción, y por ello la «especificidad de esos tipos de espacio habrá de corresponder, en cuanto a lo esencial, a la instancia no sólo determinante sino

---

le haría repasar algunas de sus afirmaciones en contra de este o incluso incorporar algunas ideas. Sin embargo, lo que se revela es que se mantiene una abierta distancia entre el análisis del espacio proporcionado por Lefebvre y la mirada desdeñosa de Castells.

dominante de un modo de producción en el caso del capitalismo: lo económico» (p. 486). En este punto, y precisados para Castells (2008) los fundamentos de su mirada del espacio, le llega el momento de definir la «unidad urbana» (p. 488) como «cierta especificidad en términos de residencia, en términos de “cotidianeidad”», entendiéndolo por cotidiano aquello que corresponde al «proceso de reproducción de la fuerza de trabajo» (p. 488), claro está, siempre que la vida cotidiana se mantenga en los límites del determinante estructural (la economía) y no transite hacia la «cultura urbana» (pp. 95-106) que, en la mirada estructuralista, reside en otro nivel de la realidad social (la superestructura ideológica en la que se ubica lo que él juzga como «ideología urbana» (pp. 91-137)).

Por lo dicho, es justamente en *La cuestión urbana* (Castells, 2008) donde se presenta uno de los contrapuntos más importantes del pensamiento «urbano» marxista de la década de 1970. Ya hemos referido cómo en este texto Castells toma como un serio objeto de crítica la perspectiva de la revolución urbana de Lefebvre (1985)<sup>20</sup> y, en la misma medida, somete a discusión sus postulados, contenidos en *De lo rural a lo urbano* (1976a) y *El derecho a la ciudad* (2017). Del intenso debate, que no fue contestado por Lefebvre sino de manera tangencial, sobresalen algunos asuntos vinculados con la crítica a la vida cotidiana, que por el momento de la publicación de Castells (2008[1972]) ya contaba con un importante acervo (*los tomos de la Crítica a la vida cotidiana* (Lefebvre, 1991[1947], 2002[1961], 2014[1981])), y que es necesario acotar, para así comprender cómo y por qué desde la década de 1960 Lefebvre había lanzado ataques certeros a los planteamientos estructuralistas en boga.

En el *Capítulo 6. De la sociedad urbana a la revolución urbana*, contenido en la *Segunda parte. La ideología urbana*, Castells (2008) retoma los tres textos de Lefebvre citados en el párrafo anterior para caracterizarlos como propios del tratamiento «ideológico de izquierda» (p. 107) «del tema de la “sociedad urbana”» (p. 107). Al tomar los textos de forma aislada de un cuerpo analítico más amplio,

---

<sup>20</sup> Smith (2020) hace acopio de la crítica de Castells para estructurar así su distancia, en *Desarrollo desigual*, con los postulados de Lefebvre.

Castells señala que toda vez que para Lefebvre «es el habitar, la vida cotidiana, quien produce el espacio» (p. 114), se está perdiendo de vista la existencia de los «determinantes generales» (leídos desde el estructuralismo) de la sociedad.

Así, partiendo de esta errada premisa, Castells (2008) sugiere que la apuesta de Lefebvre está orientada a subvertir el orden (inmutable) de los determinantes estructurales (con la economía en la base) de la sociedad, y para ello se vale de la «práctica urbana» (Castells no precisa los vínculos entre esta y la vida cotidiana, otro yerro), como posibilidad material de «transformaciones sociales» (p. 114) sin que medie el carácter revolucionario de las luchas de clase. De esta forma, con la mirada puesta en la economía como único fundamento de la vida social, Castells revalidará el «anti-humanismo» althusseriano, pero ahora con el objeto de rechazar cualquier intento de realización (en los términos de Lefebvre) revolucionaria de las contradicciones de la vida cotidiana. En adelante, Castells se dedicará a negar a la vida cotidiana cualquier posibilidad de erigirse como realidad socioespacial capaz de vehicular la transformación de las condiciones de alienación de vida social moderna.

En síntesis, el punto fundamental de esta crítica de Castells (2008) reside, como se dijo, en su no declarado explícitamente anti-humanismo, que se manifiesta al momento de enunciar que cualquier apelación al «hombre» y no a «las relaciones sociales y técnicas de producción y dominación», constituye un imposible retorno a lo ideológico (aquello que reside en la superestructura) presentado bajo la forma de una «ideología urbana» (pp. 91-137). Aquí se pone de manifiesto una lectura de Marx en la que, por el interés de construir una teoría del marxismo (materialismo histórico en la versión estructuralista), se segmenta a este entre el autor joven (ideológico-filosófico) y el autor maduro (científico-teórico). El resultado es, como denuncia Lefebvre (1973b, 1973c, 1972), un pensamiento marxista reificado que al volcarse sobre las determinaciones económicas no logra hallar al hombre como productor-reproductor de la vida. Es por ello que Lefebvre (2002[1961]), ya desde la *Crítica a la vida cotidiana II*, había identificado al estructuralismo como una corriente de

pensamiento que renuncia a la dialéctica, y en consecuencia a la historia, aunque e apele, sin éxito, a construir una pretendida teoría del materialismo histórico.

Por lo anterior, Lefebvre es enfático al afirmar, en clara alusión a la tesis 11 sobre Feuerbach, que para «Marx, transformar el mundo era también y sobre todo transformar el mundo humano: la vida cotidiana» (Lefebvre, 2002[1961], p. 35). Para llegar a esta conclusión, que en la mirada de Castells y los estructuralistas significaría un peligroso olvido de las determinaciones del modo de producción, Lefebvre restituye sobre la vida cotidiana una apuesta ética y estética en la que la economía no debe tomarse como depositaria de las relaciones de producción-reproducción o como manifestación “material” del modo de producción, sino como una «forma de mistificación» (Lefebvre, 2002[1961]) de la vida social que, al tiempo que se muestra como realización plena de la historia, encubre la forma en la que esta historia es producida por los hombres.

Con la mirada puesta en la crítica a la vida cotidiana como un universo complejo que se escapa de los impulsos positivos propios de las ciencias sociales fragmentarias, se observa que la circulación de la racionalidad capitalista no describe trayectorias consistentes sino abiertas, en su totalidad, al movimiento y, por ello, a su superación dialéctica. Por tal motivo, la vida cotidiana en la perspectiva expuesta por Lefebvre, y llevada adelante por autores como Jean-Pierre Garnier (2006), Ana Fani Carlos (2011), Sandra Lencioni (2015), Andy Merrifield (2006, 2002) o Ana Núñez (2015), permite hallar los vínculos formales, funcionales y estructurales de los procesos de reproducción social con las formaciones socioespaciales en las que estos encuentran sus manifestaciones más patentes. Para tomar este rumbo, es indispensable insistir que la vida cotidiana, en tanto nivel de la realidad social, se integra a la totalidad de los procesos de producción-reproducción del capital como «centro real de la *praxis*» (Lefebvre, 1980, p. 44) productiva-reproductiva del espacio social en las grandes ciudades.

Sin embargo, por la naturaleza contradictoria de la configuración de las prácticas sociales, se apela el recurso analítico de la «forma mistificada» (Lefebvre, 2002[1961]) en la que estas se presentan, para lograr comprender los verdaderos

alcances de su carácter transformador. Esto pasa, en el estudio de las formaciones socioespaciales, necesariamente, por la exploración de lo cotidiano como lo repetitivo e incluso lo trivial (Lefebvre, 1980, p. 29), pero no para que asumirlo como «el sentido último» de la vida social sino, por el contrario, para observar que estos aparentes rasgos definitorios corresponden en realidad a caracteres sociales alienantes movilizados por discursos hegemónicos (espacio abstracto) frente a los cuales se debe reaccionar con una perspectiva dialéctica de la vida cotidiana en la cual esta sea el fundamento «de la actividad creadora (de la producción en el sentido más amplio)» (Lefebvre, 1980, p. 29) del espacio urbano.

En síntesis, la crítica de la vida cotidiana propuesta por Lefebvre no niega lo repetitivo y lo trivial sino que lo integra —para superarlo— en un proyecto analítico que se abre al tiempo-espacio de la *praxis* radical. De tal suerte, con la presente investigación se pretende que este proyecto —colectivo— capte e incluso describa las manifestaciones del espacio abstracto (representaciones del poder y propensión a lo homogéneo) para mostrar (¿denunciar?) sus limitaciones. En esa medida,

Este campo, este dominio [el de lo cotidiano] no se resumiría ni en una determinación (o sobredeterminación) de la subjetividad de los filósofos, ni en una representación objetiva (u objetal) de objetos clasificados en categorías (ropa, alimentación, mobiliario, etcétera). Sería más que eso y otra cosa: ni una dirección de caída, ni un bloqueo, ni un tope, sino un campo y un relevo simultáneamente, una etapa y un trampolín, un momento compuesto de momentos (necesidades, trabajo, goce; productos y obras; pasividad y creatividad; medios y finalidades, etc.), interacción dialéctica tal que sería imposible no partir de ella para realizar lo posible (la totalidad de los posibles). (Lefebvre, 1980, p. 23-24)

De lo anterior se desprende, como se ha insistido, que la vida cotidiana no comporta un recipiente o un contenido, sino un nivel de la realidad social cargado de



necesidades y deseos<sup>21</sup> —cuya existencia se manifiesta más allá de las imposiciones de la reproducción biológica en el modo de producción capitalista— que se realizan plenamente en su transformación (movimiento), es decir, en la producción del espacio. Es precisamente en este punto en el que cobra validez la mirada de Marx (2016b) expresada en los *Grundrisse* en los siguientes términos: «la necesidad misma es cambiante, puesto que las necesidades son producidas, al igual que los productos y destrezas en el trabajo» (p. 16). En la *Crítica a la vida cotidiana I* (1991[1947]) Lefebvre hace acopio de este abordaje sobre las necesidades, para afirmar que frente a la función alienante del dinero en la que este se expresa como medida universal de la vida humana o, lo que es lo mismo, como parámetro «eterno» de existencia de las relaciones sociales en la modernidad, se yergue el potencial creativo-productivo de las necesidades y deseos humanos, para cuya realización (superación) es indispensable subvertir, en la producción-creación del espacio, la tendencia homogeneizante del espacio urbano en el capitalismo.

En suma, para Lefebvre la crítica a la vida cotidiana es ante todo una —en algunas ocasiones dirá que es la única— posibilidad de transformación radical de la vida social que, en el neo-capitalismo, se halla marcada por una «cotidianidad perfectamente planificada» (Lefebvre, 2017, p. 139) que se orienta a la reproducción de la racionalidad hegemónica (reproducción del régimen de valor capitalista) y no al desarrollo de las plenas capacidades creativas (desalienación) de los habitantes de las urbes.

---

<sup>21</sup> En el Volumen I de la *Crítica a la vida cotidiana*, Lefebvre (1991[1947]) se propone realizar una teoría de las necesidades.

## Capítulo 5. Elementos analíticos de la crítica a la vida cotidiana

### 5.1 Despliegue de la crítica a la vida cotidiana

Al momento de ser entrevistado para el libro *Tiempos equívocos* (Lefebvre, 1976b), Lefebvre había publicado un año atrás *La producción del espacio* y, por otra parte, siendo partícipe indiscutible de Mayo del 68, había captado en el libro *L'irruption: de Nanterre au sommet* (Lefebvre, 1970[1968c]) el sentido de los acontecimientos, de la irrupción de los estudiantes en la vida política francesa, como el «resultado de la existencia de una tercera fuerza: la de la impugnación y la espontaneidad, la de la calle» (p. 84). Lefebvre, siempre atento a las transformaciones socioespaciales de la sociedad urbana neo-capitalista, consideraba que el espacio, como producto de las contradicciones sociales más profundas, representó un lugar fundamental en los levantamientos estudiantiles del 68.

Lefebvre (1970[1968c]) concluyó que «la impugnación» estudiantil tanto del poder instituido desde y por el Estado como de la aparente estabilidad y orden que de él emanaba, puso de manifiesto «los huecos y las lagunas de la sociedad» (p. 85) al tiempo que permitió «indicar los contornos de ese vacío» (p. 85). El vacío expresaba, así, en la vida cotidiana sacudida por los acontecimientos de Mayo del 68, cuando fue evidente el carácter alienado que había tomado y, en la misma medida, se manifestaron los lazos, igualmente alienantes, en el orden político, al grado que este reaccionó a «la irrupción» tanto con la represión policial propia del régimen como con la «restauración del orden social» (p. 92) que se había quebrado por las actividades de los desviados. De tal suerte, el retorno al anhelado «orden social» significaba que la cotidianidad programada desde el Estado se debía imponer con todo su peso, con toda la arbitrariedad revestida de consenso.

Así, en el marco de las entrevistas que dan vida a *Tiempos equívocos*, Lefebvre (1976b) recupera su experiencia en el Mayo del 68 para insistir que «abandonar lo cotidiano a la trivialidad, sin pensar en ello so pretexto de su banalidad, me parece un error fundamental» (p. 207). De allí se deriva que la crítica a la vida cotidiana

representa, siempre en constante tensión, una necesidad y un campo de lucha: «transformar la vida cotidiana mediante una previa penetración en ella a través del análisis» (p. 209). Para ello, es preciso comprender que, toda vez que «El concepto de cotidiano se modifica, pero esta modificación lo confirma y lo refuerza» (Lefebvre, 1980, p. 79), no basta, como ya se acotó, con describir actividades y prácticas, sino evaluar cómo su sentido se articula, por un lado, con la producción y reproducción de formaciones socioespaciales y, por otro, con el movimiento de la racionalidad que las sostiene y hace posible su transformación.

Esta crítica a la vida cotidiana de Lefebvre encuentra su sentido en la necesidad-posibilidad de ubicar su teoría en un programa analítico que, con basado en el método «regresivo-progresivo», posibilite captar el movimiento total de los procesos y momentos espaciales de la producción-reproducción de las formaciones socioespaciales de las urbes del capitalismo dependiente. De allí que la insistencia en ubicar las discusiones de lo cotidiano en Lefebvre como propias de un panorama histórico de posguerra en los países del capitalismo avanzado, con un interés particular en Francia, esté motivada por el imperativo de comprender que la vida cotidiana es un producto social necesariamente dinámico de cada *momento espacial* y no una colección de objetos o prácticas que se ubican, como fuerza última, sobre la geografía histórica del capitalismo contemporáneo. Sin embargo, como también observa Lefebvre (1980), es preciso ser cuidadosos con el abordaje de estas realidades cambiantes, pues podrían llevar a olvidar que la lectura de «los fenómenos paradójicos [en los que la vida cotidiana manifiesta como *situación*] no pueden dejar a un lado, para el conocimiento, los hechos y relaciones esenciales» (p. 81). Así, no prestar atención a estas mediaciones en las que la vida cotidiana participa de forma activa, equivaldría a desconocer que el capitalismo «se mantiene [y se fortalece] con numerosas modificaciones parciales que no afectan el conjunto: el mundo de la mercancía, de la lógica del dinero» (p. 82).

Esta necesidad-posibilidad, puesta en términos de la búsqueda por la forma en la que se expresa en las periferias urbanas el contenido de la racionalidad capitalista, conduce a identificar los elementos analíticos que permiten comprender cómo la

vida cotidiana se realiza en estas *formaciones socioespaciales*, para, en segundo lugar, observar cómo estos elementos se articulan con los *momentos espaciales* que describen la trayectoria de las transformaciones en los procesos socioespaciales de producción-reproducción de las periferias urbanas. Entretanto, no huelga decir que la definición de los rasgos estructurantes —siempre abiertos al tiempo— de la vida cotidiana en las urbes del capitalismo dependiente, en articulación con los *momentos espaciales*, no se orienta a su reificación sino, por el contrario, a la apertura a las contradicciones socioespaciales en las que las periferias urbanas se ubican, dialécticamente, como productoras y producto.

## 5.2 Colonización de lo cotidiano

En una de sus intervenciones en el número 6 de *Internacional Situacionista -IS-* de 1961 Guy Debord<sup>22</sup> (Internacional Situacionista, 1999) declara con total contundencia que «Estudiar la vida cotidiana sería una empresa perfectamente ridícula y condenada a no entender nada de su objeto, si no se propone explícitamente estudiar esta vida cotidiana para transformarla» (p. 20). La crítica implícita en esta declaración se dirige a quienes observan en ella únicamente «determinados gestos repetidos cada día, como abrir las puertas o llenar los vasos» (p. 21), pues si bien estos gestos son reales por cuanto median en cierto nivel de la existencia social, corresponden a un «plano de realidad tan trivial» (p. 21) que impiden hallar en la vida cotidiana las manifestaciones más palpables de la «mistificación en una sociedad explotadora, en una sociedad de la alineación» (p. 22).

Así, para Debord (Internacional Situacionista, 1999), en un claro diálogo con la *Crítica a la vida cotidiana. Volumen I* (Lefebvre, 1991[1947]) y *La conciencia mistificada* (1999[1936]), escrito por Henri Lefebvre y Norbert Guterman<sup>23</sup>, la vida

---

<sup>22</sup> Compañero de Lefebvre en la Internacional Situacionista, autor de *La sociedad del espectáculo* (Debord, 2014).

<sup>23</sup> Compañero de Lefebvre desde sus años en París, luego migrará a Estados Unidos, desde donde sostendrán una intensa correspondencia. La labor que desarrollaron juntos se refleja en varias publicaciones y, particularmente, en la traducción al francés de los *Manuscritos económicos y filosóficos* de 1844 de Marx (1962).

cotidiana es un «un sector colonizado» (Internacional Situacionista, 1999, p. 22) por las lógicas del mercado que «tienden a atomizar a las personas como consumidores aislados y a impedir toda comunicación» (p. 22). El mundo de lo cotidiano que tiene enfrente Debord, y al que le dirige estas crudas apreciaciones, es precisamente el de las promesas de bienestar de la posguerra que se logrará, particularmente para los países del capitalismo avanzado, por un lado, en la aceleración del consumo y, por otro, en la configuración del sentido de protección que brinda la vida privada al ser dotada de los bienes materiales que inundan el mercado.

En la *Crítica a la vida cotidiana II* (2002[1961]) Lefebvre incorpora la reflexión de Debord sobre la colonización de la vida cotidiana, y la pone en tensión con aquellos rasgos que en 1947, cuando escribió el primer volumen, hasta ahora se advertían en el horizonte, y que tres lustros después ya se instalaban con todo su peso sobre los países industrializados. Allí, con la producción masiva de objetos destinados a satisfacer el consumo doméstico: «(aspiradoras, lavadoras, radio o equipos de televisión, refrigeradores, carros, etc.)» (p. 33), Lefebvre sostiene que «las acciones técnicas intervienen en los viejos ritmos casi como la labor fragmentada en la actividad productiva en general» (p. 34) y, esta medida, extienden a las diversas esferas o niveles de la vida social la racionalidad capitalista. En este sentido, es posible decir que el consumo doméstico, que se muestra como realización plena del individuo en la vida privada, no responde —como la propaganda lo hace ver— a una marcha natural de la historia hacia el progreso mediado por la técnica, sino, por el contrario, a un proceso de producción de una realidad fragmentada, dispuesta de esta forma para garantizar la reproducción de las relaciones sociales en capitalismo avanzado.

Justamente en la configuración de la vida cotidiana mediada por la producción-reproducción del universo del consumo doméstico, Lefebvre (1980) encuentra uno de los escenarios de realización de las contradicciones de la producción del espacio del capitalismo y con lo que despuntaba en el horizonte en la década de 1940, dos décadas después, revelará su pleno sentido: «la sociedad urbana» (Lefebvre,

1983). El espacio abstracto del Estado, de los planificadores urbanos, de la burguesía, aquel que se pretende homogéneo, consistente y acabado, encuentra en los grandes conjuntos urbanos del funcionalismo moderno su manifestación más elevada. Espacios de habitación escindidos del conjunto por grandes avenidas — como lo prefigura Le Corbusier en sus representaciones monumentales— producen-reproducen fragmentos de ciudad, de vida urbana. Al tiempo, se reproduce una realidad social jerarquizada, controlada y dispuesta de arriba abajo por la voz —cuando no la coacción— de los mismos que planean y dirigen la ciudad.

Sin embargo, el consumo doméstico no cobra su total sentido al encerrarse en los espacios de la vida privada; antes bien, su lógica debe circular por el espacio urbano para hacerse concreta. Para quien habita la ciudad, dice Lefebvre (2002[1961]), «el pensamiento, las ideas, los sentimientos son vistos como suyos, como su propiedad» (p. 175) y por (para) ello el reino impenetrable de la vida privada, íntima, se crea como designio exterior que se yergue como «naturaleza humana» sobre el espacio urbano fragmentado y reclama para sí una forma de restituir la homogeneidad: individuos reducidos a las necesidades de reproducción biológica. Todos deben comer, vestir y crear una familia. La sociedad urbana ofrece aquello que se requiere para cumplir este designio, a condición de un retorno permanente —eterno— al resguardo de la vivienda y la vida privada.

La vida cotidiana colonizada por el capital, por sus instrumentos y su lógica técnica se refuerza, entonces, con la «creación ilusoria»<sup>24</sup> de individuos compelidos a observar la existencia social como un agregado de sujetos que no comparten más que las presencias efímeras en el trabajo, el transporte, las calles. Empero, esta «creación ilusoria» y su búsqueda homogeneizante, desnuda, en la constante lucha por la producción-reproducción del espacio urbano, su carácter alienante. Es decir, anuncia, en las contradicciones que la constituyen (y la enmascaran), las posibilidades y realizaciones que amenazan el orden socioespaciales que la sostienen.

---

<sup>24</sup> Es ilusoria porque se orienta a tal fin, pero se enfrenta con un universo social diverso y creativo.

En tal medida, si bien en la vida cotidiana colonizada se puede advertir, a primera vista, la presencia de una «extremada pobreza (...) de la creatividad de las personas» (Internacional Situacionista, 1999, p. 22), para Lefebvre el camino de la crítica de la vida cotidiana revela un camino diferente. Así como en la totalidad social, en la vida cotidiana los términos no pueden ser tomados como extremos absolutos (pobreza o riqueza de lo cotidiano), y por ello, la grandeza o la miseria de lo cotidiano (Lefebvre, 1980, p. 49-50) —que aparecía en el Volumen II de la *Crítica a la vida cotidiana* (2002 [1961])— como un «díptico contrastado» (Lefebvre, 1980, p. 49), pierde definitivamente sus límites, para abrirse necesariamente a las manifestaciones cambiantes y contradictorias de la reproducción de las relaciones sociales en el espacio urbano del capitalismo.

En consecuencia, la colonización de la vida cotidiana como un proceso contradictorio se entiende como un proceso contradictorio que no se revela de forma transparente en la producción, tanto de artefactos del consumo doméstico como de otros instrumentos técnicos destinados a “satisfacer necesidades”, y tampoco responde, como reflejo automático, a la fuerza igualadora de la lógica mercantilista del capital. Esta mirada se contrapone a la propuesta de Lévy y Lussault (2000) y Lussault (2015), quienes reconocen la existencia de «operadores espaciales» o «actantes no humanos» (Lussault, 2015, p. 142-148) que, dispuestos como «artefactos, objetos técnicos» (Lussault, 2015, p. 143), tienen «capacidad de contribuir a la organización y la dinámica de una acción individual y/o colectiva» (Lussault, 2015, p. 143).

La perspectiva de Lussault (2015), que tiene su base en los trabajos de sociología de la ciencia de Latour (2001, 1992), permite evocar el conocido pasaje de la *mercancía* de *El Capital*:

Pero en cuanto empieza a comportarse *como mercancía*, la mesa [como los artefactos y objetos técnicos de Lussault] se convierte en un objeto físicamente metafísico. No solo se incorpora sobre sus patas encima del suelo, sino que se pone de cabeza frente a todas las demás mercancías, y de su cabeza empiezan a salir antojos mucho más peregrinos y extraños que

si de pronto la mesa rompiese a bailar por su propio impulso. (Marx, 2006a, p. 36-37)

Así, es posible decir que la capacidad de acción espacial de los artefactos técnicos de Lussault (2015), representa una clara manifestación del «fetichismo de las mercancías» de Marx (2006a, p. 36), por cuanto considerar, como lo hace el geógrafo francés, que a estos se les ha «dotado, por sí mismos (...), de una esencia» (Lussault, 2015, p. 143), oculta el trabajo humano que los ha producido. Además, al introducir en la discusión el juego esencia-existencia se niega el carácter eminentemente social (dialéctico) de la producción del espacio, lo cual, de paso, da cabida a lo que Lefebvre calificó como «mistificación la vida cotidiana» (1991[1947], 2002[1961]).

Es preciso decir que la «colonización de la vida cotidiana», definida en los términos descritos, se integra a la totalidad de los procesos de producción-reproducción de las periferias urbanas, sin que ello implique que este sea el único elemento analítico incorporado a la discusión por la forma en la que las periferias urbanas expresan el contenido de la racionalidad hegemónica que moviliza los intereses del capital en el espacio urbano. En tal medida, si bien las prácticas de colonización de la vida cotidiana, que Debord (2016) y Lefebvre (1991[1947], 2002[1967], 2014[1981]) localizan en Norteamérica y los países del occidente de Europa, han extendido sus alcances, desde mediados del siglo pasado, a los países dependientes, esta configuración mistificada de la vida cotidiana no se sustrae del carácter desigual que reviste a los procesos de producción del espacio a escala planetaria. Al respecto, Debord (Internacional Situacionista, 1999) comenta que toda vez que «Henri Lefebvre ha aplicado por extensión el concepto de desarrollo desigual para caracterizar la vida cotidiana» (p. 22), es posible considerar que «el subdesarrollo y la colonización son dos factores que interactúan» (p. 22).

En consecuencia, la lectura crítica de la configuración de la vida cotidiana en las periferias urbanas de los países dependientes debe incorporar una perspectiva centrada en la realización socioespacial de lo que Brenner (2000) denomina «políticas de escala». Para ello, la mirada de Marini (1973) y la teoría marxista de



la dependencia, revierte particular interés, pues: a) lleva a observar cómo el aumento de la demanda de bienes de consumo (doméstico, por ejemplo) producidos en los países industrializados, en el momento socioespacial que Debord y Lefebvre identifican, se logró como resultado de la superexplotación de la fuerza de trabajo en los países dependientes, toda vez que disminuyó el precio de productos de consumo básico, especialmente alimentos, que se exportaban a las grandes metrópolis, y b) conduce a ubicar el análisis de la colonización de la vida cotidiana como realidad socioespacial que se realiza siguiendo la trayectoria de las formaciones económico-sociales en las que modo de producción capitalista manifiesta su carácter desigual (contradictorio).

### **5.3 Necesidades y deseos**

Este efecto diferencial de la colonización de la vida cotidiana, si bien no fue explorado explícitamente por Lefebvre, descansa en la preocupación que mantuvo, desde la década de 1960, sobre la producción de las contradicciones económico-sociales del capitalismo y sus manifestaciones, igualmente contradictorias, en los centros y periferias no solo de las grandes ciudades sino de todos aquellos espacios producidos por las lógicas planetarias del capital. Por tal motivo, la exploración de la vida cotidiana, en tanto fundamento de la circulación de la racionalidad capitalista en las periferias urbanas, debe articular la colonización de la vida cotidiana con lo que Lefebvre (2002[1961], 1991[1947]), tomando como fundamento a Marx (2006a, 2006b), identificó como el nivel<sup>25</sup> de la producción social de las necesidades y los deseos.

La argumentación de Marx sobre las necesidades ocupa un lugar destacado en su obra. Sobre este asunto autores como André Gorz (1964), Agnes Heller (1986) y Herbert Marcuse (1994), escudriñaron cómo en Marx se articulaba el planteamiento de las necesidades sociales a la crítica de la economía política. Asimismo, académicos-activistas como Riechmann (1995), Bellamy Foster (2004), Moore

---

<sup>25</sup> Lefebvre (1983) explora la discusión sobre los niveles de lectura de la sociedad urbana en el Capítulo 4 de *La revolución urbana*.

(2020) o Keucheyan (2016) llaman la atención sobre la posibilidad de pensar los movimientos ecosocialistas y los problemas socio-ambientales contemporáneos a partir de la matriz analítica de las necesidades de Marx.

Sin embargo, las necesidades sociales no solo han sido objeto de atención por parte del marxismo, pues, como muestran Ballester y Colom (2018), también han sido observadas desde perspectivas funcionalistas o aquellas, más contemporáneas, caracterizadas como «enfoque de las capacidades humanas» (p. 40), que no necesariamente se alimentan de la matriz marxista y se enmarcan en la «perspectiva del desarrollo y humano (...) liderado por Max Neef, Amartya Sen y Marta Nussbaum» (p. 40).

Ahora bien, es desde la articulación de la crítica a la vida cotidiana con las necesidades sociales propuesta por Lefebvre (2002[1967]) que se partirá para comprender, en el marco del análisis de la producción de las periferias urbanas como *formaciones socioespaciales*, cómo se expresa en estas la racionalidad capitalista. Para ello es indispensable insistir que el campo problémico de las necesidades sociales en Marx se presenta como resultado de la relación entre el desarrollo desigual de las fuerzas productivas en el capitalismo y la forma en la que se establece un vínculo, casi místico, entre producción-consumo de mercancías y satisfacción de necesidades. Por lo anterior, es claro que en Marx esta relación no se da de forma transparente sino que está mediada por una «fuerza esencial extraña» (Marx, 1962, p. 91) que se presenta, en los *Manuscritos económico-filosóficos de 1844*, como la alienación del trabajador. Así, para Marx, la creación de objetos destinados al disfrute del hombre está lejos de significar una relación social simple o elemental, puesto que se encuentra revestida del misticismo propio de las mercancías o lo que, más adelante, en *El capital*, va a describir como el «fetichismo de las mercancías» (Marx, 2006a, pp. 36-47).

En los *Manuscritos económico-filosóficos de 1844* Marx (1962) se muestra preocupado por comprender «hasta qué punto la multiplicación de las necesidades y sus medios engendra la carencia de necesidades y medios» (p. 92), para responder a esta cuestión propone dos asuntos cardinales:

1º) Al reducir la necesidad del obrero al más miserable e imprescindible mantenimiento de la vida física y su actividad al más abstracto movimiento mecánico, el economista afirma que el hombre no tiene ninguna otra necesidad, ni respecto de la actividad, ni respecto del placer, pues también proclama esta vida como vida y existencia humanas; 2º) Al emplear la más *mezquina* existencia como medida (como medida general, porque es válida para la masa de los hombres), hace del obrero un ser sin sentidos y sin necesidades, del mismo modo que hace de su actividad una pura abstracción de toda actividad. Por esto todo lujo del obrero le resulta censurable y todo lo que excede de la más abstracta necesidad (sea como goce pasivo o como exteriorización vital) le parece un lujo. La Economía Política, esa ciencia de la *riqueza*, es así también al mismo tiempo la ciencia de la renuncia, de la privación, del *ahorro* y llega realmente a *ahorrar* al hombre la *necesidad del aire* puro o del *movimiento* físico. (Marx, 1962, p. 93-94)

En este apartado se observa cómo el capitalista busca reducir la existencia del trabajador a la satisfacción de las aquellas necesidades elementales que garanticen su reproducción biológica (vestir, comer y morar), y, en la misma medida, señala que todo aquello que se encuentre fuera de este límite —que se muestra como natural y eterno—, es una manifestación del despilfarro, del no ahorro. Sin embargo, en tanto tensión dialéctica, las mercancías —producidas por el mismo trabajador— orientadas a garantizar estas necesidades básicas, se presentan al tiempo, como posibilidad de lucro y valorización por parte del capitalista. Ello impulsa la creación, por un lado, un imperio artificial de necesidades y, por otro, de nuevos mercados para las mercancías destinadas a este fin, claro está, sin que ello agote o anule la potestad que tiene el capitalista para definir aquello que es necesario y aquello es lujo. De tal suerte que «así como la industria especula sobre el refinamiento de las necesidades, así también especula sobre su *tosquedad*, sobre su artificialmente producida tosquedad» (Marx, 1962, p. 95).

Para Lefebvre (1991[1961]), esta tensión dialéctica enunciada por Marx en los *Manuscritos*, se realiza plenamente en la producción del espacio urbano fragmentado, proceso en el cual la burguesía ejerce constante presión para convertir al proletario en individuo aislado, cuando en realidad su condición de existencia es eminentemente colectiva (p. 176-177). De esta manera, insiste Lefebvre, «el atomismo social constituye la forma en la que se busca organizar la vida cotidiana, el ocio, la familia» (p. 176-177). De tal suerte que esta fragmentación deja de ser subproducto de la producción del espacio en el capitalismo, y pasa a constituirse en condición indispensable para la reproducción de la racionalidad capitalista homogeneizante.

Por lo anterior, es posible decir que el capital, al tiempo que «derriba todas las barreras que obstaculizan el desarrollo de las fuerzas productivas, la ampliación de las *necesidades*, la diversidad de la producción y la explotación e intercambio» (Marx, 2016,a p. 362), mantiene en su límite más bajo, por efecto de la superexplotación del trabajo (Marini, 1973), las posibilidades de consumo de los habitantes de menores ingresos. No obstante, por otro lado, permite —y promueve—, particularmente en su fase financiarizada (Lapavitsas, 2016; Rolnik, 2017), que estas limitaciones sean compensadas con un aumento del crédito dirigido no solo a paliar el deterioro en las posibilidades de acceso a bienes de consumo básico, sino a expandir el consumo de objetos producidos por «imperio artificial de las necesidades».

Ahora bien, el punto nodal de la discusión sobre las necesidades no está solo en la forma en la que estas se encuentran colonizadas por la lógica del valor de cambio, sino también en cómo la circulación de la racionalidad capitalista se manifiesta en las periferias urbanas como privación del espacio. En esta medida, el espacio, reducido a su condición elemental de soporte o contenedor de las actividades humanas (necesidades de reproducción biológica), se constituye en un límite infranqueable: el de la mera ocupación y la lucha por sobrevivir. De tal suerte, todo aquello que se encuentre fuera de este límite es señalado como despilfarro de energía, de trabajo, y por tanto la búsqueda de realización del hombre más allá de

las dinámicas mercantiles, se enfrenta con la imposición, por parte de la burguesía, de ritmos y formas de vida que intentan presentarse como posibilidad máxima de existencia.

La privación del espacio se manifiesta, entonces, en la forma alienada que este asume, pero también en las contradicciones que este comporta. Dice Lefebvre (1974) en el *Materialismo dialéctico* que «Lo que es objeto de mi deseo es posesión inaccesible de otro» (p. 173), y así lo que se muestra como privación de espacio de unos en las periferias, es para otros derroche de espacio, de aire, de suelo. En tal medida, las privaciones del espacio no están puestas únicamente en el acceso «material» a este —las limitaciones de habitabilidad—, sino que son el soporte de la propia desigualdad: la forma alienada. Allí el espacio representa algo ajeno que ha sido arrancado del hombre, y para volverlo a traer a sí, hay una condición-mediación: el dinero (la racionalidad capitalista). Sin embargo, no se anula la alienación, no se supera, sino que se reproduce, cobra vida y se muestra como realidad eterna-natural y consustancial. Es una verdad aparente. No reconocer en el espacio más que una forma (escenario) de ocupación manifiesta la pobreza de la vida cotidiana colonizada. El espacio no es un producto social, está afuera, fue arrancado y el capitalismo busca asegurar los mecanismos de reproducción de este extrañamiento.

Existe, entonces, una forma de racionalizar, de hacer que este sinsentido tenga sentido: el dinero mismo. Así, la alienación y la condición alienante se reproduce y naturaliza. «Se vive así, en las periferias, porque no hay dinero». Además, en esta racionalización cobra sentido no solo privación sino la atomización del individuo. Se abstrae —aliena— al hombre de los otros hombres y se reduce la posibilidad de realización plena del ser genérico, del hombre total. El hombre arrancado —alienado— de los otros hombres.

Ello conduce a un sentido de ocupar la ciudad como necesidad de reproducción biológica, que no permite —y no lleva a— trascender aquello que se muestra como naturaleza humana. Se configura, por tanto, un ciclo de satisfacción de necesidades que no se muestran más allá de la reproducción de la condición actual o cómo la

“movilidad social” se estructura sobre los recursos mismos que reducen la vida a la reproducción biológica y al atomismo social. O cómo a partir de este universo del consumo y las necesidades, se abren las posibilidades para observar qué hay más allá de él (consumo) y ellas (necesidades).

Sin embargo, las periferias urbanas, en tanto formaciones socioespaciales, manifiestan una contradicción no superada y, por lo mismo, abierta al tiempo y al espacio: el desarrollo de las fuerzas productivas así como el avance de la desigual socioespacial y de la explotación no solo señalan y estipulan los límites insospechados de la degradación y la desposesión, sino que también permiten observar, para los habitantes de las periferias, que las necesidades sociales son un producto social —histórico— que no se limita a la reproducción biológica. Esto último, que aparece en el plano de lo virtual, señala el camino de realización del «hombre total» (Lefebvre, 1985), y aun cuando este avance, por la existencia misma de la contradicción también sea colonizado por el capital, no anula la configuración progresiva de una praxis social transformadora (Sánchez Vásquez, 2018, 2013) en estas formaciones socioespaciales. Praxis que, de acuerdo con lo que se ha apuntado, emerge necesariamente de la crítica a la vida cotidiana en los términos descritos.

#### **5.4 Tiempo y repetición**

Tal como se ha discutido, la colonización de la vida cotidiana y la configuración de las necesidades sociales, se hallan atravesadas por la circulación de la racionalidad capitalista, al tiempo que esta funge como vehículo de la reproducción de las relaciones sociales en el espacio urbano. Así, el espacio urbano que se manifiesta como productor y producto de estas relaciones (que asumen un carácter hegemónico, pero no por ello exento de contradicciones), no solo reproduce las condiciones de valorización del capital sino también la lógica temporal que media en este proceso. Marx (2006a) encuentra que la magnitud de valor de las mercancías está determinada por «la *cantidad* de “sustancia generadora de valor” - por la cantidad de trabajo- contenida en ese valor de uso» (p. 48) y apunta, enseguida, que la «cantidad de trabajo misma se mide por su duración, y el tiempo

de trabajo, a su vez, reconoce su patrón de medida en determinadas fracciones temporales, tales como hora, día, etcétera» (p. 48). Empero, el tiempo lineal dispuesto como medida de la magnitud de valor, comporta, en tanto expresión de la racionalidad capitalista que lo concibe, contradicciones que contribuyen, al igual que el espacio, a su realización en el conjunto de los procesos sociales de producción-reproducción del capital.

Postone (2003) y Smith (2020) sugieren que el dominio del tiempo absoluto sobre la configuración de la vida social en la modernidad guarda estrecha relación con la física newtoniana. Para ambos autores es claro que el tiempo absoluto de Newton, considerado como que aquello que fluye uniformemente con independencia de la voluntad del hombre, impone sobre este una razón exterior y universal que controla su movimiento. De tal manera, el tiempo absoluto se convierte en un instrumento de homogeneización de la práctica social, toda vez que «el flujo uniforme del tiempo» (Reichenbach, 1958) remite necesariamente al orden físico y mensurable de este con lo cual al orden psicológico (subjetivo) del tiempo, por su carácter incierto y relativo, no representa posibilidad alguna reacción al dominio de la naturaleza exterior del espacio-tiempo en la modernidad (Smith, 2020).

Así, de acuerdo con Postone (2003), este «"tiempo abstracto" (...) uniforme, continuo, homogéneo y "vacío" es independiente de los acontecimientos» (p. 202) sociales, y por ello se presenta como externalidad o energía absoluta que gobierna, desde las elevaciones en las que reside, el destino de la sociedad. Por ello, según Postone, el desarrollo y perfeccionamiento del reloj mecánico representó no solo un acontecimiento de orden técnico sino también un proceso profundamente político e ideológico, pues se trataba de resolver la tensión entre el tiempo absoluto y relativo de Newton en favor de la reproducción del capital. Por su parte, para Smith (2020) «el movimiento de lo abstracto a lo concreto no es solo una bonita idea con la que soñara Marx sino la forma incesante en la que se traduce la relación alcanzada con la naturaleza bajo el capitalismo» (p. 80). En este sentido, Smith encuentra que la contradicción abstracto-concreto enmarca la producción de un

régimen de valor en el que las mercancías, así como el tiempo y el espacio newtonianos, se muestran como realidades exteriores al hombre.

Por lo anterior, el tiempo en tanto naturaleza exterior (tiempo abstracto) comporta una función de control social que se realiza, de acuerdo con Mumford (1992), en la preeminencia del reloj como única representación posible de este. En tal medida, no solo el mundo del trabajo sino también «las mismas funciones orgánicas se regularon por él» (p. 34). Por otra parte, como señala Lefebvre (2004), el tiempo de lo mensurable, al que contribuye decididamente un artefacto técnico como el reloj, se yergue como realidad homogénea de validez universal, inapelable y, por tanto, reproducible. ¿Qué reproduce? Justamente, como se ha insistido, el tiempo concebido en la modernidad como medida de la magnitud de valor, implica que su existencia abstracta escapa de las manos del hombre y se instaura ante él como naturaleza exterior de la cual no es posible reconocer aquello que le da sentido ¿un Dios? ¿el Cosmos? ¿la Vida? Esta búsqueda de sentido, si está orientada por un proceso meramente formal, muestra que el tiempo existe, antes de todo, como un *a priori* kantiano, y que por ello su dominio está justificado *ex ante*, mientras que una mirada dialéctica permite observar en ella un momento de contradicciones: el tiempo abstracto del reloj se instaura socialmente en la modernidad como medida de los ciclos de la vida social, de allí que se pueda decir que se materializa en la cuantificación, aunque esta constituye, al tiempo, una abstracción.

Ahora bien, ¿De dónde proviene, entonces, el interés por medir el tiempo? No es posible saberlo, simplemente la vida se pliega a él, a su presencia universal. ¿Quién se encarga de imponer su lógica? ¿Quién se ha abrogado el derecho a decidir sobre él? Nadie, puesto que su existencia y su dominio son exteriores al hombre. En consecuencia, no habría que preocuparse por ello pues la vida social y su reproducción debe estar puesta en función de la valorización creciente del capital y no de la reflexión por la existencia. Sin embargo, las preguntas no se anulan, por el contrario, experimentan un constante movimiento. ¿Por qué aceptar la extensión de la jornada de trabajo? ¿Por qué permitir el aumento en las edades de jubilación? Las respuestas, siempre inscritas en el campo de lo provisorio, dan cuenta de un



tiempo que se instala en la vida cotidiana buscando controlarla presentándose frente a ella como exterioridad, como realidad alienada, sin embargo, la materialización, aun aparente, de los tiempos del reloj y de la mecanización, también muestra sus fisuras y, por supuesto, las resistencias sociales a la medición.

El tiempo abstracto que es producto y productor de la hegemonía, y en esa medida, de acuerdo con Lefebvre (2004), se constituye en «uniforme y monótono, mientras se rompe y deviene fragmentado» (p.74), persigue, al igual que el espacio absoluto, la homogeneización, pero solo la consigue en la fragmentación. Es en esta contradicción dialéctica, en la que Lefebvre incorpora como tercer término la jerarquización, en la cual el tiempo se hace realidad social concreta: espacio y tiempo sociales que señalan el rumbo no solo de la alienación sino de su apropiación y transformación.

Tiempo y espacio sociales —productos de las contradicciones que emanan de la racionalidad capitalista— se expresan en las periferias urbanas marcando las distancias y las posiciones. Movilizan la racionalidad hegemónica en una vida cotidiana desmigajada en tiempos-espacios de actividad productiva, de trabajo, de producción de mercancías, de flujos de capital, pero también en tiempos-espacios de ocio, de entretenimiento, de reproducción de la fuerza de trabajo. Las formaciones socioespaciales, concreción del universo abstracto del tiempo-espacial del capital, movilizan y se movilizan, no se mantienen estáticas. El movimiento las produce. Conjunto de ritmos impuestos por lo absoluto se tornan diferenciales y relacionales. Ritmos cósmicos y lineales (Lefebvre, 2004, p. 91) muestran sus tensiones, y manifiestan, igualmente, sus formas alienadas.

Despertar, casi, en la madrugada, tomar el transporte público, observar las calles que empiezan a llenarse de transeúntes, trabajar, producir, reproducir. Y el tiempo-espacio exterior, inapelable se posa sobre los ritmos lineales para marcar el inicio y el fin de la jornada que al siguiente día recomienza. ¿Hay espacio-tiempo para interpelar esta realidad social tan “transparente”? ¿Existe este espacio-tiempo de la contestación o más bien debe ser producido en el horizonte de lo posible?

Las periferias urbanas emergen, nuevamente, como productos de la centralización y la difuminación del capital. Sin embargo, se muestran como objeto exterior, resultado no deseado y no previsto. El capital desea, al mismo tiempo, que las periferias se produzcan y reproduzcan al ritmo lineal del tiempo abstracto. Las respuestas también se producen y reproducen. Se habitan las periferias porque son el «espacio natural» de los desposeídos. ¿Quién ha contribuido a la desposesión? Algunos cuantos, los ricos, los acaudalados, los burgueses. Pero este es el orden natural de las cosas. Se llega tarde al trabajo porque se vive en las periferias, se llega tarde a la casa, en las noches, después de una larga jornada de trabajo, porque se vive en las periferias. Repeticiones que buscan anular las posibilidades de creación. No hay tiempo para crear. Producir y trabajar como sentidos últimos de la vida.

Soluciones técnicas para el «problema» de las periferias: sistemas de transporte más sofisticados para reducir el gasto el «horas-hombre». Producir, desde arriba, desde el espacio-tiempo abstractos, artefactos que acerquen ilusoriamente las periferias y los centros. Centros y periferias como espacios absolutos. Acelerar los flujos, acelerar el tiempo-espacio de las ciudades del capitalismo dependiente para acelerar, en la misma medida, los índices de productividad. Realidades alienadas y alienantes. Acercar la vivienda al trabajo para que el tiempo libre pueda ser aprovechado, consumido y atrapado en los artefactos destinados a su aprovechamiento. Tiempos y espacios libres controlados por la racionalidad capitalista. Todo ello está fuera, viene del exterior, es incontestable. La elección racional como realización plena del *homo economicus*.

La racionalidad capitalista asiste a su epifanía —aunque esta también su manifiesta como externa a ella—, se instala en el mundo y se pretende eterna, se muestra como plenamente consistente y realizada en el tiempo-espacio que aspira producir: periferias y centros. Sin embargo, en su misma reproducción, niega que ese sea su cometido. Anulación del movimiento y la circulación, y una búsqueda incesante de fijar en el espacio absoluto a la población. Se pertenece, como una marca indeleble, a los centros o a las periferias. El movimiento asume la forma de su clausura: una

contradicción que busca ocultarse en la espacialización de la racionalidad capitalista. ¿Lo logra? Como ocurre habitualmente en el capitalismo, solo de manera parcial, fragmentada. Y es por ello por lo que los centros y periferias reemprenden, si acaso en algún momento lo perdieron, el movimiento, el ritmo, la posibilidad de su transformación. La contradicción que se oculta por un lado, emerge por otro, cobra vida y, al mismo tiempo, le da sentido al movimiento.

### **5.5 Mistificación de lo cotidiano**

La racionalidad capitalista desea borrar las huellas de la desigualdad que produce-reproduce. Las mercancías están al alcance de todos, dice. Pero en cuanto más se cifra su empeño en producir maniobras del ocultamiento —lo hace con los medios de comunicación, la educación, la religión, la ética del trabajo duro, del esfuerzo individual— y artefactos que las materialicen, más se le opone el despojo, las manifestaciones de su «desprecio por la vida» (Lefebvre, 2004, p. 51), porque «el ritmo que es propio del capital es el ritmo de la producción y la destrucción» (p. 55). Expandir las periferias urbanas como posibilidad de valorización del capital, y con ello la amenaza: la pérdida de «horas-hombre» aumenta. ¿Disminuir las distancias-tiempos? Quién consumiría entonces la mercancía transporte público, siendo esta una fuente inigualable de valorización ¿Producir nuevas estructuras de movilidad sostenible? El suelo urbano es escaso y debe ser aprovechado con desarrollos inmobiliarios rentables ¿Pero acaso construir vivienda en las periferia no es rentable? De nuevo las preguntas se suceden a través del espacio-tiempo de la racionalidad capitalista. No es un juego de sumas y restas. Se trata de cómo la racionalidad también se rasga en fragmentos que la interpelan y la amenazan. Las periferias urbanas como producto social muestran su elocuencia, su movimiento.

La pregunta por la reproducción emerge de nuevo como fundamento de la discusión. El tiempo abstracto, realidad que se muestra como dominio exterior de la vida cotidiana, desciende al espacio y al tiempo social, sin dejar por ello de perseguir su sentido. Realidad contradictoria que se realiza, en tanto contradicción, en el despojo del tiempo y el espacio. Empero, por el carácter social se produce la resistencia a restituir sobre sí lo absoluto; no lo niega, lo integra en la totalidad social

para, a partir de ella, indicar el tránsito de la dominación a la apropiación, y de esta a la revolución de la vida cotidiana. En esta medida, la reproducción de la racionalidad capitalista no comporta un proceso lineal —aunque lo pretenda— sino uno en el que el espacio-tiempo, por un lado, se «rasga en fracciones de tiempo, de vida cotidiana» (Lefebvre, 2004, p. 74) y, por otro, orienta el sentido de la producción de las formaciones socioespaciales.

¿Podrían ser el reloj o el transporte público operadores espaciales? Según Lussault (2015), sí. Sin embargo, asignarles a los objetos, incluso si cuentan con un alto grado de refinamiento técnico —o tal vez por ello—, capacidades de acción nos lleva por la senda, ya denunciada, del fetichismo. No es el reloj o el transporte público. Es la racionalidad capitalista que los producen la que nos muestra cómo los ritmos cotidianos buscan ser controlados por estos. Y así cómo esta produce al reloj y al transporte público, también se encuentra en capacidad de generar y destruir artefactos *ad infinitum* —y de hecho lo hace— con el objeto de asentar su dominio sobre la vida cotidiana. Pero ocurre que las contradicciones, manifiestas en su propia configuración, representan la imposibilidad de clausura del tiempo-espacio social, pues este ha escapado de sus límites y se apresta a fungir como energía renovadora.

Una triada se instituye: «espacio-tiempo-energía» (Lefebvre, 2004, p. 12) y con ella se abre la posibilidad de la apropiación no como opuesta a la dominación, sino como resultado de la contradicción que se entre ellas: «La dominación tecnológica y política apuesta por el producto [como el reloj]. La apropiación es obra (en el sentido de obra de arte) o no es nada» (Lefebvre, 2018, p. 150). Entre dominación-apropiación, por la contradicción misma que se moviliza allí, existen espacios y tiempos de mediación que se producen y se crean socialmente. Así, en las periferias urbanas, si bien se expresa la función-forma-contenido de la racionalidad capitalista que las producen, también se observan procesos de apropiación social del espacio-tiempo que contribuyen a realizar horizontes de lo posible.

## 5.6 Sentido de la crítica de la vida cotidiana en América Latina

Por lo expuesto, el proyecto analítico de las periferias urbanas leídas desde la óptica de la producción-reproducción de las formaciones socioespaciales en el capitalismo dependiente, tiene como fundamento y resultado, en términos del método «regresivo-progresivo», que la «historicidad de lo cotidiano debía establecerse remontándose atrás para mostrar su *formación*» (Lefebvre, 1980, p. 52, cursivas añadidas).

De allí, entonces, que la vida cotidiana no se vea como presencia instantánea (momentos de la vida diaria) sino como encadenamiento de la vida social, de la totalidad. Por lo tanto, no opera como fragmentos aun cuando se presente en ocasiones de esta manera; está integrada a la totalidad de la producción-reproducción de las relaciones sociales de producción. Ello permite insertar una mirada espacio-temporal amplia que recorre los diversos momentos espaciales — esto puede ser puesto, incluso, en términos de los patrones de reproducción del capital (Osorio, 2017)— de la configuración del espacio urbano del capitalismo dependiente.

De tal manera, la vida cotidiana, en cuanto realidad abarcadora, presente y total, se vuelve asible en la lectura de las necesidades sociales (reproducción), y por ello es percibida en la «práctica-sensible» de habitar las periferias urbanas como «una carga, un peso», o como una «presencia» (Lefebvre, 2006) que «asedia pero nunca se alcanza» (p. 22). Esto implica que en la «trama» (p. 293) de la que «los hechos, las actividades y los actos cotidianos» (p. 293) participan como totalidades, no obstante, siempre hay algo que escapa, que resiste al cierre: «la ausencia». Se configura así, para Lefebvre (2006), «un juego de las ausencias y las presencias, representadas por la alternancia de las sombras y las claridades, de lo luminoso y de lo nocturno» (p. 288).

¿Qué resulta de este juego dialéctico de presencias y ausencias en la configuración de la vida cotidiana? La respuesta, al igual que estas, se presenta en la mediación de los *momentos espaciales* como «lenta maduración (...), desarrollo que se

envuelve, regresa a su génesis y la vuelve a captar» (Lefebvre, 2006, p. 292). Es decir, como ejercicio «regresivo-progresivo» en el que la presencia y la ausencia marcan el sentido de las prácticas socioespaciales definidas por los rasgos más dramáticos de la alienación, y esta, por serlo, presenta a las prácticas —o se presenta ante ellas— como transparencia, objetividad y mensurabilidad, aun cuando correspondan a dinámicas de encubrimiento. Y allí su sentido más profundo.

«Es necesario aumentar la productividad del trabajo», «Se debe garantizar la calidad del transporte público para que haya mejor calidad de vida», «Mejor transporte, ciudades más competitivas» y «Con las [¿nuevas?] políticas de ordenamiento territorial se garantiza que las personas vivan más cerca [¿de qué?】». Retornos discursivos orientados a buscar siempre en el tiempo pasado la posibilidad de ser recobrados y recuperados —¿Proust o Benjamin?— de entre el implacable avance de la historia —¿y la geografía?—. El objetivo y la contradicción: dictar la senda que debe ser recorrida para no «caer en los mismos errores». Entretanto, «la vida sigue igual», juzgan algunos, o «parece no mejorar con el tiempo», sostienen otros. Y allí la «presencia» apabullante de los discursos (representaciones), además de la reproducción asfixiante de su ritmo, y la «ausencia» de posibilidades de transformación o, cuando menos, de contestación. En síntesis, la ciudad se mueve a condición de que se mantenga estática o «Si queremos que todo siga como está, es necesario que todo cambie» (Lampedusa, 2002).

En tal medida, para Lefebvre (2006), como para tantos otros, «una ilusoria presencia del trabajador ante sí mismo disimula la ausencia (la alienación del trabajo parcelario)» (p. 48). En este juego de contradicciones que se reproducen en el espacio urbano, es impuesto, en cuanto horizonte operatorio, ya no solo el discurso del cambio y sus retornos sino también el del «ciudadanismo» (Delgado, 2016) y los sujetos «bien portados» (Carmona, 2021). Además, a ello se articulan las perspectivas conductuales tanto de las apuestas analíticas de Lussault (2015) y sus «operadores espaciales» como de las corrientes humanísticas en Geografía

(Lindón, 2006), empeñadas más en encontrar posibilidades de «construcción de sentidos de lugar» y menos en comprender (y transformar) las condiciones de producción desigual del espacio urbano.

Por lo anterior, lo que se ha denominado «retornos discursivos», da cuenta de dos asuntos articulados: por un lado, permanencias conflictivas en el panorama de las prácticas de planificación urbana en América Latina y, por otro, dinámicas de dominación del espacio urbanos amparadas en las estructuras institucionales y representaciones dominantes que sustentan a las primeras. De allí se derivan, en consecuencia, formas de repetición («presencias») y mecanismos de ordenación que persiguen la circulación de la racionalidad capitalista.

Entretanto, en un «cuadro sincrónico» (Lefebvre, 1983, p. 85) de lo urbano, vinculado con los *momentos espaciales* de formación de las periferias urbanas y el transporte público en América Latina, se suceden, compelidas por el imperativo de la repetición, las estrategias cotidianas de acceso a los espacios de actividad habitual de los pobladores de menores ingresos. Leídas desde la perspectiva de «la presencia y la ausencia» (Lefebvre, 2006), estas repeticiones conducen a la «tautología» (p. 90) y, en esa medida, pretenden lograr el efecto de clausura de la vida cotidiana; además, buscan que la vida urbana en su conjunto sea arrastrada a un movimiento de reproducción mercantil que se considera —y proyecta— «eterno» y «universal».

En consecuencia, la lectura de los *momentos espaciales* de la formación de las periferias urbanas y el transporte público en urbes del capitalismo dependiente, revela que los mecanismos de encubrimiento de las lógicas de producción desigual del espacio urbano, derivados tanto de la configuración como de la circulación de la racionalidad capitalista, están dados por: a) la producción de valores de cambio que anima al capital no solo a repetir sino también a reproducir las formas de dicha repetición para así garantizar su efectividad —la superexplotación— y b) la presentación de estos valores de cambio como producto del ingenio o la creatividad de la burguesía y no como resultado de las dinámicas de extracción de plusvalor del trabajo social.

De lo anterior, se concluye que las periferias urbanas y el transporte público se conciben como encadenamientos de acciones espaciales —en términos del espacio abstracto— aisladas que puede ser explicadas (que no comprendidas) desde la escala local, y en donde todo aquello que contravenga dicho marco analítico-político es catalogado como «externalidad» o «perturbación» en el óptimo funcionamiento de los mercados, ahora elevados al nivel de dogma de fe. En síntesis, se remarca el carácter de «tautología» (Lefebvre, 2006, p. 90) de las repeticiones y esto las lleva, por otra parte, a erigirse como «destino inapelable» de la sociedad urbana regida por los principios de la producción de valores de cambio.

Frente a este panorama, animado y promovido, como señalan Harvey (2007, 2017b), Peet (2004) y Carlos (2015), por los apologistas del mercado, las libertades individuales (entre las que se cuenta la libertad para elegir el lugar de residencia), la democracia liberal burguesa y las bondades del libre mercado, la crítica a la vida cotidiana cobra vigor y plena vigencia. No obstante, como se ha precisado en el capítulo, esta debe entenderse como encadenamiento de la vida social en su totalidad, con lo que se pone de relieve, una vez más, la necesidad de una atenta lectura en dos vías: por un lado, de las contradicciones de clase sobre las que se yergue como ámbito productor-reproductor; por otro, de la «forma-función-estructura» (Lefebvre, 1968a) a la que contribuye a asentar.

Así, la vida cotidiana y la totalidad de las *formaciones socioespaciales* que contribuye a producir-reproducir, se asumen como *momento* y no como «presencia» unilateral (sin «ausencias») instantánea<sup>26</sup> o «situación» definida por la «combinación finita» (Lefebvre, 2006, p. 291) de acciones que inician al despuntar el alba y fenecen con la puesta del sol. ¿Qué se colige de ello? Una certeza o varias —y no por ello negación del carácter provisorio de la vida cotidiana—, alentadas tanto por la crítica al «carácter repetitivo lineal de los actos técnicos y sociales provenientes de lo concebido (gestos del trabajo, ritos socio-políticos tendientes a

---

<sup>26</sup> Lefebvre (2006) discute sobre los instantes y los caracteriza, al contrario de los momentos, como «rasgadura, fractura. (...) lo que está en instancia y se precipita» (p. 292).



establecer y a mantener el orden social)» (p. 223), como por la necesidad de anclar la discusión en América Latina:

a) las *formaciones socioespaciales* (abstracción-concreta) no operan como actos del pensamiento que van de la idea a la materia en busca de su concreción, sino como realización de las contradicciones más agudas del modo de producción capitalista;

b) la circulación de la racionalidad capitalista, que funge de mecanismo orientado a la valorización y reproducción del capital, encuentra en la vida cotidiana un fetiche: considerar que es autopoietica o que solo está sometida a los impulsos del mercado y sus agentes;

c) si bien la «vida cotidiana sometida al espectáculo» (Debord, 2016, p. 174) reproduce el carácter alienado que entraña el capital, por su sentido dialéctico, abre las posibilidades de transformación radical de las condiciones de reproducción social hegemónicas;

d) pero las posibilidades no provienen de la voluntad individual de quienes habitan el espacio urbano. Por el contrario, emergen de la «exigencia de un proyecto (...) [de] otra manera de vivir la profundización de las diferencias contra las potencias homogeneizantes» (Lefebvre, 2006, p. 302);

e) en cuanto exigencia colectiva que solo así encuentra la senda de su realización, requiere ir más allá de la escala local para pensar, en los diversos «niveles» (Lefebvre, 1983, p. 84-108) de la sociedad urbana, las diferencias y las tensiones sobre las que el proyecto debe operar;

f) en este sentido, para Carlos (2011) es solo en esta mirada de niveles que se captan «los cambios impuestos por las contradicciones» (p. 81) propias del despliegue de las relaciones de producción capitalistas. Además, la producción — porque al igual que la escala son un producto social— de estos «niveles», desde una perspectiva dialéctica, lleva a observar «las nuevas estrategias de acumulación» (p. 80) y su despliegue espacial.

En consecuencia, una mirada de la vida cotidiana que reconozca e incorpore el sentido (o los sentidos) que asume en la vida moderna, y que al mismo tiempo logre captar los *momentos* (situaciones) que esta comporta en la urbes del capitalismo dependiente latinoamericano, lleva a comprender: a) que la crítica a la vida cotidiana en la perspectiva de Lefebvre no está pensada como un modelo que, emergido de la «sociedad burocrática de consumo dirigido» (Lefebvre, 1980, p. 89-138), pueda ser llevado a aplicarse, sin mediaciones socioespaciales (con la economía y el Estado participando de ellas), a una realidad urbana de carácter «universal»; b) que la posibilidad —y de allí la riqueza— de incorporar la crítica a la vida cotidiana a la lectura de la formación de las periferias urbanas, conduce necesariamente al ejercicio, orientado por la *praxis* radical, de re-escalar (Brenner, 2000, 2001, 2019), las formas de la apropiación del espacio urbano; y c) que «la vivencia atacada por todas partes, reducida por diversos procedimientos, se defiende salvajemente» (Lefebvre, 2006, p. 225), y por ello exige un compromiso decidido con la realización de las situaciones revolucionarias que lleven a subvertir (transformar) el mundo de la repetición y la homogeneidad que impera en el capitalismo (Lefebvre, 1972b).

## **Capítulo 6. Periferias urbanas, circulación de la racionalidad capitalista y vida cotidiana**

### **6.1 Periferias urbanas y positivismo**

En la vorágine de miradas sobre la ciudad y lo urbano en América Latina, son las perspectivas crítico-radicales, que buscan comprender cómo los diversos mecanismos de producción-reproducción del capital se realizan en el espacio urbano, las que han aportado el más fecundo cuadro analítico-político para hacer frente, en articulación con las movilizaciones políticas, a las tendencias más violentas de despojo y explotación capitalista. Uno de los elementos primordiales aportados por estas perspectivas, se encuentra en la lectura de los procesos de producción del espacio urbano como manifestaciones (no receptáculos) del desarrollo desigual de las fuerzas productivas en el capitalismo. En estos términos, se insiste, con Lefebvre (2013), que el despliegue de las tendencias a) homogeneizantes del capital a escala planetaria entra en contradicción dialéctica con la formación, en la escala urbana, de dinámicas socioespaciales que se experimentan como b) fragmentación de vida social que, a su vez, se halla articulada por (en) estructuras c) jerárquicas de poder de las que participan, en términos desiguales, los diversos agentes urbanos.

Pues bien, el recurso de extender los alcances analíticos de la triada homogeneización-fragmentación-jerarquización cobra sentido a la hora de comprender la formación de periferias urbanas, por cuanto allí se observa, tomando un cuadro analítico espacio-temporal amplio, que estas no son el efecto de externalidades (positivas o negativas) como insisten en señalar los agentes del capital devenidos expertos en planeación y sostenibilidad urbanas, sino, por el contrario, resultado del despliegue de las más agudas contradicciones del modo de producción capitalista. De allí entonces que las periferias urbanas pasen a representar una realidad socioespacial que se resiste a la «teoría» de la fijación o clausura de pobres urbanos en locaciones espaciales absolutas distantes, como

gustan de señalar incluso algunos teóricos urbanos críticos, toda vez que, en tanto formaciones socioespaciales, se convierten en expresiones, no transparentes sino contradictorias, de la circulación de la racionalidad capitalista.

En estos términos, al arrebatarse las periferias urbanas al dominio siempre sugestivo de su «materialización» en los extramuros de la ciudad latinoamericana, se restituye el sentido de formación socioespacial en función de la totalidad de los procesos de producción-reproducción del capital en las ciudades del capitalismo dependiente, y con ello se llega a las formas que en estas asume el desplazamiento espacio-temporal de «las contradicciones inherentes a la propia constitución y estructura del capital» (Smith, 2020, 19). Así, la deriva hacia las contradicciones que estructuran en el capitalismo dependiente la producción del espacio urbano y, particularmente, de las periferias urbanas, sugiere que esta formación socioespacial hace posible, al estar sustentada en contradicciones cambiantes en el espacio-tiempo de las relaciones de producción capitalistas, la circulación de la racionalidad (que es por definición contradictoria) al tiempo que alimenta o contribuye a producir los mecanismos de reproducción de esta.

Una revisión de las investigaciones contemporáneas sobre periferias urbanas en América Latina revela una marcada tendencia a discutir la configuración de «nuevas periferias urbanas» como formas específicas en las que se objetivan las tendencias contemporáneas de valorización del capital. Ello conduciría, más allá de un simple efecto espejo, a pensar e indagar por la existencia de «viejas periferias» y sus rasgos característicos; esto, además, como condición para validar la novedad de las formas periféricas propias del siglo XXI.

Sin embargo, en algunos casos la definición o delimitación de las «nuevas periferias» con un marcado acento en tipologías explicativas, elude una discusión más pertinente y con un mayor potencial analítico, a saber: si se han de caracterizar las «nuevas periferias», el punto de apoyo debe estar menos en la identificación de formas exteriores (susceptibles de ser encapsuladas en modelos teórico-

metodológicos perfectibles) que asume esta realidad y más en la crítica a las manifestaciones socioespaciales de lo que Merrifield (2019) refiere como escala ampliada de la dialéctica de lo «rentable y pragmático» (p. 80) que alimenta y es alimentada por las representaciones de la circulación de la racionalidad capitalista de la que la que las formaciones socioespaciales participan.

De lo anterior se deriva que más allá de las discusiones por tipologías de paisajes urbanos encuadradas temporal y estructuralmente en términos de «nuevas» y «viejas» periferias, los momentos espaciales, en tanto recurso de carácter metodológico, superan, como se acotó en el capítulo anterior, la tendencia a periodizar, bajo límites aparentemente objetivos, los acontecimientos<sup>27</sup> que marcan el paso de «una periferia a otra». En esa medida, los momentos espaciales penetran en las contradicciones fundamentales y cambiantes (Harvey, 2014; Lefebvre, 1977) de los procesos de formación de las periferias urbanas de América Latina para señalar, por un lado, cómo no hay allí no actúa una relación causal o lineal entre las transformaciones en los patrones de reproducción del capital y las formas que asume la vida cotidiana y, por otro, cómo en ellas se expresa el contenido de la racionalidad capitalista que las producen.

De allí resulta, en consecuencia, la lectura de un conjunto de arreglos socioespaciales tensos y conflictivos entre agentes urbanos que se experimentan fundamentalmente en la vida cotidiana, en tanto es ella manifestación de los mecanismos de reproducción social orientados —desde su presentación mecanicista— a solventar las recurrentes crisis emergidas de las contradicciones de los procesos de circulación del capital. Al mismo tiempo, y desde una perspectiva crítica, estos arreglos señalan horizontes de lo posible que, como se observa en Lefebvre (2002[1961], 1991[1947]), tienen en lo cotidiano su senda de realización.

---

<sup>27</sup> Lefebvre (2018) desarrolla una crítica a ello en el libro *Hacia una arquitectura del placer*. Además, puede consultarse el libro *Elements of Rhythmanalysis. Space, Time and Everyday Life* (Lefebvre, 2004)

En la ruta de la exploración analítica planteada, este recurso metodológico lleva a la necesaria definición de las agudas contradicciones económico-sociales, en las cuales las periferias urbanas de las se ubican, en tanto formaciones socioespaciales, como una de sus manifestaciones más evidentes. Ahora bien, la evidencia no proviene de los «datos fácticos» —por más refinados y voluminosos que estos sean— producidos hasta la saciedad, particularmente en los estudios institucionales u oficiales, sobre las dinámicas urbanas en América Latina, y que buscan capturar —mas no captar— en rasgos objetivados aquello que para el capital se presenta como objeto disputado de deseo: la valorización mercantil del espacio urbano. En esta medida, la mirada de la circulación de la racionalidad capitalista en (y por la producción misma) de las periferias urbanas, teniendo en ello el fundamento de las formaciones socioespaciales, no busca la reconstrucción de fragmentos tipo, sino, por el contrario, penetrar en la hondura de los mecanismos socioespaciales de formación de paisajes urbanos que históricamente han sido puestos en la antinomia de los centros.

De allí, entonces, que se sostenga que en los estudios urbanos contemporáneos la insistencia en mostrar evidencias empíricas estadísticamente incontestables limita la comprensión de los procesos de formación de periferias urbanas, pues la lógica que alienta la construcción de datos, centrada en el imperativo de lo cuantificable, elude la existencia de procesos de valorización capitalista que no manifiestan de forma transparente o evidente. Desde luego, ello no implica que en la tarea de reflexión de lo abstracto-concreto volcada en esta apuesta investigativa: a) esté asunte una clara orientación a la praxis investigativa-política y b) se vacíen de contenido los procesos de producción social del espacio.

En consecuencia, desde la perspectiva analítica defendida en este trabajo cabría volver a preguntar: ¿son las periferias urbanas, en tanto formaciones socioespaciales, meros artilugios conceptuales? Pues bien, cuando Lefebvre (2013) sostiene que «el empirismo rehúsa denominarlas “contradicciones” y no admite sino incoherencias, disfunciones; se resiste a dar forma teórica a sus

observaciones, que dispone en grupos de datos lógicamente encadenados» (p. 391), toma atenta nota de lo urbano como una realidad virtual que escapa de las pretensiones clasificatorias del capitalismo y sus agentes. Así, al poner aquí el acento en el espacio urbano como virtualidad, no se claudica ante lo que se muestra como incontestable materialidad urbana, y por ello se insiste, con Lefebvre, que «el espacio social no (...) consiste en una colección de cosas en el espacio ni en una suma de lugares ocupados» (p. 432).

Por otra parte, para apuntalar aún más la respuesta —provisoria— a la anterior pregunta, es preciso aclarar que no solo el empirismo, el cual «tras el escudo de la cuantificación y de la “objetividad”, siempre ha intentado librarse de la política» (Merrifield, 2019, p. 32), contribuye a oscurecer la realidad social, pues al lado de este coexiste, como tendencia contemporánea en las ciencias sociales, la propensión a reducir las realidades sociales a meros productos discursivos y del lenguaje en los que las prácticas socioespaciales se diluyen en un universo, casi infinito e inasible, de percepciones individuales (subjetivistas) que no ofrecen más posibilidades de articulación que aquellas remitidas a la descripción de comportamientos. Para Gomes (2011), estas perspectivas contemporáneas marcan, particularmente para la geografía, un acentuado rumbo de «ambigüedad» analítica (pp. 325-342) en la cual, y frente a la manifiesta imposibilidad de establecer generalizaciones, se termina por claudicar ante un mundo de «intuiciones individuales» (p. 335) mediadas por discursos, pero sin llegar hasta el punto de indagar por carácter hegemónico o disidente de estos.

De tal manera, si las periferias urbanas se entienden, como se ha insistido, en tanto conjunto socioespacial que funge como producto-productor de contradicciones sociales, se podría pensar, en el sentido de lo expuesto por Marx (2006a) sobre las mercancías en el modo de producción capitalista, que estas —las periferias urbanas— corresponden a formaciones socioespaciales. En esta medida, frente a la mirada institucionalizada-oficial en la cual el énfasis se pone tanto en objetos: edificaciones e infraestructuras que adoptan formas particulares —casi

arquetípicas— como en «intuiciones individuales» (Gomes, 2011, p. 335), las periferias urbanas pasan a representar, más que aparentes relaciones entre objetos físicos o entre discursos, realidades sociales complejas que solo pueden ser captadas en una perspectiva multiescalar tanto en lo referido a los arreglos socioespaciales de los que emergen y que a su vez contribuyen a producir, como en lo que atañe al conjunto de agentes sociales que intervienen en estos procesos desiguales proyectando su actuación en marcos socioespaciales no estáticos sino dinámicos.

Así, a partir de dicha perspectiva crítica de las periferias urbanas, se entiende que esta formación socioespacial se configura como tal en tanto ellas expresan el contenido-sentido dinámico de la circulación de la racionalidad capitalista. A su vez, en esta lectura se señala, no sin cierta virulencia, la naturaleza alienada (Lefebvre, 1973, 1985; Ollman, 1975; Sánchez Vásquez, 2018, 2013; Echeverría, 2006<sup>28</sup>) de aquello que las fracciones y sectores de clase hegemónicas, con apoyo en centros de difusión y promoción de políticas públicas, presentan en la actualidad, desde la fortaleza aparentemente inexpugnable de la gobernanza urbana, como estrategias de ordenamiento territorial revestidas de un carácter técnico (objetivo) sin cuestionamientos: mecanismos de gobernanza urbana, estrategias de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) o programas de desarrollo urbano sostenible.

## **6.2 Sentidos de las periferias urbanas**

Es claro que las diversas tentativas de conceptualización de las periferias urbanas, con su énfasis particular en ejercicios clasificatorios, han arrojado importantes luces para pensar de una manera más amplia los procesos de estructuración urbana de América Latina. Paradójicamente algunas de estas iniciativas, aun con sus destacables descripciones de las realidades urbanas —o tal vez por ello—, reproducen un sentido de las periferias urbanas en el que estas se comportan como

---

<sup>28</sup> Forma natural de Bolívar Echeverría (2017).



espacios de fijación de las poblaciones, habitualmente, de bajos ingresos. Aparecen en este marco discusiones sobre las nuevas formas de producción de espacios periféricos en las grandes urbes del continente, y en ellas se busca incorporar respuestas a cómo los procesos contemporáneos de valorización del capital inmobiliario generan dinámicas de descentralización o de creación de nuevas centralidades periféricas en las que no necesariamente se asientan los más pobres.

Al margen de estas discusiones en las que, de acuerdo con Dematteis (1998), el centro de atención se ha puesto en la «*posición topográfica*» de las periferias urbanas, es de notar la existencia de miradas, casi antinómicas, que al propender una salida de las prácticas clasificatorias —y de fijación— conducen el análisis por una senda en la que las periferias no pueden ser definidas por criterios locacionales sino exclusivamente procesuales. De tal manera, en estas miradas más «dinámicas» de las periferias (la periferia como proceso) se advierte una reticencia a localizar las periferias, aduciendo que esto implicaría una mirada topográfica. Es decir que al hablar de periferias urbanas se designa en esencia un proceso ¿acaso espacial? que no encuentra en la ciudad contemporánea la materialidad de su relato, aunque frente a la necesidad de caracterizar el proceso —que no designa un objeto— sus rasgos coinciden con aquellos la forma urbana de aquellos espacios de los que afanosamente busca escapar.

Ambos caminos comparten una seria limitación: extender las perspectivas dualistas, propias del desarrollismo, a la lectura de una realidad urbana —las periferias urbanas— que se resiste tanto a la fijación como a la negación (esto por cuanto los discursos institucionales eluden el uso del término) y que, por el contrario, se presenta en la cotidianidad como producto de los procesos posiblemente más agresivos de valorización del capital. En esta medida, se reclama, por y para las periferias, la necesidad de un posicionamiento teórico que, yendo más allá de las apuestas dualistas, pugne por un enfoque crítico en el que la simiente sea la dialéctica de los procesos de producción desigual del espacio

urbano y, en tal sentido, se reconozca que este solo se configura como resultado de vínculos contradictorios entre agentes sociales que operan como fuerzas en tensión, cuya síntesis total se halla en la producción de formaciones socioespaciales.

Entretanto, estos refinamientos conceptuales, al tiempo que reproducen —impostan— sus voces antinómicas, eluden referirse a una realidad urbana que aun frente a ellas escapa de sus horizontes analíticos: las dinámicas de valorización del capital, concomitantes con la superexplotación del trabajo, continúan produciendo paisajes urbanos que, si bien se reproducen sus rasgos dramáticos también en las zonas centrales de las ciudades del capitalismo dependiente, experimentan con la expulsión de la población a los márgenes urbanos sus mayores posibilidades de reproducción. Es por ello que al desplazar el eje de discusión allende las perspectivas referidas para situarlo en el marco analítico de las formaciones socioespaciales, las periferias urbanas dejen de representar una muestra transparente o una evidente de la estructuración de los procesos de producción desigual del espacio urbano en las ciudades del capitalismo dependiente, para tomar el rumbo definido por el sentido-contenido de la racionalidad que las producen.

Así, dado que es en su movimiento como las periferias reproducen (o contribuyen a reproducir) el sentido-contenido de la racionalidad capitalista, es preciso recordar que esta se reafirma en su circulación, de lo cual se deriva que el movimiento de las periferias es producto (no pasivo) de la circulación de la racionalidad capitalista. En consecuencia, se está frente a una doble instancia, articulada dialécticamente, con la circulación de la racionalidad: a) una en la cual circula por el espacio urbano como totalidad (síntesis del proceso productivo del capital); esto en tanto manifestación de la tendencia a la homogeneización, y b) otra en la que las periferias urbanas (formaciones socioespaciales) que responden a la tendencia a la fragmentación, reproducen el sentido de la circulación de la racionalidad, pero como contenedores u objetos pasivos sino como realidades socioespaciales en las

que la racionalidad se realiza en tanto síntesis de las contradicciones propias de la producción desigual del espacio urbano.

De allí, entonces, que las periferias urbanas se muevan siguiendo la trayectoria de lo que Lefebvre (2013) identificó como la triada homogeneización-fragmentación-jerarquización, en la que el último factor alude a la existencia de un orden urbano que tiende (pues al igual que en los otros dos factores nunca se configura como proceso acabado) a disponerse con arreglo a las representaciones del espacio (en las que priman las voces de los expertos), y que aunque no se realiza a plenitud sí reconoce momentos fragmentados en los que logra cierta concreción. En este punto es preciso reconocer —como posibilidad de captar la realización siempre incompleta de la jerarquización— la presencia y acción conflictiva de los agentes urbanos que, en tanto motor de los procesos productivos en el capitalismo, y contrario a lo pregonado por los apologistas de la gobernanza urbana, definen sus ámbitos de actuación mediados por intereses de clase que deviene producción desigual del espacio urbano y no, por ejemplo, resultados inesperados del desarrollo de las fuerzas «objetivas» y «simétricas» del mercado del suelo.

Las periferias urbanas, en la lectura de las formaciones socioespaciales, «no están suspendidas en el aire» (Lefebvre, 2017, p. 71) y, por tanto, tampoco representan un mero artificio conceptual que busca, como es habitual en los años que corren, instalar la discusión en problemas de lenguaje o de búsqueda nuevos y, por demás, ampulosos términos que no resisten «la prueba del espacio» (Lefebvre, 2013, pp. 445-446). Ahora bien, ¿qué es la prueba del espacio en Lefebvre? El autor desarrolla un acercamiento a ello al final de *La producción del espacio*, particularmente en el capítulo «Aperturas y conclusiones». Allí refiere cómo «nada ni nadie puede evitar la *prueba del espacio*, una ordalía moderna que sustituye el juicio de Dios y el destino clásico» (Lefebvre, 2013, p. 445). Con esto alude a la necesidad de situar la crítica al espacio en la confrontación entre, por un lado, las representaciones —hegemónicas— del espacio y, por otro, las formas de contestación —revolucionarias— emanadas de la realidad «práctico-sensible»

producida por quienes reclaman el espacio urbano como posibilidad de apropiación y reproducción de la vida y no del capital.

Es por ello que «la prueba del espacio» (Lefebvre, 2013, pp. 445-446) no está dada por el empirismo vacuo o por el control casuístico que pretende juzgar a partir de una colección de datos aparentemente objetivos la correspondencia entre lo concreto y lo abstracto o entre la teoría y la práctica. Más bien busca poner de presente algo sobre lo que Lefebvre discute a lo largo de su «obra espacial», aunque, huelga decir, no exclusivamente en ella: «un grupo, una clase o una fracción de clase no se constituye ni se reconocen como “sujetos” sino generando (produciendo) un espacio» (Lefebvre, 2013, p. 445). En consecuencia, la «prueba del espacio» se articula al nervio del proceso de formación de periferias urbanas, pues, como se acotó en la apertura del presente trabajo de investigación, estas «revelan las profundas contradicciones del sistema económico capitalista», y por tanto, son una manifestación clara del despliegue de «la prueba del espacio».

Es así como la lectura de las periferias urbanas configuradas como formaciones socioespaciales —mirada que se opone a la artificial (formal) tensión fijación-negación— presenta una realidad «práctico-sensible» (Lefebvre, 2017, p. 71) que no se agota en un objeto material pero que para su definición no puede prescindir de él. Es decir, en tanto realización —siempre virtual— del proceso dialéctico de producción desigual del espacio urbano, los contornos de las periferias urbanas, definidos por la circulación de la racionalidad capitalista, indican la existencia de una «forma» (Lefebvre, 2017, 1985) que no se totaliza en la suma de rasgos físicos, convertidos en el instrumento «ideal» o «abstracto» de la planeación (representaciones del espacio), sino en «la aceptación constituida e instituida socialmente» (Lefebvre, 2017, p. 108) de la existencia de un conjunto socioespacial que se yergue en el horizonte de la ciudad del capitalismo dependiente como producto y productor de las condiciones oprobiosas de valorización del capital y de las relaciones sociales que de allí emergen.

De tal manera, una vuelta al reconocimiento de las periferias urbanas como realidad «práctico-sensible», mediada en su proceso productivo por la circulación de la racionalidad capitalista, no observa en la forma urbana un dato objetivo que de manera transparente revela la esencia o la naturaleza de un fenómeno, y tampoco toma las voces de los pobladores de las periferias urbanas para construir sobre ellas un relato que se acople a la intención teórica. Por el contrario, la insistencia en reconocer las formaciones socioespaciales como abstracciones concretas, al tiempo que se distancia de pretensiones objetivistas o subjetivistas, se acerca a la dialéctica de los procesos de producción del espacio para desde allí construir una propuesta de rearticulación socioespacial de las dinámicas contradictorias que se cree han quedado diluidas por la marcha ¿globalizada? de los días: el apuntalamiento de los centros y periferias señala el sentido de la producción desigual del espacio urbano en el capitalismo dependiente.

La clave para la discusión sobre la circulación de la racionalidad capitalista y la configuración de las periferias en tanto formaciones socioespaciales está dada por la manera en la que se presentan (producen y reproducen) las contradicciones sobre las que se mueven (sustentan) los procesos de producción del espacio urbano del capitalismo dependiente. Para ello se parte del análisis, por un lado, de la pervivencia de las condiciones históricas de la superexplotación del trabajo manifestada —no exclusivamente— en el agresivo rebajamiento de los salarios y las múltiples formas que esto asume, y, por otro, del panorama cambiante de ajustes espacio-temporales (Harvey, 2004) representados en los momentos espaciales que estructuran la formación de las periferias urbanas. Se busca con ello una articulación teórico-metodológica que, al tiempo que evita la sobredeterminación del trabajo<sup>29</sup> como ámbito definitorio de la producción de periferias, sitúa en un escenario «regresivo-progresivo» el papel de las condiciones

---

<sup>29</sup> Cfr. *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo* de Harvey (2014a), en particular la contradicción capital-trabajo.

generales de producción y reproducción de la fuerza de trabajo en la configuración de un paisaje urbano marcado por la expropiación.

Cuando Marini (1973) postula que la superexplotación del trabajo comporta uno de los rasgos primordiales de la dependencia de América Latina, tiene en mente un cuadro dialéctico en que, al operarse en el tiempo, los procesos de transferencia de valor hacia los centros generan la exigencia de producir, en los países dependientes, mecanismos de compensación de esta pérdida de ingresos para las economías del continente (p. 37). Así, la superexplotación del trabajo en tanto respuesta (que no depende de la voluntad individual/colectiva de una determinada fracción de la burguesía sino de las condiciones generales de reproducción del capital) a este imperativo, no corresponde únicamente a un momento en particular del desarrollo económico y, por tanto, socioespacial de América Latina, sino que estructura la posición subordinada (desigual) del continente a las dinámicas del capitalismo mundial.

Si bien en las últimas décadas, de la mano de la emergencia de lecturas que buscan discutir los alcances y relevancia actual de la teoría marxista de la dependencia, autores como Claudio Katz (2018, 2017b) sugieren que no es posible sostener, en el siglo XXI, la vigencia de la superexplotación como rasgo característico de la dependencia latinoamericana, puesto que la configuración del capitalismo contemporáneo, centrada, por ejemplo, en la aceleración de los flujos de capital y la preeminencia del capital financiero, ha contribuido a reproducir en el Norte prácticas que se creía correspondían a los países dependientes. Katz (2018), apoyado en los últimos desarrollos analíticos de Marini (1997, 1998), sostiene que una necesaria actualización de la dependencia de América Latina no viene dada por la superexplotación del trabajo sino por la tendencia redoblada a la transferencia de valor de las economías periféricas a las economías centrales. De esta forma, de acuerdo con Katz (2018), y dado, entre otras cosas, que empíricamente no es posible identificar en qué momentos se paga a los trabajadores por debajo del valor de la fuerza de trabajo (violación de la ley de valor), se debe reemplazar este supuesto por uno más consistente, tanto teórica

como empíricamente, que centre su atención tanto en «la baja remuneración de ese recurso» (s/p) como en los persistentes rasgos de la transferencia de valor.

Frente a la renuncia a la superexplotación del trabajo como rasgo definitorio de la formación del capitalismo dependiente, Osorio (2018) va a responder con vehemencia, al retomar dos momentos de la obra de Marini (1996, 1973), señalando que el hecho de reconocer que con el advenimiento de un nuevo patrón de reproducción del capital «se generaliza a todo el sistema, incluso a los centros avanzados, lo que era un rasgo distintivo —aunque no privativo— de la economía dependiente: la superexplotación generalizada del trabajo» (Marini, 1996, p. 65), no debe conducir al olvido de una de las premisas del desarrollo capitalista: «las combinaciones de formas de explotación capitalista se llevan a cabo de manera *desigual* en el conjunto del sistema» (Marini, 1973, p. 93).

En esta medida, para Osorio (2017) es claro que en el capitalismo dependiente la superexplotación del trabajo cobra total relevancia no solo a la hora de comprender las condiciones particulares de reproducción de la fuerza de trabajo sino también de analizar la manera en la que esta forma de transferencia de capital del fondo de consumo del obrero al fondo de acumulación del capital (Marx, Carlos, 2006a, p. 505) se realiza en el espacio urbano del capitalismo dependiente. Ahora bien, en este punto es preciso comentar de nuevo que, aun con la importancia y vigencia de la teoría marxista de la dependencia, las preocupaciones de Marini y sus continuadores (Carcanholo, 2017; Martins, 2018, Sotelo, 2005; Osorio, 2017) difícilmente han tomado en consideración lo que podría denominarse como una «perspectiva espacial» de la dependencia y la superexplotación, más allá de señalar efectos de estas sobre las condiciones materiales de vida de los trabajadores en las grandes zonas urbanas.

Lo anterior implica, como se ha señalado, la necesidad ubicar las particularidades que asume la superexplotación del trabajo en el panorama de la producción periféricas urbanas en tanto circulación de la racionalidad capitalista. Este ejercicio

empieza por señalar que al ser la superexplotación del trabajo un rasgo distintivo —no el único— de las formaciones socioespaciales del capitalismo dependiente, y en tanto realidad-proceso que contribuye a estructurar la totalidad de las formas históricas de realización de la contradicción capital-trabajo, responde a una clara tendencia, en el capitalismo moderno, a la homogeneización —expansión— de la subordinación de la fuerza de trabajo a la mercantilización del conjunto de relaciones sociales. Sin embargo, como acota Lefebvre (2013), la homogeneización opera como virtualidad que no se realiza de manera plena y total, por cuanto sigue la trayectoria de las contradicciones fundantes del capitalismo, y en tal medida encuentra que su avasalladora presencia choca con la fragmentación el capital mismo ha contribuido a producir.

De tal manera, en la triada homogeneización-fragmentación-jerarquización es posible captar el orden expansivo de las formas espaciales diversas —desiguales y en contradicción— que asume la superexplotación del trabajo en el capitalismo dependiente. Ahora bien, no se trata de una lectura en la que la superexplotación del trabajo «tiene» lugar en el espacio, pues esto llevaría a retrotraer el análisis a un estadio absoluto del espacio en el que este funge contenedor de objetos (Smith, 2020; Moraes y da Costa, 2009; Santos, 2012; Carlos, 2011). Por el contrario, la superexplotación del trabajo, como forma particular de contradicción capital-trabajo en el capitalismo dependiente, corresponde a un momento de a) homogeneización de prácticas de despojo que, sin embargo, se realiza tanto en la estructura cambiante y b) fragmentada de los mercados de trabajo en América Latina, como en la c) jerarquización que asumen las prácticas de reproducción social y vida cotidiana producidas en correspondencia con la superexplotación del trabajo, por el conjunto de agentes sociales que participan —en distintas escalas de lo urbano— del proceso de producción de las formaciones socioespaciales periféricas.

En este punto de la discusión cobra total sentido la crítica vertida, particularmente en el primer capítulo, sobre el dualismo desarrollista y neo-desarrollista que ha acaparado las miradas sobre la informalidad en América Latina. Con un discurso



mercado —desde la década de 1970 cuando emergen las lecturas del sector informal para hacer frente al descrédito de la marginalidad urbana— por la imperiosa necesidad de ubicar, en el espectro económico de los llamados en ese entonces países del Tercer Mundo, el papel las actividades económicas que se desviaban del funcionamiento normal o moderno del mercado «formal de trabajo», el sector informal se estructuró como escenario desde el cual era posible realizar la transición tradicional-moderno pregonada por Rostow (1961) y Lewis (1955, 1954). Luego de intensos debates, propiciados por la mirada dominante del sector informal urbano de la OIT promovida en América Latina por el PREALC, se llega a la década de 1990, cuando los planes de ajuste estructural de Consenso de Washington ya hacían estragos en el continente, ya no al sector informal urbano sino a la «economía informal» (Hansenne, 1991) con un marcado acento en las perspectivas de Hernando de Soto (2000, 1987) y su idea de pequeños empresarios informales que con un entorno institucional adecuado podrán acceder al mundo de la propiedad, el crédito o, en última instancia, al anhelado mundo de lo formal.

Sin embargo, como se ha insistido, la informalidad laboral urbana no corresponde a una desviación o a un etapa previa al desarrollo, sino, desde la mirada de la dependencia, a un complejo universo social que, en su articulación a los circuitos de valorización del capital, señala el camino de producción-reproducción de la racionalidad capitalista. En síntesis, la informalidad laboral urbana lejos de corresponder a una distorsión susceptible de ser normalizada por la acción institucional, encarna una manifestación de la manera en la que se realizan desigualmente las ominosas formas de la superexplotación del trabajo en el capitalismo dependiente. En esta óptica, cercana a las apuestas críticas promovidas por Breman (2015), Pérez Sáinz (2019) o Davis (2014), se señala que la informalidad, al presentarse desde una limitada lógica dualista, encubre las contradicciones que orientan los procesos de formación de las periferias urbanas en América Latina, cuya trayectoria también podría trazarse también para otros continentes, aunque sin caer en generalizaciones que abusen de los instrumentos analíticos empleados.

Por otra parte, la apuesta de articulación entre superexplotación del trabajo y la formación de las periferias urbanas, al tiempo que toma distancia de los ya señalados discursos optimistas con respecto al «destino» empresarial de los trabajadores informales en el neoliberalismo, se aparta de los discursos fatalistas que encuentran en la informalidad únicamente una espiral de pobreza y miseria en el que las vidas de los agentes urbanos superexplotados está irremediablemente controlada por siempre y para siempre, sin posibilidad de protesta o renuncia, por las lógicas del capital. Empero, no se trata de mantener un tenso equilibrio entre optimismo y fatalismo —ello llevaría a revalidar las vías dualistas—, sino de señalar que por tratarse de un proceso social de producción, las dimensiones socioespaciales de la informalidad urbana solo pueden ser captadas en toda su extensión en una perspectiva abierta al tiempo-espacio de las formas en las que se realizan las contradicciones fundantes y cambiantes (Harvey, 2014a) en el modo de producción capitalista: esto es, las periferias urbanas, en tanto formaciones socioespaciales, no significan clausura, aunque el capital la busque y no implican el fin de la historia aunque, con insistencia, se intente posicionar esta mirada dominante.

No obstante, es necesario insistir que ir más allá de la tensión optimismo-fatalismo sobre la informalidad tampoco implica tomar los caminos, muy socorridos en los años que corren, a) de la negación de las difíciles condiciones materiales de vida presentes (producidas y reproducidas) en las periferias urbanas y b) de considerar a estas condiciones dinámicas como representaciones que no guardan relación alguna con una realidad «practico-sensible» en la que se representan los rasgos más dramáticos de la superexplotación. Es por ello por lo que allende el establecimiento de tipologías (sociales o laborales) orientadas a precisar un marco absoluto del espacio social, las formaciones socioespaciales, con fundamento en los elementos analíticos definidos, se ubican como apuesta de comprensión de las contradicciones que alimentan la producción de una realidad socioespacial: las periferias urbanas del capitalismo dependiente.

Con fundamento en la perspectiva de las formaciones socioespaciales, la superexplotación del trabajo, en tanto productor-producto articulado con las dinámicas de transferencia de valor, permite una entrada a la discusión sobre los momentos espaciales que estructuran los procesos de formación de las periferias urbanas, a partir de seis elementos que si bien ordenan la discusión, no tiene por objeto demarcar, a partir de ellos, el aparato expositivo:

a) Como se acotó, la superexplotación del trabajo en América Latina se articula, en términos desiguales, con las dinámicas amplias (históricas) de valorización del capital, y en tal medida no responde exclusivamente al trabajo obrero.

b) De allí que cuando se retoma la superexplotación del trabajo como eje analítico no se busca establecer una unidad de correspondencia entre esta y la —siempre huidiza— categoría de «empleo formal» (Tokman, 2007).

c) En este sentido, la superexplotación del trabajo en América Latina se configura, como tendencia a la homogeneización, mediada por la configuración de un universo social contradictorio y, por lo mismo, fragmentado de formas de trabajo de subsistencia marcadas por la precarización y exclusión social que ello entraña,

d) Estas complejas formas de trabajo implican, necesariamente, que los procesos de producción de las periferias urbanas se sitúan indiscutiblemente en un campo de tensiones producido por las lógicas de circulación de la racionalidad capitalista.

e) Entretanto, al tiempo que la vida cotidiana colonizada por el capital se ajusta a los imperativos hegemónicos de las relaciones sociales mediadas por la racionalidad mercantilista, y se muestra como realidad objetiva consistente, también señala aquello que, por su naturaleza alienante y alienada, este ajuste encubre: las contradicciones socioespaciales de las que el capital mismo no puede escapar.

f) Por tratarse de un proceso geográfico desigual, las contradicciones de las que emerge esta geografía particular —las periferias urbanas—, agudizadas a niveles extremos, llevan a tomar por asalto el espacio urbano —totalidad fragmentada— por la vía de la capitalización de rentas del suelo, y allí el espacio construido —la forma urbana como realidad «práctico-sensible»— busca ser reducido a vehículo de valorización y no de realización de la vida.

g) Por ello, el espacio construido no opera como un simple soporte de actividades productivas o sostén de estas, sino en tanto ámbito de a) producción y circulación de plusvalor indisociable de las b) condiciones de superexplotación del trabajo y c) las formas de reproducción social que encuentran en la vida cotidiana programada un correlato —no exento de conflictos y tensiones—.

### **6.3 Dependencia y superexplotación**

En América Latina uno de los rasgos más sobresalientes del proceso de acumulación del capital está dado por lo que Marini (1973) define como «superexplotación del trabajo» (p. 38), que alude a cómo «la tendencia natural del sistema [en el capitalismo dependiente] será la de explotar al máximo la fuerza de trabajo del obrero, sin preocuparse de crear las condiciones para que éste la reponga» (p. 52). Así, al llevar al extremo las condiciones de superexplotación de la fuerza de trabajo y al ver cómo el valor de los bienes necesarios para la reproducción de la vida aumenta en comparación con la baja de los salarios, los trabajadores encuentran que acceder, por ejemplo, a la vivienda de calidad se hace cada vez más difícil. Por su parte, con el aumento, hasta límites insospechados, de las tasas de plusvalía, la transferencia de capital a las economías centrales también experimenta un considerable crecimiento y esto conduce indefectiblemente a reproducir el ciclo de dependencia en América Latina.

Frente a lo anterior, que constituye el núcleo problémico de la contradicción capital-trabajo, Carcanholo y Medeiros (2012) refieren la existencia de un conjunto diverso

de teóricos sociales (autores) que propugnan el fin del trabajo como representación de la estructura de acumulación del capitalismo contemporáneo. Según Carcanholo y Medeiros, para estos autores las transformaciones contemporáneas en la división internacional de trabajo y la expansión de las redes del capital financiero han generado un panorama socio-económico en el que el trabajo, contrario a lo sostenido por la literatura marxista, ya no constituye la fuente primordial de valor. De allí que se crea que las ganancias generadas en las transacciones financieras de orden mundial no tienen relación con la esfera de la producción, con lo cual se estaría aceptando que el capital es la fuerza motriz de su propia producción y reproducción.

Ante esto, Carcanholo y Medeiros (2012) responden que es precisamente el trabajo, en sus diferentes formas y en los diferentes sectores de la economía en los que este se configure, el que constituye el centro de los procesos capitales de acumulación del capital, para lo cual muestra cómo los momentos de mayores crisis del capitalismo han venido acompañadas de transformaciones profundas en los regímenes laborales en todo el orbe que buscan allanar el camino para la producción de plusvalía a expensas de las condiciones de vida de los trabajadores. Estas transformaciones no solo se han manifestado, de acuerdo con los autores, en el escenario de la producción sino también en el de la reproducción social, pues las políticas impulsadas por los estados no solo se orientan a generar nuevas reglas de juego para la regulación del trabajo, sino para alterar la forma en la que los trabajadores acceden a servicios básicos, a la educación, salud, transporte y, por supuesto, a la vivienda. En última instancia, según Carcanholo y Medeiros (2012), se busca apuntalar aún más los mecanismos de superexplotación del trabajo propios de las economías dependientes.

Si bien Carcanholo y Medeiros (2012) apuntan a discutir la vigencia la contradicción capital-trabajo en el panorama contemporáneo de la acumulación del capital, insisten en la necesidad de encausar el análisis por la senda de las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo para así lograr comprender cómo la naturaleza alienada del trabajo en el capitalismo se reproduce y se manifiesta en las

formaciones socioespaciales urbanas producidas por el modo de producción capitalista en los países dependientes. En esta medida, cobra sentido referir que las «ciudades se forman a través de la concentración geográfica de un producto social excedente» (Harvey, 2014b, p. 226) que, de acuerdo con el autor, se encuentra relacionado de manera estrecha con la producción de plusvalor en la sociedad capitalista.

En *Lógica formal, lógica dialéctica* Lefebvre (1977) explora las leyes de la dialéctica para precisar que «la relación entre lo universal y lo concreto no es una relación de inclusión o de exclusión formales, sino una relación que también es dialéctica» (p. 275). En esta relación, vehiculada por el movimiento de la totalidad, le va a permitir al autor comprender que en el espacio, en tanto producto social, «las contradicciones (...) se atemperan, otras se agravan, y el conjunto contradictorio adquiere un nuevo sentido» (p. 276). En consecuencia, las formaciones socioespaciales urbanas, como se acotó en el capítulo anterior, al tiempo que revelan las contradicciones del modo de producción capitalista, también produce y reproduce sus propias contradicciones en un movimiento constante, conflictivo y creativo.

Así, en tanto manifestación de la existencia de múltiples contradicciones que se articulan, las periferias urbanas, leídas como formaciones socioespaciales, son producto de la forma en la que el capital espacializa sus relaciones de producción y por tanto de dominación, al tiempo que se configuran como «lugar, medio e instrumento» (Lefebvre, 2013, p. 221) de la expansión de los mecanismos de valorización del capital sobre las diversas esferas de la vida social.

Por lo anterior, al regresar sobre las penurias de la vivienda y la vida urbana en la Inglaterra de mediados del siglo XIX descritas por Engels en la *Situación de la clase obrera en Inglaterra* (2018), es posible comprender que la estructura urbana de las grandes metrópolis de América Latina en el siglo XXI. «Toda gran ciudad tiene uno o varios "barrios malos", donde se concentra la clase obrera» (Engels, 2018, p. 55). Según Lefebvre (1973), en este texto Engels «saca a plena luz los contrastes poderosos de la realidad urbana, la riqueza y la pobreza yuxtapuestas» (p. 14) a

partir de una observación minuciosa de las condiciones de vida en las barriadas obreras londinenses. El resultado salta a la vista: no solo denunciar las penurias de los obreros sino aprehender en toda su extensión los mecanismos a partir de los cuales se producen en un mismo escenario urbano condiciones de opulencia y miseria.

Para Engels (2018) no se trata, entonces, de realidades urbanas dispares o distantes sino completamente articuladas en la máquina de la producción industrial, en la cual la burguesía se apropia del trabajo no pagado a los obreros y estos, en consecuencia, ven cómo sus condiciones materiales de reproducción se hacen cada vez más precarias. En síntesis, se manifiesta la «contrapartida de esta prodigiosa riqueza social, realizada bajo la égida económica y política de la burguesía inglesa: los sacrificios» (Lefebvre, 1973a, p. 14). De tal suerte que quienes cargan sobre sí los sacrificios, se ven empujados, no sin oposición, a los espacios urbanos relegados en donde una espiral creciente de privaciones se convierte en un orden cotidiano que permite, por dicha vía, reproducir las condiciones de explotación que los constituyen.

En esta medida, los extensos relatos, informes periodísticos y registros policiales recopilados por Engels no tienen por objeto sensibilizar o simplemente mostrar la crudeza de la vida urbana en las ciudades industriales inglesas, sino, por el contrario, exponer de manera sistemática los efectos de la configuración la economía capitalista sobre las formaciones sociales producidas por esta. En consecuencia, en esta cerrada crítica ya se manifiestan algunos de los elementos estructurantes del materialismo histórico, y por tanto el análisis que ofrece ya es vehiculado por una mirada dialéctica en la que las condiciones materiales de existencia de los obreros ingleses, manifestadas en gran medida los barrios relegados, corresponden a las condiciones de existencia y reproducción del capitalismo.

Décadas más tarde Engels recopila varios escritos, publicados en 1872, bajo el título de *Contribución al problema de la vivienda* (Engels, 1973). Con evidentes referencias a su libro de 1845, retomará los fundamentos de su mirada dialéctica

sobre los problemas del hacinamiento de los obreros en las ciudades inglesas, para observar cómo estas condiciones precarias de vida urbana han avanzado hasta convertirse en «focos de origen de las epidemias que invades nuestras ciudades» (p. 43), a tal grado que la «clase capitalista dominante no puede permitirse impunemente el placer de favorecer las enfermedades epidémicas en el seno de la clase obrera, pues sufriría ella misma las consecuencias» (p. 43).

Por ello, en lo que Engels (1973) denomina «solución burguesa al problema de la vivienda» (p. 43-82), la vivienda en propiedad, promovida por la voluntad de la burguesía bancaria, es el acicate para que los obreros mejoren sus condiciones de vida. No obstante, el autor insiste que en ello solo habría un tránsito de agente capitalizador del esfuerzo del obrero: pasar de ser presa del arrendador a estar bajo la égida de las instituciones bancarias que, ya desde ese entonces, promovían la vía del crédito como recurso ideal para la compra de vivienda. Es en este punto en el que Engels sostiene que «no podría existir sin penuria de la vivienda una sociedad en la cual la gran masa trabajadora no puede contar más que con un salario y, por tanto, exclusivamente con la suma de medios indispensables para su existencia y para la reproducción de su especie» (p. 47).

En suma, para Engels las aparentes mejoras en la situación material de los trabajadores urbanos no son más que estrategias de la burguesía para encubrir las condiciones de explotación de las que estos son víctimas y, en la misma medida, mecanismos para perpetuarlas no sin antes encontrar en estas soluciones espacios posibles de valorización. Esto indica que los «barrios malos» a los que alude Engels (2018) en su texto de 1845, que ya desde la configuración de la ciudad moderna se habían instalado en sectores específicos de esta, responden a la lógica de producción y reproducción desigual del espacio urbano. De allí que en el siglo XXI sean las relaciones de capitalistas de producción y no —como sostienen los apologistas del capital— los desajustes en los mercados del suelo urbano, la cimiente de la expoliación y el despojo al que son sometidos millones de habitantes pobres de las grandes urbes de los países dependientes.



En este panorama es claro que hay una fuerte correlación entre el deterioro progresivo de los salarios y la dificultad que tienen los pobladores urbanos para el acceso a la vivienda de calidad. Empero, no se trata de una relación causal o de un determinante estructural lo que liga estos dos asuntos; más bien lo que esto pone de relieve es la existencia de un conjunto de contradicciones, en el seno de los procesos de producción y reproducción del capital en el espacio urbano, que producen formaciones socioespaciales desiguales en donde las periferias urbanas, en tanto manifestación contemporánea de «barrios malos» de Engels (2018), al tiempo que reproducen el orden espacial de la ciudad capitalista, contribuyen a que estas contradicciones se agudicen.

## Capítulo 7. El proceso de urbanización en América Latina

### 7.1 Geografía histórica de la urbanización dependiente

Una lectura de los grandes planes de desarrollo urbano de las principales ciudades de América Latina, producidos con profusión entre las décadas de 1950 y 1970, revela que la estructura urbana debía responder a las exigencias planteadas por el imperativo de la industrialización y la modernización —para los más connotados exponentes del desarrollismo latinoamericano, industrialización y modernización representan un par económico-político indisociable—. En consecuencia, de acuerdo con estos trabajos, no se trataba simplemente de optimizar, a partir de la formulación de modelos de localización, el proceso de implantación de los complejos industriales en el cuadro urbano, sino de garantizar que el aparato industrial tuviera condiciones plenas —o mínimas— para reproducir sus condiciones de existencia.

Si bien no es este el lugar para reconstruir las amplias discusiones sobre el par industrialización-modernización, impuesto desde los países del capitalismo avanzado en América Latina como horizonte posible de desarrollo (Escobar, 2007), es importante referir que diversos autores —con el beneficio y la complicidad del tiempo transcurrido— de las más variadas tradiciones analíticas, en particular aquellas cercanas al estructuralismo cepalino, reconocen con algo de autocrítica, que en materia económica la senda recorrida por el continente en las décadas de posguerra fue inadecuada para encaminar exitosamente al progreso socio-económico general. Las evidencias para lo afirmado provienen, como es natural, de las cifras de desempeño económico producidas por la misma CEPAL desde el momento de su creación y por los centros de investigación para el desarrollo conformados en la mayoría de países latinoamericanos. Estas evidencias extienden sobre el presente una lectura de la realidad social que, en su afán de renunciar a los derroteros del desarrollismo, tildado ahora de intromisión extranjera, abraza la doxa, mostrada como esperanzadora, de la gobernanza y la sostenibilidad urbanas.

Pues bien, el abrazo, por las elites nacionales de las tesis desarrollistas y el posterior divorcio de ellas —aunque incompleto toda vez que se ha instalado en las agendas públicas una doxa neo-desarrollista revestida ahora de términos cada vez más líquidos, para no desentonar con las tendencias discursivas contemporáneas—, empero, se asienta en terreno conocido y común a los dos momentos: la lógica dual que alienta la prefiguración de un mundo estructurado históricamente por etapas sucesivas que serán recorridas por la sociedad latinoamericana en su conjunto y la llevarán al tránsito de un estadio tradicional a uno moderno (si bien los calificativos de la ecuación han variado desde mediados del siglo XX hasta el presente). Este destino ineluctable —o manifiesto, para incorporar la perspectiva de la política internacional estadounidense—, desarrollista o neo-desarrollista, hunde sus raíces en la reproducción de una racionalidad que asume los problemas de pobreza, exclusión y despojo, entre otros, como desajustes en los mecanismos, casi ideales, de funcionamiento del capital.

Bajo esta óptima formal, el venturoso camino trazado por el capital en América Latina es obstaculizado por la emergencia, en las principales urbes, de «fenómenos sociales» que caracterizados como desviaciones, a la manera de resultados imprevistos o no esperados, de la ruta modernizadora que había sido presentada alegóricamente, con una función hegemónica, en tanto clausura de la geografía histórica del continente. Sin embargo, desde el mismo momento de expansión y consolidación de los discursos y políticas públicas de cuño desarrollista aparecen voces que no solo desde la academia sino desde los espacios de acción política (partido, movimientos sociales y organizaciones de base)<sup>30</sup> han planteado la necesidad de leer la producción del espacio urbano como articulación plena con la

---

<sup>30</sup> Es de notar que se separan estos ámbitos de trabajo político, pues cada vez más se presentan como escenarios escindidos. Además, en las últimas décadas ha hecho carrera una mirada del trabajo académico comprometido desde una perspectiva más cercana a Harvey (Benach y Albet, 2019, p. 93) que a autores como Smith (García y Sabaté, 2015, 58-61). Al respecto de esta discusión, también se pueden consultar los textos de Garnier (2006, 2012, 2015, 2019) en los que critica las posturas de lo que denomina «pequeña burguesía intelectual».

racionalidad capitalista y no como desajustes generados por factores exógenos que se posan sobre la realidad urbana como ruptura de un ideal económico y “espacial”.

A partir de este panorama crítico sobre la producción del espacio urbano en América Latina, que la noción de «patrón de reproducción del capital», caracterizada por Osorio (2017) como «formas y tendencias que presenta la reproducción del capital que las (...) que derivan de los análisis del sistema mundial capitalista y sus expresiones en economías centrales o imperialistas y economías periféricas o dependientes» (p. 87), cobra vigencia, pues los procesos de reproducción del capital a escala planetaria (Brenner, 2013; Lefebvre, 1983, 1989), si bien corresponden a la tendencia, referida por Lefebvre (2013), a la homogeneización, se experimentan, esto es, se producen-reproducen, de forma desigual. Por ello, para captarlos en toda su espesura es indispensable concebirllos como realización o síntesis de múltiples formaciones socioespaciales, en las cuales los rasgos estructurantes del modo de producción capitalista se experimentan como tensiones entre agentes sociales que, con arreglo a sus intereses de clase, se posicionan conflictivamente en el marco de la reproducción de la racionalidad que impulsa su acción.

Ahora bien, la noción de «patrón de reproducción del capital» (Osorio, 2017) no desconoce que estos: a) patrón agrominero exportador, b) industrial y c) exportador de especialización productiva) ( pp. 91-92) se realizan en condiciones nacionales e incluso regionales particulares, y que al generalizarse para el continente es indispensable que se consideren en diálogo constante y cercano con las formas que asumen las dinámicas del capital en cada escala de análisis. Para ello, es conveniente insistir que así como los patrones de reproducción no operan como realidad aplastante tampoco que se estructuran como *tabula rasa* en la que se borran los rasgos de la geografía histórica (siempre conflictiva) de las asimetrías de clase en cada país y de los procesos históricos de despojo de las poblaciones de menores ingresos.

En esta medida, aun en países en los cuales el impulso industrializador del periodo de posguerra logró cifras modestas, principalmente por a) su énfasis en la producción de bienes de consumo no duradero, b) la dependencia de la importación de materias primas, c) las limitadas fuentes de capital para la inversión productiva o d) por el tamaño de los mercados internos, hay una articulación con las políticas promulgadas en todo el continente por la CEPAL. Un caso que lo ilustra es, de acuerdo con Pérez Sáinz (2019), el de las naciones centroamericanas, en donde las recomendaciones de este organismo giraron, a diferencia las naciones con economías más robustas como México, Brasil o Argentina, hacia un modelo de industrialización por sustitución de importaciones de base no nacional sino regional, para lo cual se firmaron tratados de libre comercio e integración regional como el Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica de 1958 y el Tratado General de Integración Económica Centroamericana de 1960 (Guerra Borges, 1986, p. 151). Además, como resultado de estos, se crearon arreglos institucionales que permitieron tanto cierto nivel de especialización industrial por país, como la posibilidad de acceder, con garantías arancelarias, a los bienes producidos por los diversos países la región.

Por otra parte, cabe resaltar que independientemente de las trayectorias nacionales o regionales de la industrialización en el periodo observado, y en el caso centroamericano que bien podría extenderse, de acuerdo con Bulmer-Thomas (2010), a otros países del área andina como Perú (Iguñiz y Távora, 1986) o Bolivia (Grebe, 1986), el discurso desarrollista no solo tenía como fundamento la promoción de las bondades de la industrialización por sustitución de importaciones, con todo y los distintos ritmos y fases que pudiera seguir con la salvedad que se ajustara a las líneas —casi doctrinarias— de política macroeconómica promovidas desde los países centrales, particularmente de Estados Unidos y su programa de Alianza para el progreso y estrategias de panamericanismo<sup>31</sup>. Antes bien, como ya

---

<sup>31</sup> Entre las instituciones resultantes de esta estrategia está el Centro Interamericano de Vivienda (CINVA), creado en 1951, cuya sede fue Bogotá y la Sociedad Interamericana de Planeación (SIAP), creada en 1957, cuya sede fue San Juan de Puerto Rico.

se advertía desde la convulsa década de 1930, era claro que las dinámicas de modernización económica de América Latina debían tener en las ciudades su principal motor, por lo que la atención de las políticas económicas nacionales se orientaran a promover la producción de un espacio urbano que fuera capaz de sostener los aparatos productivos industriales y, al mismo tiempo, permitiera una ruptura radical con los pasados provinciales o aldeanos, señalados por ser un obstáculo para el tránsito al progreso.

Lo anterior, definido por Arturo Almandoz (2008) como un cuadro funcionalista en el que «la ecuación entre industrialización, urbanización y modernización (...) era una suerte de secuencia causal derivada de los exitosos casos de países industrializados y urbanizados a lo largo del siglo XIX y la primera mitad del XX» (p. 62), se constituyó en el paradigma dominante en América Latina, y en consecuencia, desde la década de 1930 se observa en el continente la formalización de programas y proyectos urbanos que demandan por parte de los gobiernos nacionales y locales mayor protagonismo. Así, como sostienen Davis (1999) para la Ciudad de México, Caldeira (2007) para Sao Paulo, Del Castillo (2003) para Bogotá y Clichevski (1975) para Buenos Aires, entre 1930 y 1950, a la par con el significativo aumento de la migración a las principales zonas urbanas también arriban misiones de urbanistas norteamericanos y europeos comprometidos con impulsar y difundir las ideas del funcionalismo moderno en el continente.

De acuerdo con Silvia Arango (2013), en este periodo se identifican dos grandes generaciones de arquitectos y urbanistas: panamericana (1930-1945) y progresista (1945-1960), cuyo lazo común es el creciente papel del Estado en la promoción de grandes obras de desarrollo urbano. En este sentido, como acota Arango, con el impulso industrializador del primer lustro de la década de 1940 —que coincide con la Segunda Guerra Mundial— en países como México, Brasil o Argentina, a la sazón las mayores economías del continente, toma fuerza el sentir de progreso asociado a la triada industrialización-modernización-urbanización. En otros países

de la región su ritmo, leído en términos del desarrollo desigual y combinado del capitalismo, estuvo ajustado tanto a las condiciones políticas internas (arreglos y conflictos de clase) como al papel de estos en el panorama mundial de producción y consumo de minerales, petróleo y productos agrícolas (Bulmer-Thomas, 2010).

En este sentido, lo que para el proyecto urbano del continente está dado, de acuerdo con Arango (2013), por la generación panamericana, en el plano económico corresponde, según Bulmer-Thomas (2010), a la «configuración de un sistema de cooperación económica interamericano cuyas bases se sentaron en una conferencia panamericana celebrada en Panamá en septiembre de 1939» (p. 270). El panamericanismo arquitectónico-urbanístico y económico señala el comienzo, una década antes del nacimiento de la CEPAL en la Conferencia Panamericana de Bogotá en 1948, de un periodo de clara influencia (cuando no intervencionismo) de Estados Unidos en la conducción de las políticas nacionales de industrialización, sin que ello indique que en las décadas previas no existiera interés por su parte en la definición de los destinos del continente.

Como se ve, el horizonte de industrialización-modernización-urbanización, que despuntaba desde la década de 1930, se consolida en la posguerra como forma-función-contenido (Lefebvre, 1968a; Lencini, 2015) del discurso desarrollista que emerge como resultado del orden mundial resultante de la conflagración mundial. Tal como se observó en el *Capítulo 1*, este panorama de profundos cambios en el espacio urbano de América Latina viene de la mano de la expansión de políticas públicas y prácticas de planeación urbana que, cubiertas de un ideario modernizador, tenían como prioridad, en palabras de Escobar (2007), «la guerra contra la pobreza» (p. 48). Ahora bien, esto no indica que en el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX la pobreza no hubiese sido objeto de preocupaciones de los gobiernos nacionales o que solo hasta mediados del siglo pasado las cifras asociadas esta se revelaran como insostenibles. De acuerdo con Escobar (2007), lo que se manifiesta en este periodo es la configuración de un entramado de «nuevos discursos y prácticas que daban forma a la realidad» (p. 51) social de

aquellas zonas del planeta que pasaron a llamarse genéricamente como Tercer Mundo en el que América Latina se encuentra «contenida». Todo ello vino acompañado de «programas en todos los aspectos sociales y económicos de importancia, mientras que la planeación cuidadosa, la organización y la asignación de los recursos aseguraba el carácter integral de los programas y su desarrollo exitoso» (p. 53).

Lo anterior contrasta con los enfoques tradicionales de atención a la pobreza, los cuales tenían como fundamento una mirada más moral e incluso en las leyes naturales que gobiernan el destino de los hombres y sociedades (Polanyi, 2017, p. 164) que en factores económicos y políticos. Por lo tanto, para tratar un problema (la pobreza) que ya no se circunscribía a las dinámicas nacionales o locales sino que extendía sus alcances, de manera casi coordinada, a una vasta región del planeta (el Tercer Mundo), era necesario que las respuestas trascendieran las acciones caritativas o filantrópicas dirigidas, por ejemplo, desde instituciones religiosas (Simmel, 2014). En síntesis, ante este cambio de escala de la pobreza, era indispensable que las medidas tomadas fueran, por un lado, de escala mundial y, por otro, promovidas por instituciones capaces de coordinar y articular los esfuerzos de los gobiernos nacionales y locales con las resoluciones emanadas de los organismos multilaterales surgidos después de la Segunda Guerra Mundial.

Para Polanyi (2017) el «problema de la pobreza se centró en torno a dos asuntos estrechamente relacionados: el pauperismo y la economía política (...) ellos formaban parte de un todo indivisible: el descubrimiento de la sociedad» (p. 164). Así, hasta el advenimiento del credo liberal en el siglo XIX, en los círculos políticos y económicos de Europa, se buscaba responder satisfactoriamente a la pregunta «de dónde habían venido los pobres» (p. 164). Un cuestionamiento de tal magnitud fue resuelto por la economía política, aunque solo parcialmente, acudiendo a una fórmula que ya desde Newton se experimentaba como parámetro universal: la naturaleza. Polanyi lo expresa en los siguientes términos: «lo que indujo a la economía ortodoxa a buscar sus fundamentos en el *naturalismo* fue la por lo demás



inexplicable miseria de la gran masa de productores que, como sabemos en la actualidad, nunca pudo haber sido deducida de las leyes del mercado» (p. 183, cursivas añadidas). De allí se concluye, entonces, que si «la sociedad económica estaba sujeta a las leyes que *no* eran humanas» (p. 186), lo más conveniente era encontrar las razones de la pobreza fuera la órbita de competencia de los hombres de negocios. Empero, estas razones tampoco provendrían de los preceptos religiosos que, por efectos de la ilustración, eran desplazados para dar paso a la ciencia como sustento secular de la modernidad capitalista.

Si la pobreza y las razones de su «aparición» en el mundo moderno corresponden a la naturaleza, tal fuerza exterior ha de representar para el capital un activo de gran valor. Pues bien, de acuerdo con Smith (2020), la naturaleza en la modernidad «no solo proporciona un fundamento filosófico para discutir el desarrollo desigual del capitalismo, sino que también es un resultado muy real del desarrollo de este modo de producción» (p. 22). En este orden de ideas, al insistir en la pobreza en tanto asunto de competencia de las fuerzas de la naturaleza dispuestas como realidad exterior a la sociedad, el capitalismo ubica la discusión en una razón dualista en la cual pobreza es una anomalía en el funcionamiento de este modo de producción y no, como definió Marx (1962), una manifestación de la forma alienada del trabajo.

Como se observa, «la guerra contra la pobreza» (Escobar, 2007, p. 48), ubicada en el contexto de la segunda posguerra, al tiempo que guarda prudente distancia de las soluciones de caridad decimonónicas, está articulada, en una clara perspectiva de dualismo sociedad-naturaleza, con la lógica formal moderna: la pobreza y las múltiples formas que esta toma en el discurso político, son un fenómeno externo (externalidad negativa) al capitalismo. La permanencia de las miradas formales sobre la pobreza resulta ser funcional a la reproducción del capital, toda vez que al tratarse de una anomalía o de un «fenómeno» que viene de fuera y se posa sobre las relaciones de producción capitalistas, las respuestas deben hallarse igualmente fuera de estas: son los marginados —para emplear el lenguaje de las décadas de

1950 y 1960— y sus prácticas tradicionales quienes deben modernizarse o ajustarse a los mecanismos de mercado, a las formas de vida urbanas o, de lo contrario, correrán el riesgo de continuar reproduciendo, en sus prácticas cotidianas, las condiciones de su atraso.

En un delicado equilibrio entre responsabilidad individual de carácter moralizante (cultura de la pobreza) y políticas públicas modernizadoras para incorporar a los «marginados» al sistema productivo industrial urbano, «la guerra contra la pobreza» (Escobar, 2007, p. 48), que marcará el rumbo del desarrollismo de las décadas de 1950 a 1970, llevará adelante su programa no sin antes insistir en la pobreza como realidad social ajena al progreso económico y, con una retórica propia de la Guerra Fría, como una amenaza a la estabilidad política de los países de América Latina. Así, las elites políticas nacionales ligadas a los poderes hegemónicos mundiales advierten que no basta con estructurar programas higienistas en las grandes ciudades, como fue habitual en la primera mitad del siglo XX, y aun sin renunciar completamente a estos, se comprometen a integrar la población urbana de más bajos ingresos —tanto a quienes habían sido expulsados de la tierra como a quienes ya sentían las penurias de la vida urbana desde décadas atrás— a las dinámicas de desarrollo económico.

Pues bien, para lograr este cometido, las estrategias se anclan, de acuerdo con Escobar (2007), en la implementación a escala continental de «un sistema de intervenciones técnicas aplicables más o menos universalmente con el objeto de llevar algunos bienes “indispensables” a una población “objetivo”» (p. 86). Desde la perspectiva tecnocrática que orienta estas iniciativas, el resultado esperado es un *orden social* susceptible de ser previsto, toda vez que al estar imbuidas de un carácter científico (positivo o neopositivo para un diálogo cercano con la Nueva Geografía) incontestable, los cálculos matemáticos —en función de lo económico— sobre los que se sustentan «serían capaces [por sí solos] de descubrir las soluciones técnicas a los problemas precisos planteados por la práctica e imponer dichas soluciones (de ordenarlas)» (Lefebvre, 1972a, p. 20).

En consecuencia, el espacio urbano latinoamericano emerge a mediados del siglo XX —en la concepción de las elites políticas y económicas y sus correspondientes expertos—, como plano abstracto sobre el que debe actuar la lógica técnica — racionalidad— del capital, para así hacer posible el desenvolvimiento del carácter homogeneizador y homogeneizante de los grandes planes piloto, directores y reguladores (Arango, 2013, pp. 326-390; Del Castillo, 2003, Salazar, 2017) contratados por los gobiernos locales con los importantes exponentes del funcionalismo moderno como Le Corbusier, José Luis Sert y Paul Lester Wiener<sup>32</sup> y proyectados por sus representantes nacionales (Arango, 2013, pp. 326-390). Aun cuando estos planes no fueron implementados, es posible asegurar que no quedaron truncados —como hasta la actualidad se insiste— por la “falta de voluntad política” de los gobierno locales y nacionales o por la ausencia de recursos económicos para llevarlos a cabo, sino porque justamente al tener «como meta, como objetivo y orientación» (Lefebvre, 2013, p. 323) a la homogeneización, el «plan» solo aparecía como realizable en la abstracción propia de las representaciones del espacio de los tecnócratas. De allí que estas representaciones, y aun con «*la violencia inherente en la abstracción*» (p. 325) —o tal vez por ella—, se encontraran frente a un espacio urbano que al tiempo que se pretendía homogéneo también se revelaba fragmentado y jerarquizado; es decir, que no podía ser borrado por decreto en nombre de la modernización, pues correspondía, en la circulación de la racionalidad capitalista, a una de las manifestaciones más elocuentes del desarrollo geográfico desigual.

## **7.2 Urbanización e industrialización en América Latina**

Con el despliegue de las estrategias de industrialización en América Latina, que en su conjunto responden a las «diversas etapas (internalizada, autónoma y

---

<sup>32</sup> Paul Lester Wiener, arquitecto alemán, conforma en 1942, junto con el catalán José Luis Sert, la oficina Town Planning Associates, cuya sede central está en New York, «enfocada directamente al trabajo en Latinoamérica (realiza planes en Brasil, Perú, Venezuela, Cuba y Colombia)» (Hernández, 2004, p. 54).

diversificada)» (Osorio, 2017, p. 109) del patrón industrial de reproducción del capital, se abre un prolongado periodo de expansión urbana junto con un aumento considerable de la población asentada en las principales ciudades del continente. Sobre este último aspecto es necesario comentar que desde la década de 1960, cuando toma cuerpo lo que Schteingart (2000) denomina el «campo de la investigación urbana en América Latina», una de las principales preocupaciones fue la de explicar la articulación entre los procesos de industrialización-urbanización y las dinámicas de migración campo-ciudad que dominaban el panorama demográfico en la región. En esta medida, en un panorama de agitadas luchas políticas que no solo se manifiestan en las esferas del gobierno sino también en sus aparatos de propaganda y la academia (que no es unitaria), se producen intensos debates sobre la forma analítica más adecuada (de acuerdo con los intereses políticos de los agentes implicados) para responder a los desafíos de un panorama urbano que a todas luces mostraba su desajuste con la dominante perspectiva etapista de Rostow (1961).

Esta discusión, de acuerdo con el análisis de Pradilla (2013) sobre «los debates teóricos-interpretativos más importantes desde los años setenta del siglo XX (...) en los campos de la economía y la morfología urbanas» (p. 169), sigue la ruta tomada por el conjunto de los estudios urbanos continentales. Esto indica que tanto desde el estructuralismo cepalino, la teoría de la marginalidad urbana, pasando por la teoría de la dependencia y las perspectivas marxistas derivadas de la escuela sociológica francesa, entender el fenómeno de migración campo-ciudad de las décadas de 1950-1970 se convirtió un aspecto neurálgico a la hora de construir — o por lo menos pretenderlo— una mirada de conjunto sobre la urbanización. En este conjunto amplio de perspectivas, Pradilla señala como altamente problemática aquella que centra su atención en la articulación entre factores de expulsión de campesinos y atracción de estos hacia las zonas urbanas (p. 178)<sup>33</sup>. Sin embargo,

---

<sup>33</sup> Es de notar una contradicción con aquello que en 2013 (*La economía y las formas urbanas en América Latina*) sostiene haber criticado desde comienzos de la década de 1980. Así, en el capítulo *Autoconstrucción, explotación de la fuerza de trabajo y políticas del Estado en América Latina*, publicado en 1982 en libro *Ensayos sobre el problema de la vivienda en América Latina* y reproducido

autores marxistas clásicos como Singer (1973), Kowarick (1979) y Francisco de Oliveira (2009) o más recientemente Robert Potter y Sally Lloyd-Evans (1998), Beatriz Rufino (2016), Jaramillo (2012) y Pérez Sáinz (2019) sostienen que en esta mirada analítica, con un necesario anclaje multiescalar y desde una decidida crítica a los modelos que entienden las dinámicas rurales como epifenómenos de la realidad urbana, hace posible comprender —ya no explicar— uno de los aspectos primordiales de la *formación* de los núcleos urbanos en el periodo industrializador y, además, lleva a ubicar las tensiones entre agentes sociales como elemento estructurador del proceso de producción desigual del espacio —como totalidad— en el capitalismo dependiente.

Así, de acuerdo con Singer (1973), el panorama de migraciones masivas del campo a la ciudad responden, por un lado, a «factores de cambio» (p. 33) tanto en la propiedad (despojo) como en la productividad de la tierra (formación de núcleos agroindustriales) y, por otro, a «factores de estancamiento» (p. 33) articulados con los primeros y cuyo efecto es «una creciente presión poblacional sobre una disponibilidad de áreas cultivables que puede ser limitada (...) por la monopolización de gran parte de la misma por los grandes propietarios» (p. 33). Ello lleva al autor a sugerir que aun cuando las tasas globales de migración durante las décadas de 1950-1970 tienen una tendencia campo-ciudad, una porción significativa de población, en casos como Brasil, Perú o Colombia, también se desplaza a zonas en las cuales hay disponibilidad de baldíos (principalmente en las llamadas zonas de frontera), con lo cual se abren procesos de colonización campesina.

Esta mirada particular sobre los procesos migratorios al tiempo que arroja luces sobre la configuración de los procesos de industrialización y urbanización, también permite comprender la marcha diferenciada de las economías nacionales durante

---

el siguiente año, con el mismo título, en el libro *El problema de la vivienda en América Latina* (Pradilla, 1983), postula y valida la existencia de una conjunción entre factores de expulsión y atracción. Ello aun cuando en 2013 dice haber criticado esta perspectiva en los textos arriba señalados.

este periodo. En este sentido, en el caso de países altamente dependientes de la exportación de productos agrícolas y con mercados nacionales de consumo estrechos para sustentar la sustitución de importaciones, la marcha hacia la industrialización fue más lenta en comparación con países cuya base urbana más desarrollada en el periodo previo permitía, por un efecto de demanda agregada, ampliar, desde una base de producción de productos de consumo básico, el espectro industrializador hacia productos durables e incluso de bienes de capital (en gran proporción orientados a la tecnificación de las labores agrícolas y mineras).

En este análisis, como se ha insistido en diversos momentos, es necesario tomar en consideración no solo el papel de los agentes externos (instituciones internacionales, economías centrales y cuadros de expertos) sino también la articulación de estos con los agentes nacionales y el Estado. En este caso, el patrón de industrializador, que se alimenta a escala nacional y regional (Centroamérica) del desarrollo diferenciado de las fuerzas productivas, de la configuración de los mercados de trabajo (vinculada con la división internacional del trabajo) y, por supuesto, de las estructuras urbanas, logra concreción solo a la luz de las tensiones entre las diversas fracciones y sectores de clase de la burguesía. Para Marini (1985), es indiscutible que en la medida en la que las elites agro-exportadoras mantuvieran sus ojos puestos en los mercados de exportación a expensas del mercado nacional, el costo de los alimentos contenidos en la canasta familiar de los pobladores urbanos tendería al alza ante mayores estímulos para exportación traducidos en expectativas de captación de porciones crecientes de rentas agrícolas (p. 39-40).

Lo anterior denota con claridad la existencia de conflictos de clase al interior de la burguesía nacional, en donde la fracción industrial realizaba «intentos para canalizar hacia sí el excedente generado por el sector exportador» (Marini, 1985, p. 12) al tiempo que la fracción latifundista procuraba mantener en su dominio las rentas producidas por la exportación bien reinvertiendo directamente en la industria urbana o bien presionando a los gobiernos nacionales para que mantuvieran

políticas cambiarias y arancelarias que les beneficiaran (p. 13). Sin embargo, este cuadro de tensiones políticas no puede conducir, aun con la certeza de lo definido por Marini no solo para Brasil sino para Argentina (particularmente con el gobierno de Perón), a una mirada, muy socorrida en algunos círculos académicos, a asociar de forma radical a los industriales con una postura liberal (moderna) y a los latifundistas con una postura conservadora (tradicional), pues esto conduciría a desconocer que en países como Brasil y Colombia con la exportación de café y Argentina con la exportación de carne y pieles, las elites agro-exportadoras participaron activamente en los procesos de industrialización y urbanización. A propósito de esto, Caldeira (2007) y De Oliveira (2009), para el caso de Sao Paulo, refieren cómo las elites cafeteras se convirtieron desde la década de 1930 en agentes urbanos de primer nivel, y Alfonso (2012) y Jaramillo (2012), para el caso de Bogotá, señalan cómo también las elites cafeteras, tanto del núcleo productor del oriente (provincias del Sumapaz y Tequendama) como del occidente del país (Antioquia y Viejo Caldas), adelantarán procesos de «anticipación inmobiliaria» (Alfonso, 2012, p. 47) en la capital de Colombia.

En este espacio urbano que funge como productor y producto (para emplear una fórmula lefebvreaña referida ahora a los procesos de expulsión y atracción de la población) de las condiciones socio-económicas desiguales en el panorama de desarrollismo latinoamericano, surgen formaciones socioespaciales que, en un cambio de escala analítica, producen y reproducen la racionalidad capitalista y, por tanto, las condiciones de dependencia históricamente constituidas en el continente. De tal manera, las periferias urbanas, en tanto formaciones socioespaciales, responden a los imperativos de acumulación del capital no solo a escala urbana sino también mundial y, en consecuencia, al tiempo que son una manifestación de las contradicciones fundamentales y cambiantes del modo de producción capitalista, también contribuyen, dado que por su carácter de formación socioespacial no asisten como simples contenedoras de estas, a dar un sentido u orientación particular a la racionalidad que las producen.

Lo anterior no equivale —como a simple vista pareciera— a decir que las periferias urbanas surgen como efecto inmediato o automático de la industrialización, pues, como señala Lefebvre (2013, 1983), la realidad geohistórica de los procesos de producción del espacio urbano no puede ser captada en su totalidad a partir de ciclos que se abren y se cierran con fecha de corte. En consecuencia, lo que aquí se desea precisar es, en primer lugar, el carácter de *formación* de las periferias urbanas en América Latina y, en segundo lugar, cómo esta formación socioespacial en particular puede ser definida —no clausurada— a partir de los momentos espaciales experimentados, por los diversos agentes sociales, en el espacio-tiempo de la producción-circulación de la racionalidad capitalista que le da sentido.

### **7.3 Periferias urbanas y contradicciones**

Si las periferias urbanas no se *forman* como efecto inmediato o automático de los procesos de industrialización en América Latina, necesariamente su lugar en el espacio urbano debe analizarse con arreglo a la dialéctica del desarrollo geográfico desigual. Esto implica, entonces, reconocer que el desenvolvimiento de las fuerzas productivas en el capitalismo experimenta procesos constantes de reacomodo definidos, en palabras de Francisco de Oliveira (2009), por una acumulación originaria «que no se produce únicamente en la génesis del capitalismo» (p. 46) sino que está determinada por las necesidades históricas-geográficas (localizadas) de acumulación, las cuales, por su naturaleza dialéctica son cambiantes aun cuando respondan, en términos generales, a la racionalidad productivista del capital.

En estos términos, las periferias urbanas se ubican en el panorama de la acelerada urbanización del continente a mediados del siglo pasado como producto —no inesperado— del desenvolvimiento dialéctico de la tendencia histórica del capitalismo a la centralización. Para Lefebvre (2013), en el proceso de producción del espacio la centralidad opera «por la reunión y el encuentro de lo que coexiste» (p. 366), pero no hay que olvidar que esta, en tanto realidad ordenada por y desde



la racionalidad capitalista, se configura como realidad multiescalar. Esto sugiere, en línea con la tesis del centro-periferia de Rosa Luxemburgo (1985)<sup>34</sup>, que en el proceso de centralización del capital, la burguesía actúa conforme logra la incorporación de las formas «economía natural» (p. 45) o «formaciones no capitalistas» (p. 84) a las dinámicas de reproducción ampliada. Ahora bien, el eje de análisis de Luxemburgo sobre la configuración centro-periferia está puesto en la totalidad planetaria: «El capital no puede desarrollarse sin los medios de producción y fuerzas de trabajo del *planeta entero*. Para desplegar, sin obstáculos, el movimiento de acumulación, necesita los tesoros naturales y las fuerzas de trabajo de toda la *Tierra*» (p. 42, cursivas añadidas). Por ello, Lefebvre (1976d), señala que «Rosa Luxemburgo y ciertos economistas habían buscado demasiado lejos las periferias, los mercados exteriores, las desintegraciones» (p. 310), con lo cual perdieron de vista que esta realidad centro-periferia también se produce-reproduce a escala urbana. Lefebvre lo expresa en estos términos: «Podemos señalar que la *ciudad* juega cierto rol en la realización de la plusvalía y la constitución del capitalismo moderno. La ciudad, también, era precapitalista. Ella no fue dominada, sino quebrada, transformada, desintegrada por el capital» (p. 310-311). En esta medida, la configuración de centros y periferias se articula plenamente con los procesos capilares de circulación y acumulación del capital en diversas escalas anidadas y, desde luego, de la racionalidad que subyace a esta dinámica (Lefebvre, 2013).

Este proceso de producción de centralidades multiescalares (Smith, 2020; Brenner, 1998, Santos, 2018) representa un momento de la configuración socioespacial de la sociedad urbana en América Latina en el que es posible observar los rasgos de la «implosión-explosión» (Lefebvre, 1983, p. 22; 1976, p. 242) característica de la ciudad contemporánea. Así, en términos de Lefebvre (1976b), es evidente que la «ciudad ha sufrido un procesos de implosión-explosión, ha crecido y se ha

---

<sup>34</sup> Es preciso comentar que los términos centro-periferia no aparecen en el texto de Luxemburgo. Son marxistas posteriores a ella quienes han recuperado su obra para plantear esta lectura (Lefebvre, 1976d; Harvey, 2004; Bartra, 2014; Ouviaña, 2019).

concentrado, pero al mismo tiempo se ha dispersado en sus periferias, sus barrios cada vez más alejados» (p. 242). A la centralización espacial en las principales ciudades del capitalismo dependiente le sigue, de manera concomitante, la centralización, auspiciada por el Estado, de las inversiones productivas orientadas, como apunta en Jaramillo (1984), a la producción de «valores de uso directamente ligados a la acumulación del capital, y en particular a la producción de mercancías» (p. 139).

Entretanto, la masa de capital destinada por el Estado a promover la productividad industrial y comercial en el espacio urbano, es compensada, como una suerte de «ajuste espacio-temporal» (Harvey, 2004), con el aumento de las tasas de superexplotación laboral que se manifiesta, tal como se acotó, en la disminución del fondo del consumo destinado a satisfacer las necesidades de reproducción de la fuerza de trabajo. De allí, que a la par con la centralización espacio-temporal del capital también gana concreción y sentido el proceso de formación de periferias urbanas, toda vez que estas se yerguen como formación-función-estructura de la reproducción de la racionalidad capitalista sobre la que se asientan los patrones de reproducción ya precisados.

Como se observa, las periferias urbanas son producto de esta primera contradicción. Sin embargo, no basta con constatar la existencia productiva de esta contradicción sino que, antes bien, es preciso comprender cómo de ella se desprende la configuración de mecanismos particulares de circulación de la racionalidad capitalista de los que estas periferias participan en tanto formaciones socioespaciales. En consecuencia la contradicción centro-periferia —con su despliegue en diferentes escalas— vista como realidad socioespacial, no se produce-reproduce únicamente en términos de representaciones del espacio abstracto sino fundamentalmente «como valorizaciones diferenciales que desbordan la estricta localización de las necesidades y de los deseos en espacios especializados» (Lefebvre, 2013, p. 422). Por lo tanto, dichas valorizaciones sociales se constituyen en vehículos de reproducción de las contradicciones

urbanas, y una de las manifestaciones es el hecho de que las periferias urbanas ponen en circulación constante la lógica hegemónica de expulsión-integración productiva de la población —sometida a regímenes históricos de superexplotación— al proceso desigual del espacio urbano.

Una de las manifestaciones de esta contradicción, que a su vez contribuye a producir nuevas contradicciones en el proceso de formación de las periferias urbanas, es el hecho de que al tiempo que las inversiones productivas promovidas por el Estado se centran en los espacios centrales de las grandes ciudades, la provisión de servicios urbanos y posibilidades de vivienda para la clase trabajadora se da en términos deficitarios. Esto no quiere decir que haya desconexión entre los ámbitos de la producción de mercancías (valores de cambio) y la reproducción social (valores de uso) sino una articulación conflictiva (dialéctica) en la cual la precarización laboral y social (Pérez Sáinz, 2019; Breman, 2015) no es una consecuencia inesperada del desenvolvimiento de las fuerzas productivas sino, por el contrario, una realidad social que espacializa, en el orden urbano, las particularidades del capitalismo dependiente.

Así, en la estructuración del Estado desarrollista latinoamericano —sin que esto implique una revisión exhaustiva de las tendencias nacionales—, es indispensable reconocer que este se dispuso sus principales esfuerzos, en gran medida como resultado de las recomendaciones emanadas de organismos internacionales como la CEPAL, a promover la existencia de condiciones —aunque limitadas por la disponibilidad presupuestal— propicias para la acumulación de capital (Jaramillo, 1984). Desde la perspectiva de la economía política de la urbanización (Jaramillo, 1984; Singer, 1973; Pradilla, 1984; Garza, 2013), esta participación estatal se explica por cuanto «en cada momento existe una serie de valores de uso y actividades, que siendo indispensables para la acumulación en su conjunto, no pueden ser emprendidos por los capitalistas individuales» (Jaramillo, 1984, p. 131), y en tal medida, debe ser este quien, luego de canalizar parte de la masa general de plusvalía producida principalmente en las economías urbanas, invierta de forma

racional estos recursos para garantizar las condiciones y servicios generales de producción y reproducción del capital (Garza, 2013).

Por lo anterior, y para compensar la masa de plusvalía transferida al Estado — aunque no exclusivamente por y para ello—, las burguesías industriales redoblan sus prácticas de superexplotación, con lo cual los pobladores urbanos se encuentran frente a la dificultad (cuando no angustia) manifiesta de reproducir su fuerza de trabajo. El efecto, como está ampliamente documentado por la teoría urbana crítica latinoamericana, es, en primer lugar, una disminución real de los salarios y, en segundo lugar, una mayor dificultad de los pobladores para acceder o permanecer en el suelo urbano en áreas centrales.

Ahora bien, frente a las limitadas condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo urbana, el posicionamiento del Estado en América Latina no hizo más que seguir la senda de las contradicciones de las que participa. En este sentido, para Jaramillo (2012), la acción del Estado entre las décadas de 1950 y 1970, puede definirse en dos frentes: por un lado, promueve la creación de organismos públicos encargados de construir vivienda, aunque como se ha acotado, los recursos económicos dispuestos para ello se destinaron para atender, primordialmente, las necesidades de los trabajadores formales y, por otro, ante las limitaciones de estos programas, también se estructuraron alternativas de autoproducción de vivienda basadas en iniciativas trabajo comunitario y autogestión. Es de notar que ambas rutas seguían parámetros trazados desde organismos internacionales como el Banco Mundial o el Banco Interamericano de Desarrollo que proveían recursos financieros por la vía de préstamos (indexados a la deuda externa) e iniciativas de un fuerte carácter panamericano como el CINVA o la SIAP, encargadas de ofrecer apoyo técnico para estructurar los programas de vivienda.

Sin embargo, al lado de estas respuestas formales, el Estado también juega un papel primordial en la configuración del mercado informal del suelo y la vivienda (Abramo, 2012). Al respecto, Pradilla (1982) comenta que el Estado, más allá de

las iniciativas institucionales impulsadas, también reconoció que una política abierta de persecución a los asentamientos informales, sin antes brindar salidas formales, representaría un aumento de la presión social, y por ello, «sin que el Estado esté en condiciones de paliarla, lo llevan a sobreponerse a los intereses de la propiedad privada o la suya propia, permitiendo la consolidación de la invasión y recurriendo a mecanismos tales como la indemnización para satisfacer a los propietarios» (p. 298). Ahora bien, esto no quiere decir que esta política estatal velada fuera masiva o contara con la anuencia de la burguesía nacional; más bien lo que expresa es que en periodos de alta agitación social, se estructuraron tanto salidas de «indulgencia relativa» (p. 299) que no afectaron las dinámicas de acumulación del capital, como de «sangrienta represión» (p. 299), contra aquellos que buscaban en la invasión de terrenos una alternativa para la construcción de viviendas.

Por otra parte, junto con la acción del Estado frente a los problemas de la reproducción de la fuerza de trabajo y la reproducción social en términos más amplios, es de notar que la acción colectiva de los pobladores urbanos (Torres, 2013), por la naturaleza conflictiva de la misma, sigue trayectorias socioespaciales que están fuertemente atravesadas, por un lado, por los cambios en el mercado de trabajo formal y el trabajo de subsistencia, y por otro, por las prácticas de organización política tanto en la esfera de la producción (los sindicatos y cooperativas de trabajadores) como en los escenarios de trabajo comunitario de carácter barrial. Empero, por las características del mercado de trabajo en América Latina —aunque no exclusivamente por ello—, marcado por: a) tasas bajas de sindicalización lo que se traduce, en alguna medida, en estrechas posibilidades de representación partidista, y en consecuencia, b) limitadas condiciones de negociación política con las organizaciones empresariales y los gobiernos nacionales —o como en el caso mexicano marcadas por el corporativismo priista— y c) la presencia de un considerable ejército industrial de reserva (Pradilla, 1982) o excedente laboral (Pérez Sáinz y Mora Salas, 2006) dedicado a labores de

subsistencia<sup>35</sup>, en las periferias urbanas a lo largo de su proceso de formación — momentos espaciales—, el sentido de las prácticas de producción del espacio indica que las tensiones entre escenarios compartimentados de producción y reproducción —aquello que correspondería al debate marxista ortodoxo— son desbordadas por la configuración de formas-funciones-estructuras de acción socioespacial diversas que al tiempo que escapan a las lecturas de corte estructuralista cercanas a Castells y Althusser, llevan a reconocer en la vida cotidiana como totalidad social, en el sentido de lo expuesto en el capítulo anterior, el escenario de manifestaciones y disputas de la lógica hegemónica del capital.

En términos de lo que se han llamado aquí formas-funciones-estructuras de acción socioespacial colectiva urbana, la autoproducción de vivienda y la provisión-producción comunitaria de servicios urbanos ocupan un lugar destacado. Al respecto, el debate en los estudios urbanos latinoamericanos y los movimientos sociales ha sido fecundo. Un acuerdo general en el ámbito de la economía política de la urbanización está puesto en que la autoproducción y autoprovisión deben ser leídas, en el marco de las condiciones generales de producción y reproducción de la fuerza de trabajo, como resultado de las dinámicas de superexplotación del trabajo propias de las economías dependientes. En este marco, autores como Pradilla (1982) sostienen que el capital, al no garantizar por la vía de los salarios las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo y con ello la satisfacción de las necesidades de vivienda, lleva a que sean los trabajadores quienes, luego de ocupar el suelo en las periferias urbanas, se dediquen a producir, en jornadas de trabajo extra y con cargo a los magros presupuestos familiares, sus lugares de habitación. Así, y luego de ser calificada por Pradilla (1982) como una «alternativa reaccionaria» (1982, p. 317), la vivienda autoconstruida es vista como un mecanismo de producción de valores de uso que debe ser, cuando menos, enfrentada por parte de las organizaciones populares.

---

<sup>35</sup> Este tema se ha abordado en el Capítulo 1, orientado a discutir sobre el Sector Informal Urbano (SIU).

Es de notar que los señalamientos de Pradilla cobran total sentido en la medida en la que están en el marco amplio de la crítica a la promoción, por parte principalmente del Banco Mundial, de la autoproducción de la vivienda como estrategia para ocultar las raíces estructurales del «problema de la vivienda». Sin embargo, la mirada de Pradilla (1982), aderezada con fuertes ataques a la sociología urbana francesa, en particular en lo que se refiera a los movimientos sociales urbanos (Castells, 1974), parte de presupuestos en extremo mecanicistas y ello lo lleva a desconocer que en la autoconstrucción y autoprovisión se han configurado prácticas políticas populares que, si bien pueden estar vehiculadas, en alguna medida, por arreglos corporativistas o clientelares propios de la estructura del Estado del capitalismo dependiente, han abierto posibilidades de apropiación del espacio urbano. Desde luego, para Pradilla no se trata de elevar al nivel de «empresariado heroico» (Roy, 2005, p. 150) de Hernando de Soto (1987) a los habitantes de las periferias y sus prácticas autogestivas, pero tampoco se encuentra en su perspectiva que en estas se configuren formas posibles de subversión del orden hegemónico.

De lo anterior se colige que las periferias urbanas al momento de poner en circulación la racionalidad capitalista articulan sus conflictos particulares con las contradicciones generales del capitalismo. Por ello, si bien, como se ha visto, las prácticas de autogestión están estrechamente vinculadas con las políticas de superexplotación del trabajo en América Latina, eso no debe conducir al olvido de la autogestión como espacio de acción socio-política a través del cual millones de pobladores urbanos han logrado acceder a la vivienda y los servicios urbanos de los que son despojados por parte de capital. Por supuesto que en la configuración de las prácticas de autogestión, el Estado y el capital han actuado de diversas formas: en ocasiones en procura de erosionar, por la vía de la violencia o la represión, los núcleos organizativos y, en otras, por intermedio de operadores políticos locales afines a los intereses del bloque en el poder, en busca de cooptar el impulso popular para convertirlo en apéndice de las estrategias institucionales o

corporativistas. Sin embargo, ello no obsta para que reconocer que la autogestión ha abierto escenarios de apropiación del espacio, y que a través de ellos se han gestado movilizaciones sociales que han representado para el capital y sus agentes amenazas para la expansión de los procesos de mercantilización de la vida urbana.



## Capítulo 8. Periferias urbanas y transporte público

### 8.1 Contradicciones de los procesos de producción del espacio urbano

En los capítulos anteriores se ha discutido la producción periférica urbana en la configuración del patrón industrial de acumulación del capital en América Latina. Uno de los elementos primordiales de esta exploración analítica está dado por el encuadre metodológico de este proceso de producción en lo que en esta investigación se denominado *momentos espaciales*. Es necesario sobrepasar las habituales periodizaciones o marcas temporales (delimitadas habitualmente por cambios en las formas de gestión urbana) definidas por los estudios urbanos, para comprender en términos más amplios esta realidad socioespacial. Desde luego, este ejercicio analítico no implica desconocer los antecedentes, solo que estos se deben articular en un marco de lectura dialéctico que, al tomar distancia de las perspectivas formales, encause la mirada a la totalidad de los procesos de producción del espacio urbano y no a análisis segmentados.

Por lo anterior, junto a la exploración de las contradicciones fundamentales y cambiantes (Harvey, 2014) de las que participan las periferias urbanas y que a su vez les dan sentido a estas formaciones en el conjunto del panorama urbano del continente, es necesario repasar los elementos analíticos que se definieron en el *Capítulo 5* (1) la colonización de la vida cotidiana, 2) la perspectiva de las necesidades y deseos sociales, 3) tiempo y repetición y 4) la mistificación de lo cotidiano), para analizar desde la óptica de la crítica a la vida cotidiana, cómo circula la racionalidad de acumulación y reproducción del capital en las periferias urbanas. Para ello es indispensable examinar el transporte público puesto que, más allá de las miradas de carácter técnico que lo califican como un simple artefacto que moviliza a la población, corresponde, en su articulación con la producción de periferias urbanas, a una formación socioespacial que da sentido a las lógicas (racionalidad) de producción del espacio en el capitalismo dependiente.

Habitualmente el vínculo entre transporte urbano y periferias urbanas, se analiza bien desde los aspectos técnicos o bien desde la planeación urbana (vinculada con lo técnico), se centra en el papel que el transporte ha tenido en expansión urbana hacia las periferias. Si bien es claro que existe una alta correlación entre la configuración de sistemas de transporte —principalmente automotor y en menor medida férreo— y el crecimiento de la mancha urbana durante el periodo de impulso industrializador, la relación peca de un extremo mecanicismo. La secuencia explicativa definida en estos términos se plantea, a grandes rasgos, de la siguiente manera: hasta la década de 1930, las necesidades de transporte público se suplieron, principalmente, con sistemas de tranvías eléctricos —ya por ese entonces nacionalizados—. A partir de ese momento, la construcción de nuevas avenidas e importación de autobuses por parte de empresarios locales, permitió que los servicios se extendieran a zonas cada vez más distantes de los centros. Esto represento, a su vez, el acelerado declive del tranvía, tanto por la falta de inyección de capital por parte de los gobiernos locales como por la dificultad para competir con los autobuses que tenían rutas más flexibles. Con ello, en el periodo industrializador, la ampliación de rutas de autobuses, cuyos costos de operación, por las bajas inversiones en infraestructura —no se requería el tendido de rieles y redes eléctricas— eran menores frente a los tranvías, llevó a la apertura de frentes de expansión urbana hacia las periferias urbanas distantes.

Esta lectura, que identifica la extensión de redes de transporte público automotor como una de las causas de urbanización periférica, concluye que el vínculo así establecido, incluso con las mediaciones del Estado, los industriales, los terratenientes urbanos y los mismos empresarios del transporte, a menudo articulados con los intereses de parceladores de tierra urbana, se estructura de forma transparente. Además, sugiere que para analizar el transporte público basta con observar, a la manera de una constatación empírica del proceso, los trazados de las calles —en apariencia aleatorios— y los planes viales institucionales y los datos de la operatividad de este (rutas, paraderos, frecuencias, costos y trabajo). La tendencia, casi obsesiva, a centrar la atención en lo positivo, a expensas de

miradas más abarcadoras (dialécticas) que orienten el análisis por una senda comprensiva y no explicativa (Unwin, 1995, p. 192), lleva a pensar que el transporte público toda vez que comporta un objeto material, revela por sí solo, y con arreglo a sus características operativas, el lugar que ocupa en los procesos de producción espacio urbano.

En esta perspectiva se funden, de manera casi paradójica, dos apuestas de análisis sobre el espacio social urbano que si bien se presentan como antagónicas, despliegan, en el horizonte del transporte público, la lógica formal que les es común. Así, tanto el funcionalismo, encarnado en las estrategias de planificación urbana moderna, como el constructivismo, vinculado con los discursos de la movilidad urbana sostenible y humana, asumen que el transporte público corresponde a un objeto con contornos bien definidos, sobre el cual lo más importante es identificar los agentes que lo producen y la estructura urbana a la que responden.

Por otra parte, funcionalismo y constructivismo comparten una mirada en la cual los artefactos técnicos (los sistemas de transporte) están en capacidad de actuar, por sí solos, como estructuradores urbanos, aun cuando el lenguaje para referirse a ello «progrese» de la planeación urbana (vertical y jerárquica) a la gobernanza urbana (horizontal y participativa). Entretanto, la diferencia entre estas perspectivas viene dada, más por el momento político en el que conciben y reproducen, que por una distancia sustancial con respecto a la forma causal de comprender los procesos de producción del espacio urbano. Ahora bien, la premisa constructivista (Lussault, 2015) según la cual los artefactos u objetos técnicos (p. 143), para el caso los sistemas de transporte público, poseen, en tanto actantes u operadores no humanos, capacidad de agencia espacial, resulta particularmente problemática.

Pues bien, en contraposición a estas miradas funcionalistas y constructivistas, lastradas por un fetichismo tecnócrata (Lefebvre, 1972a), se sostiene que el transporte público está articulado a las periferias urbanas como formación que permite (no en términos instrumentales) la circulación de la racionalidad capitalista.

Así, es evidente el formalismo político urbano que ha llevado a considerar al transporte público como un artefacto técnico despojado de intencionalidades políticas o que las reduce a asuntos de carácter comportamental<sup>36</sup>. En esta medida, cuando se dice que el transporte público pone en circulación la racionalidad capitalista y, en este proceso, «articula estratégicamente no solo los diversos sectores de las ciudades sino el sentido de distanciamiento socioespacial del que emergen las periferias urbanas» (González, 2019) se enfatiza en que este, al penetrar en las dinámicas de reproducción social y en la vida cotidiana, contribuye a reproducir las condiciones de valorización del capital en el espacio urbano de las que, por otra parte, las periferias urbanas, como se ha acotado, participan como productoras y reproductoras.

De esta forma, la discusión de las periferias urbanas y el transporte público como formaciones socioespaciales en las que se realiza la racionalidad capitalista fundada en la disposición y ordenación de «actos sucesivos en vistas a un cierto “objetivo” (el objeto a producir)» (Lefebvre, 2013, p. 128), conlleva a considerar las condiciones de esta realización en las principales ciudades del capitalismo dependiente. Esto implica, en términos metodológicos, comprender la forma como se configuran los momentos espaciales de esta articulación dialéctica: transporte público-periferias urbanas-circulación de la racionalidad capitalista. Para ello, y en tanto articulación dialéctica, se insiste que para precisar estos momentos espaciales es imperativo tomar distancia de las periodizaciones parciales que desconectan las trayectorias de estructuración del transporte público o de las periferias urbanas y de los criterios habitualmente definidos para ello o, cuando menos, las reducen a meros cruces funcionales. Dos preguntas: ¿Por qué tomar distancia? ¿Por qué esta desconexión? Aluden, en apariencia, a dos niveles de análisis de realidades diferentes, pero que en la prácticas de producción desigual del espacio se hallan imbricados.

---

<sup>36</sup> Para este fenómeno contemporáneo se emplea el término de «transferencia de responsabilidades» (Carmona, 2017a, 2016).

Al hablar del acceso al suelo y la vivienda, el acento se pone, fundamentalmente, en las dinámicas de la renta del suelo urbano y los agentes que allí participan. Por su parte, al considerar del transporte público, se enfatiza en los mecanismos de gestión (desde planeación urbana o gobernanza urbana) y en los recursos económicos e institucionales que garanticen que la población pueda desplazarse de forma adecuada. ¿Adecuada para qué? Para lograr que la «ciudad funcione y que además este funcionamiento sea productivo». Sí, es claro que la carencia de transporte público contribuye a que el valor del suelo tenga variaciones sustanciales, y sí, las dinámicas del mercado del suelo contribuye a que el transporte público oriente su mirada a zonas particulares de la ciudad. En esto se percibe la emergencia de una conexión circunstancial motivada por la existencia «fáctica» de una realidad objetiva: en el espacio urbano se presentan (tienen lugar) actividades y prácticas económico-sociales susceptibles de ser definidas por el papel (función) que ocupan en este. ¿Qué hay más allá de ello? Una fórmula ampliamente conocida: «es necesario e imperativo pensar el espacio urbano como totalidad». Pero no se atisba renuncia alguna a la parcelación. Espacializar implica, en este tenor, renuncia. ¿Cuál renuncia?

## **8.2 Transporte público y las «distancias»**

Entonces, ¿para qué hablar de transporte público si las rutas, las frecuencias, los paraderos, los vehículos, los propietarios de las unidades o los pasajeros no se definen y sus papeles no se delimitan o se describen? y ¿para qué hablar de periferias urbanas si no se refieren las dinámicas del suelo o los mecanismos de construcción y autoconstrucción de la vivienda? Una respuesta, en apariencia, elusiva: para tomar distancia. Dice Lefebvre que «El adquiriente [comprador] es tomador de una *distancia*, la *distancia* que liga su vivienda con los diferentes lugares, centros comerciales, centros de trabajo, de ocio, de cultura, de decisión» (Lefebvre, 2013, p. 373). Quiere esto decir que en la distancia operan dos momentos o acaso una doble determinación:

a) la distancia adopta la forma mercancía, y por ello, en tanto valor de cambio, se presenta como producto de su propia materialidad (el tiempo invertido en recorrerla o, por lo menos, en intentar salvarla) o como «don natural» (Marx, 2006a, p. 37) resultante de la configuración de las dinámicas urbanas. Allí está implicada una renuncia: el tiempo, como «una caja infinita o un universal inmutable» (Smith, 2020, p. 46) se posa sobre la práctica cotidiana y la convierte en mercancía en la que no se distingue aquello y aquellos que la producen. «Aquí [y así] nos tocó. Qué la vamos a hacer» (Fuentes, 2018). Empero, en este caso renuncia no es clausura, y por tanto, es la vida cotidiana misma la que se abre al tiempo-espacio de lo posible para señalar, por su carácter contradictorio, el movimiento que la anima y, al mismo tiempo, la sustrae de la propensión (capitalista) a marcar su fin.

b) penetrar en la distancia (mediada por el transporte público) como reafirmación de la racionalidad capitalista implica, entonces, que para comprender su despliegue no basta con la descripción de las rutinas o la medición de los tiempos “invertidos” en movilizarse por la ciudad. En esta medida, otra distancia, indispensable para salir de esta objetivación de las rutinas y al mismo tiempo necesaria para que se restituya el sentido que estas tienen en la reproducción social. No se trata ya de la ficción (funcional al capitalismo y por ello convertida en verdad incontestable) del tiempo-espacio como «naturaleza externa» (Smith, 2020, p. 44), sino de las formaciones socioespaciales como realización (virtualidad) de las contradicciones en las que se revela el carácter alienado y alienante del transporte público y las periferias urbanas.

Esta doble determinación de la distancia aparece como representación de las contradicciones productoras y resultantes del despliegue de las fuerzas productivas en el espacio urbano. De allí, entonces, que cuando las distancias entre centros urbanos y periferias aumentan hasta el punto de representar una amenaza para los procesos de valorización del capital, las respuestas, tanto en términos de la construcción de obras viales y la programación de nuevos sistemas de transporte,

como de la reestructuración de los mercados del suelo urbano y del trabajo, no disminuyen los tiempos de desplazamiento sino que, por el contrario, se orientan a hacer de la distancia-tiempo-espacio un activo de alta valorización. Así, la amenaza se conjura —como es habitual en el capitalismo— acentuando las tendencias a la crisis, pues la magnitud de los procesos de mercantilización de la vida cotidiana crece en la misma proporción que lo hacen las dinámicas y estrategias de superexplotación del trabajo.

Lo anterior pone de relieve que la mercantilización de los diversos ámbitos de la vida social se realiza, como mecanismo hegemónico de acumulación del capital, en un constante proceso de ajuste que opera por medio de la a) articulación progresiva de la población a las esferas de consumo al tiempo que b) dispersa, en la totalidad del espacio urbano, los procesos de producción de plusvalor. Pero al operar por medio de este doble movimiento, y dado que ello obedece a la circulación de la racionalidad capitalista, concentra el capital y el poder en centros de decisión y control en los que se reafirma la existencia de las periferias. Así, para el caso de Bogotá, por ejemplo, es en la circulación de la racionalidad en donde se articula el norte boyante con el sur segregado (aunque no homogéneo como tampoco ocurre con el norte), y como resultado de este encuentro-distancia el primero se reafirma como instancia socioespacial de dominio. Sin embargo, este dominio, aun cuando se presenta, en tanto que forma alienada, como fijación en el espacio (absoluto), solo se manifiesta en toda su extensión como circulación socioespacial de las contradicciones que lo constituyen.

Con fundamento en lo anterior, el despliegue de los momentos espaciales que articulan el proceso de formación de las periferias urbanas y el transporte público, tendrá como fundamento la circulación de la racionalidad capitalista y su manifestación en la vida cotidiana. Así, en el siguiente capítulo se discutirán los elementos analíticos de la vida cotidiana ya abordados para situarlos en función de un cuadro comprensivo que permita observar cómo las periferias urbanas (su sentido), puestas en circulación por el transporte público (aunque no

exclusivamente por él), se ubican en la totalidad urbana como productos y productoras de las contradicciones que la constituyen.

### **8.3 Las lecturas formales y sus límites**

El reporte anual de la Corporación Andina de Fomento – CAF de 2017, se tituló *Crecimiento urbano y acceso a oportunidades. Un desafío para América Latina* (en adelante el *Reporte*). En el Prólogo se sostiene que este reporte «se aparta del debate tradicional sobre si las ciudades deben ser más o menos compactas, y resalta, en cambio, el concepto de *accesibilidad*, entendido como la capacidad de la ciudad de crear una gama amplia de *oportunidades* así como las *condiciones* para que estas puedan ser aprovechadas» (CAF, 2017, p. s/p, cursivas añadidas). Dado que es un documento que promueve la adecuada aplicación de políticas públicas —ancladas naturalmente al otorgamiento de crédito por parte de esta institución— encaminadas a lograr objetivos de desarrollo económico y social trazados desde el mismo organismo, asegura que la «*accesibilidad* depende de cuatro ámbitos de política pública primordiales: la planificación del *uso del suelo urbano*, la *provisión de infraestructura* y la *regulación de la movilidad*, la *flexibilidad del mercado de vivienda* y la existencia de mecanismos de coordinación y gobernanza a nivel metropolitano» (CAF, 2017, p. s/p, cursivas añadidas).

Pues bien, en apariencia las metas de desarrollo propuestas por la CAF son loables, toda vez que se encuentran trazadas desde altos criterios de objetividad y sentido técnico, y porque además se refieren al interés del conjunto de los habitantes de las grandes ciudades del continente. De allí, entonces, que la accesibilidad, por lo menos en las últimas dos décadas, haya entrado con decisión en las agendas de gobernanza urbana para marcar el sentido del ordenamiento territorial y, en la misma medida, para brindar una plataforma de acción ajustada a los intereses de los agentes privados interesados en materializar estos propósitos.



A la hora de diagnosticar las principales limitaciones de los procesos de urbanización de América Latina o lo que en el *Reporte* denomina «urbanización sin desarrollo» (CAF, 2017, p. 24), los autores refieren que «América Latina tiene hoy un rezago en la evolución del ingreso per cápita en comparación con los países desarrollados» (p. 25), y tal situación ha conducido a generar distorsiones en el funcionamiento de las dinámicas del suelo urbano que se manifiestan tanto en un crecimiento desordenado, como desaprovechar «todos los beneficios potenciales de la urbanización» (p. 26). Este diagnóstico se complementa con una revisión de «externalidades negativas» que afectan el óptimo desempeño de los índices de desarrollo urbano.

Las «externalidades negativas» entendidas como «fallas del mercado que pueden ser resueltas mediante el diseño de políticas específicas que las contrarresten» (CAF, 2017, p. 34), ocupan en el *Reporte* el lugar de candado que puede ser abierto con la llave mágica de la gobernanza urbana orientada a la accesibilidad. Entretanto, en el otro extremo se encuentran las «externalidades positivas» producidas tanto por la adecuada asignación de recursos en la economía urbana, como por la consolidación de un mercado que garantiza el acceso igualitario de todos los agentes a los bienes (amenidades) generados en el juego libre la ocupación del suelo urbano.

De este cuadro dual representado por un arreglo de externalidades que deben corregirse o potenciarse, se infiere que el espacio urbano comporta una suerte de tablero de juego cerrado en el que el éxito de las políticas públicas depende de las adecuadas decisiones de carácter local. Así cada ciudad constituye una realidad aislada —por no decir aséptica— que defenderse de las distorsiones provenientes del exterior. Además, el itinerario analítico descrito suscribe sin cortapisas una de las premisas fundamentales de ideario capitalista: el espacio urbano se estructura de forma homogénea, y todas aquellas dinámicas «disonantes» (fragmentación) deben tratarse como desajustes derivados de una inadecuada aplicación de las

perfectibles políticas emanadas de la sapiencia de los planificadores y demás cuadros técnicos.

No obstante, frente a este calculado cuadro de imperturbable homogeneidad urbana, puesta, huelga decir, a buen recaudo de intromisiones exteriores, se yergue una contradicción que permite advertir la inconsistencia de este libreto localista: cuando despuntan en el horizonte los signos de las crisis económicas, se renuncia a las lecturas del espacio urbano cerrado sobre sí, y se buscan tanto las explicaciones de estas como los mecanismos de compensación —que generalmente terminan teniendo un carácter procíclico— más allá de las fronteras de las ciudades, cerca incluso de las manchas solares (sun-spots) de W. Stanley Jevons (1878).

De esta forma, se revalida y apuntala la lógica formal que orienta estos desarrollos analíticos (Castillo y Carmona, 2020), ya que el espacio urbano al ser una realidad homogénea, las externalidades positivas y negativas —si bien se reconocen como tales— hacen parte de un juego de suma cero en el que el mercado se encarga de nivelar el terreno. Sin embargo, al tiempo se reconoce, no sin cierto dejo de lamento, que a pesar de las bondades autopoiéticas de las acciones del mercado, se requiere de políticas públicas estabilizadoras, aunque esta deba leerse también, en la lógica de la CAF, como la necesidad de que gobiernos locales contraigan deuda con esta y otras instituciones internacionales.

En vista de lo anterior, las crisis y todos aquellos factores que, según la retórica institucional descrita, perturban el adecuado funcionamiento de los panoramas urbanos locales, provienen de una exterioridad que, aun con los más ingentes esfuerzos analíticos para precizarla, no logra materializarse en acciones de agentes sociales, fuerzas políticas o económicas y mucho menos en intereses de clase. Esto pone de manifiesto un claro interés político que, si bien desborda los alcances y dimensiones del *Reporte*, encuentra en él una manifestación precisa: en tanto realidad objetivada en artefactos técnicos realizados gracias a la intervención

esclarecedora de los tecnócratas, el espacio urbano debe presentarse ante sus habitantes de manera transparente y, en la misma medida, estable en el tiempo o, incluso, al margen de este.

Ahora bien, el comentado *Reporte* no es el único documento de recomendaciones de política pública que se suscribe a la dinámica de análisis dual del espacio urbano latinoamericano. Por el contrario, desde la década de 1950, cuando proliferan las instituciones internacionales de promoción de políticas de desarrollo, este tipo de documentos —y lógicas de análisis ¿o encubrimiento?— mantienen un papel dominante en la difícil tarea, emprendida desde los centros de decisión mundial, de lograr consensos entorno a las necesidades de articulación de las dinámicas de acumulación del capital con el ordenamiento del espacio urbano que haga posible aumentar la escala de esta. Sin embargo, lo anterior no debe llevar a desconocer que en las últimas décadas han operado, como se acotó en el *Capítulo 1*, transformaciones en el entorno institucional que incluyen la configuración de nuevos agentes y dinámicas económicas y políticas, de las cuales se derivan cambios en los discursos aun cuando la racionalidad que los anima experimente continuidades.

En esta medida, es de notar que con la formación, en los albores del siglo XXI, del patrón exportador de especialización productiva (Osorio, 2017, p. 107), las recomendaciones de política pública, como las contenidas en el *Reporte*, se orientan a desplegar un modelo rentista de acumulación en el que cobran mayor relevancia los agentes financieros y sus dinámicas especulativas, frente a las políticas de promoción del desarrollo hacia adentro (centrado en gran medida en los procesos de industrialización) del periodo inmediatamente anterior. Como se ve, este modelo rentista extiende sus alcances en diversas escalas, y en cada una de ellas espacializa mecanismos extractivos particulares que, como refiere Smith (2020), al tiempo que captan las especificidades de lugar (tendencia a la diferenciación) propenden su articulación con los procesos, de alcance mundial, de producción y reproducción del capital (tendencia a la igualación).

Estas miradas institucionales, encarnadas tanto en los documentos de los organismos internacionales como la CAF, la CEPAL, el Banco Mundial, el BID, pasando por aquellos producidos desde tanques de pensamiento afines a estas instituciones y a fondos de inversión, hasta los planes de desarrollo establecidos por los sucesivos gobiernos de la región, se reproducen en diversas escalas al amparo del Estado. Entretanto, para reproducir su sentido (racionalidad), es preciso fungir como instancia de mediación —que en realidad encubre una contradicción— «entre el interés común y el interés particular» (Marx y Engels, 2014, p. 27), para lo cual se presenta como «una forma propia e independiente, separada de los reales intereses particulares y colectivos y, al mismo tiempo, como una comunidad ilusoria» (p. 27). En consecuencia, el Estado aparece ante los individuos «como algo “ajeno” a ellos e “independiente” de ellos (...) situado al margen de ellos, que no saben de dónde procede ni a dónde se dirige» (p. 28).

#### **8.4 El Estado como forma alienada**

En este apartado se pretende dilucidar: ¿cómo se *realiza* en el espacio urbano esta mediación-contradicción entre el interés común y el interés particular? y, en esta medida, ¿de qué manera la participación del Estado —en tanto instancia de dominación— en la producción desigual del espacio urbano, permite la reproducción de la racionalidad capitalista? Pues bien, a diferencia de los presupuestos duales ya discutidos, y que encarnan solo una mirada parcial del problema —aunque a menudo, como se vio, muy efectiva para sus fines de encubrimiento—, las respuestas no deben hallarse más allá —fuera— de los mecanismos de reproducción social en el capitalismo, sino, por el contrario, en las contradicciones que los producen y que estos, a su vez, contribuyen a reproducir.

Cuando Marx y Engels (2014) sitúan al Estado como escenario en el que se dan las luchas políticas propias de la democracia liberal burguesa, llaman a entender que corresponden a «formas ilusorias» (p. 28) dispuestas como recurso de

encubrimiento de las «luchas reales entre las diversas clases sociales» (p. 28). Para ellos, uno de los elementos principales de la realización (siempre parcial, aunque se presente como total) de este encubrimiento, corresponde a las prácticas y formas de enajenación (alienación) encarnadas en la política como representación objetiva (positiva) de la «*igualdad de derecho* (...) y sus respectivas relaciones jurídicas» (p. 285). Por esta vía, se puede concluir que toda aquella manifestación legal y normativa que provenga de esta estructura ilusoria (el Estado) está marcada por el propósito, no siempre explícito de reproducir el orden desigual propio de la estructura de clases en el capitalismo. Ello aun cuando desde el bloque en el poder se insista, casi hasta la saciedad, en la naturaleza benéfica (en términos morales y materiales), dado su carácter en apariencia de interés común, de las prácticas hegemónicas de producción y reproducción de la vida social controlada por la lógica de la propiedad privada y la acumulación del capital en manos de la burguesía.

Concebido en esto términos, el Estado se dispone frente a la sociedad como realidad exterior objetiva que se concreta en instituciones de gobierno (Ollman, 2013, p. 248) a las cuales se accede por medio de los ilusorios mecanismos de la democracia liberal burguesa enmarcados, en las décadas más recientes, en las prácticas de participación ciudadana o, en el lenguaje de la gobernanza, de *accountability horizontal* (O'Donnell, 1998). De allí se deriva que las leyes, decretos, programas de gobierno y, en el caso del espacio urbano, los planes de ordenamiento territorial y la normatividad sectorial que los acompañan (vivienda, equipamiento, servicios públicos domiciliarios, transporte público, etc.) responden a esta lógica de alienación política (Ollman, 2013, p. 249; Silva, 1983, p. 50).

Ahora bien, en la formulación de las políticas públicas, estructuradas desde el Estado como mecanismos para reproducir desde la racionalidad capitalista las condiciones dominantes de acumulación, se articulan dos momentos de la alienación política. Por un lado, estas se afirman, en tanto producto de la representatividad democrática (¿universal?) de la población en los organismos de

gobierno, como resultado de la construcción de amplios consensos (Gramsci, 2000); y por tratarse de ellos, al tiempo que se anulan las posibilidades de apelación o disenso, pues estos se proponen como orientaciones «no politizadas» (la expresión es recurrente en los informes de gobierno), también se oculta el carácter de clase que orienta la formulación de estas. Por ejemplo, ¿acaso hay alguien, en un sano y sopesado razonamiento, dispuesto a oponerse a las «mejoras» en el transporte público? o ¿es posible que la población, consciente del déficit de vivienda, no esté de acuerdo con la ampliación de los programas de subsidio para la compra su compra?

Revestidas, entonces, de un carácter objetivo tendiente al beneficio general, las políticas públicas de vivienda y transporte público en particular, encarnan el sentido pleno (no por ello carente de contradicciones) de la racionalidad capitalista asentada sobre uno de los mecanismos más plausible para su reproducción: la necesidad de ordenar el espacio urbano para que este sea accesible a todos. Así, se configura un universal exterior (Smith, 2020, p. 26), puesto a buen recaudo de aquellas componendas políticas que, en las perspectivas institucionales, se califican como las causantes de distorsionar el adecuado funcionamiento de las ciudades; esto es, en términos weberianos, no ajustadas a los fines trazados por los racionales agentes sociales.

Por otro lado, en un segundo momento, articulado con lo ya expuesto en términos de una contradicción generadora de tensiones entre dos asuntos que participan de la acción productora-reproductora de la racionalidad capitalista, se ubica la alienación política como la «pérdida de lo posible» (Lefebvre, 1986, p. 183). El autor refiere, en un regreso a los *Manuscritos económicos y filosóficos de 1844* de Marx (1962), cómo la lectura de la alienación (política) debe tomar distancia de las miradas que la ubican como «pérdida de una esencia extraviada, de una “humanidad” genérica e inicial» (Lefebvre, 1986, p. 193). Pues bien, de acuerdo con Marx (1962), este «imaginario estado primitivo» (Marx, 1962, p. 63) encarnado en una abstracción del proceso que define, debe para orientarse a captar en la

praxis radical misma, ya no la sustantivación, sino el «*sentido* (la alienación como imposibilidad de realizar una posibilidad, como virtualidad bloqueada)» (Lefebvre, 1986, p. 184).

En esta medida, Lefebvre (1986) insiste que «el uso oficial del término [alienación] disimula su sentido dramático» (p. 184), toda vez que como realidad política, representa despojo no solo de los objetos del trabajo humano sino, como se señaló, del carácter de clase de las desigualdades sociales. En consecuencia, la alienación como renuncia al tiempo-espacio de realización de la vida humana (la virtualidad-posibilidad) orientada por la producción de valores de uso (obras), también sugiere que esta se manifiesta, en tanto drama, al momento de presentarse, en el marco de las dinámicas de la democracia representativa, como resultado «natural» de la homogeneización (imposición) de los mecanismos de participación ciudadana que emergen de un ordenamiento político enajenado (Garnier, 2006).

Por lo anterior, de acuerdo con Lefebvre (1986), en una mirada crítica que contemple los dos momentos expuestos, «lo importante es mostrar que hay nuevas formas de alienación (por ejemplo: burocrática y tecnocrática, en la medida en que la burocracia de Estado y la técnica se erigen en funciones autónomas)» (p. 184) despojadas, por tanto, de intereses e intencionalidades políticas. En esta medida, los documentos y políticas de vivienda y transporte además de ser instrumentos técnicos objetivos vienen a ocupar el sitio que tenían los designios divinos en la etapa previa a la modernidad capitalista, aunque también se muestran como elementos cuasi metafísicos, imposibles de asir para los limitados saberes de quienes no han sido ungidos con las bondades de la razón económica. Por ello por lo que se insiste en expandir los alcances de esta razón económica, y cuando no basta, se recurre a los manidos argumentos de la ausencia de un cierto espíritu capitalista que, por lo tanto, debe ser incubado a través de la estructuración de juegos institucionales modernizadores que cierren el paso a prácticas socioespaciales y culturales tradicionales, marginales o informales (ver Capítulo 1).

En tal medida, la alienación política como «pérdida de lo posible» logra manifestarse en tres momentos-acciones:

a) *Erosionar* las bases de contestación social (y sus prácticas socioespaciales) toda vez que la reduce a manifestaciones espontáneas sin conexión alguna con el panorama urbano en su conjunto (la totalidad) o con la “realidad urbana” que exige, antes que contestación, contribuciones «propositivas» a la ordenación racional del espacio urbano. Es decir, se impone la renuncia a la transformación social radical o a reclamar la ciudad para la lucha anticapitalista (Harvey, 2014c).

b) Con los constantes llamados a la sensatez y al principio de realidad, esta «pérdida de lo posible» reconoce en la negación de la existencia de periferias urbanas uno de sus efectos más perdurables: *ocultar* las condiciones de superexplotación sobre las se asienta el carácter desigual de la producción del espacio urbano, y por esta vía ofrecer un marco de acción homogéneo<sup>37</sup> en el que, por con arreglo al esfuerzo individual, los habitantes más pobres, podrán acceder al universo del consumo o transitar por la senda de los derechos de propiedad (De Soto, 1987) y la tan anhelada modernización.

c) El espacio urbano, en tanto marco homogéneo que se presenta, además, como contenedor de objetos (población y dinámicas económicas), el espacio urbano, opera como realidad objetiva deshistorizada. Esto implica *negar* la condición de proceso de producción que este comporta, y es por ello que se configura la configuración de una mirada de fijación (en el tiempo-espacio) de las periferias urbanas. Así, al sustraerlas del proceso histórico-espacial del capitalismo como totalidad, se lee como un *a priori* cuyo devenir está marcado de antemano por una esencia —tanto un pasado como un futuro perdidos— determinante sobre la cual, como se refirió en el primer momento-acción, no hay posibilidades (por lo menos válidas) de contestación social.

---

<sup>37</sup> Puede citarse, en esta perspectiva, el libro *La tierra es plana* (2005) de Thomas Friedman.



Por lo anterior, en los tres momentos de manifestación de la alienación política en el escenario de planeación urbana, es clara la presencia de un sentido ideológico, instrumentado desde el Estado, articulada con los agentes del capital en sus diversas escalas y niveles, y que alude, en términos de Bolívar Echeverría (2006), a un «proceso (...) mediante el cual la capacidad política del ser humano, su capacidad de sintetizar formas de lo social, de darle figura al conjunto de relaciones de convivencia se clausura, se niega, se anula en el sujeto y es exteriorizada y absorbida por la cosa» (p. 35). Resulta entonces que esta (y por esta) pérdida de posibilidades de contestación (se) reproduzca no solo las condiciones de superexplotación sino también los mecanismos de negación del acceso a aquello que en las agendas políticas, particularmente de carácter neoliberal, se presenta al alcance de todos: el espacio urbano como escenario de posibilidades universales de bienestar.

No obstante, para acceder a este horizonte de pretendido bienestar general, el capital insiste en configurar un «ecosistema»<sup>38</sup> favorable a las inversiones sociales, aunque, como lo atestiguan incluso las cifras de desempeño económico más heterodoxas, el cumplimiento de este cometido recae indiscutiblemente —por la vía de políticas de ajuste fiscal enmarcadas en postulados económicos neoclásicos, reducción de condiciones de estabilidad laboral bajo, flexibilización de las normas urbanísticas y aumento del endeudamiento familiar y personal— sobre aquellos sectores de la población que históricamente han sido objeto del despojo y el expolio.

En esta medida, los tres momentos-acciones de la alienación política operan en la producción-reproducción de las formaciones socioespaciales como mecanismos de

---

<sup>38</sup> Con la proliferación, en las últimas décadas, de discursos relacionados con las «nuevas ecologías», se ha extendido el uso del término «ecosistemas» a ámbitos como el empresarialismo, los medios, la educación y, por supuesto, la gobernanza urbana. Además, ello se encuentra aderezado por las narrativas de lo «sostenible» y lo «resiliente».

realización —siempre parcial—, en la cotidianidad, de la racionalidad capitalista. Cuando se alude a este carácter parcial, se ponen de relieve tres elementos articuladores de las apuestas de política urbana allí desplegadas: a) las constantes apelaciones —emanadas del establecimiento político y económico hegemónico— a las vías del consenso como recurso para limitar la acción de las contradicciones sociales que la constituyen, b) el propósito, aun cuando sea ilusorio, de reducir las brechas sociales emergidas de la distribución desigual de los recursos (esto puesto en un claro lenguaje económico neoclásico) o de la falta de normas claras que regulen el juego institucional de las sociedades urbanas, c) la tendencia a considerar que los procesos técnicos (tecnocráticos) de planeación urbana son el recurso ideal para resolver los problemas derivados de la existencia de «externalidades negativas».

Ahora bien, los tres elementos expuestos, lejos de ser rechazados en esta argumentación por su decidido carácter alienado, se reconocen como mecanismos que remiten al movimiento «regresivo-progresivo» del proceso de producción de las formaciones socioespaciales. ¿Qué implicaciones tiene esto? Al incorporarse en este cuadro comprensivo, estos elementos permiten identificar el despliegue espacial del capitalismo que se halla habitualmente a medio camino del desarrollo de las fuerzas productivas, aun cuando, por otro lado, contribuya a impulsar su desenvolvimiento, toda vez que en la medida en la que este avanza y se acelera, los flujos de allí derivados incorporan, a ritmos diferenciados, nuevas dimensiones de la vida social a las dinámicas de valorización del capital.

Como se ha apuntado, el despliegue de los momentos-acciones de la alienación política está articulado, en términos estructurales, con el —pretendido— ordenamiento homogeneizante del espacio urbano en el capitalismo dependiente. Por lo tanto, los trazos del movimiento total de las formaciones socioespaciales, esto es, de la circulación de la racionalidad capitalista, no solo se describen en las trayectorias más acabadas de los patrones de reproducción del capital, sino también en la permanencia de mecanismos de reproducción social que, aun cuando

en apariencia se contraponen al sentido modernizador de los arreglos institucionales y políticos contemporáneos, aseguran la reproducción de las relaciones sociales de producción más avanzadas o acabadas.

Por otra parte, es justamente este movimiento dialéctico, «regresivo-progresivo», el que señala tanto el sentido de la exploración sobre la producción de formaciones socioespaciales, como los momentos espaciales de la articulación entre las dinámicas de producción del espacio urbano en el capitalismo dependiente y la actividad productiva-reproductiva del proceso de colonización de la vida cotidiana. Para penetrar en las condiciones en las que se produce esta articulación, vale la pena insistir en la alienación como distancia y distanciamiento, y que en lo sucesivo permite leer la imbricación de las condiciones de formación socioespacial de periferias urbanas y transporte público.

La alienación, en esta medida, permite observar el resultado del desdoblamiento de la distancia: por un lado, los pobladores son separados del producto de su trabajo y así se busca tanto inhibir la posibilidad de producir mecanismos de reproducción social más allá del valor de cambio como perpetuar las condiciones de superexplotación; por otro lado, esta separación se realiza en el espacio urbano con el aumento de las distancias entre los lugares de actividad cotidiana y la vivienda, con una clara tendencia a homogeneizar, en las últimas décadas, el acceso a estas por la vía de las dinámicas de financiarización. Pero es precisamente por este desdoblamiento que emerge la contradicción entre estas formas de la distancia, toda vez que al tiempo que la población es impulsada a habitar sectores progresivamente más periféricos, la distancia —que como se ha dicho, representaría eventualmente una amenaza para el capital— es gestionada como un activo de alta valorización.

Ahora bien, la distancia —y su desdoblamiento— en el marco de lectura de la alienación, no emerge, como se podría colegir de algunas miradas esencializadas, de la alienación misma. Por ello, es preciso insistir que la distancia —o el

distanciamiento— se configura como resultado, siempre contradictorio, de la producción —desigual— de las formaciones socioespaciales, en este caso de las periferias urbanas y el transporte público, y que por tanto, en este proceso, la alienación se dispone como mecanismo de reproducción de las dinámicas de circulación de la racionalidad capitalista, y no como la fuente de la que emergen las condiciones de producción desigual del espacio urbano.

Por lo anterior, la distancia, que como manifestación de la tendencia a la homogeneización del espacio urbano se objetiva en una magnitud absoluta (en función tanto del tiempo como del espacio), y en consecuencia se gestiona por la vía de la implementación de sistemas de transporte y múltiples dispositivos de movilidad, al mismo tiempo opera como mecanismo de encubrimiento de aquello que la produce. Es por ello por lo que cuando se habla, en el lenguaje de la gestión y planeación urbanas, de horas-hombre «invertidas» en el transporte público, el foco de atención se pone en el vector cuantificable y no en la racionalidad de la que este es tan solo una representación.

De allí, entonces, que lo positivo absoluto —y por ello en apariencia incontestable—, «que forma parte de la racionalidad abstracta» (Lefebvre, 2018, p. 145), traiga consigo no solo el carácter alienado sobre el que se sustenta, sino también —siendo esto uno de los puntos nodales de la discusión— la posibilidad de develar las relaciones sociales permiten la reproducción del ordenamiento desigual del que la distancia participa, toda vez que únicamente en el reconocimiento del carácter autónomo —alienado— que esta toma, se hace patente su condición de extrañamiento. Dicho de otro modo, se debe penetrar, en términos del método dialéctico, en la nebulosa de los planes y proyectos urbanísticos «concretos», estructurados con el objeto de permitir la reproducción del capital, para así comprender cómo en las formas alienadas que asume el proceso de producción de las formaciones socioespaciales se reproduce el sentido —racionalidad— de despojo y expoliación que constituye en el nervio de las dinámicas de valorización del capital.

## **Capítulo 9. Transporte y movilidad cotidiana en la localidad de Usme, Bogotá**

### **9.1 Movilizar capitales, movilizar fuerza de trabajo**

El espacio urbano homogeneizado-fragmentado-jerarquizado encuentra en la producción de formaciones periféricas una de sus manifestaciones más evidentes. Así, el espacio urbano jerarquizado significa que se priorizan —al ponerlas en primer plano y consumir las transferencias de plusvalía— las dinámicas productivas de los centros urbanos (una primera fase de la centralidad) y por tanto las inversiones en equipamientos que las garanticen, al tiempo que las periferias se ven sumidas en el completo abandono. Ahora bien, este es solo un proceso aparente, toda vez que lo que es visto —en una mirada formal— como desatención, en realidad debe ser considerado como «proyecto político» articulado a la totalidad de la producción del espacio urbano. Se configura así una segunda fase de la centralidad, ya no derivada del carácter fijo de las inversiones productivas en las áreas centrales sino de la manera como la producción de un entorno construido funcional para las lógicas de acumulación solo puede lograrse, por un lado, acudiendo a quienes habitan las periferias en tanto que fuerza de trabajo superexplotada y, por otro, poniendo en circulación el sentido dual que anima las representaciones dominantes del espacio urbano.

Entretanto, las prácticas de planificación urbana y el constante empeño —político y, por tanto, intencional— por ocultar la existencia de centros y periferias conducen a pensar que su despliegue socioespacial no logra realizar, aunque lo intente, la representación dual sobre la que se sustenta. Ello por cuanto frente a los poderes hegemónicos que las promueven a) estallan las imágenes más crudas que resultan de la producción desigual del espacio urbano, es decir, del expolio y el despojo y b) también porque en los discursos gerencialistas que sustentan dichas prácticas, estas imágenes —a menudo estereotipadas— son precisamente las que permiten

apuntalar el «desorden urbano» que es necesario ordenar (Duhau y Giglia, 2008), cuando no controlar, para así conducirlo por la senda de la modernización.

Así las cosas, de tan pesado, el espacio abstracto —objeto esquivo de la planificación urbana— se vuelve insostenible para los poderes que lo atesoran y cifran en él sus posibilidades de reproducción; cae a las profundidades de donde se elevó para constituirse en motor de la modernidad capitalista. Proceso inacabado: tanto el elevarse como el hundirse, pero continúa hundiéndose porque, de vez en cuando, la lucha cotidiana por la apropiación del espacio tira de los lazos que lo mantienen unido al suelo para hacerlo estrellar con aquello de lo que intenta escapar —el conflicto—. Allí la contradicción: se eleva pero no se desprende totalmente de aquello lo que ata, aunque insista en ser solo eso: una abstracción. Empero, el espacio abstracto no tiene vida propia, no se mueve por el impulso natural (eterno) que cree tener; no existe antes —como un *a priori* (Kant, 2009, p. 73-79)— del trabajo humano concreto que le da forma y, por ello, es precisamente este el que lo produce.

Espacio urbano contradictorio que se yergue, aun cuando sea para señalar el despojo y el expolio. Tal vez por ello, por su carácter de conflicto, de contradicción, se resiste a ser «pureza sensible, como infinitud» (Lefebvre, 2013, p. 330) y se reclama producto y productor. Trabajo humano que produce formaciones socioespaciales, periferias urbanas, transporte público, virtualidades; no pone fin al tiempo-espacio, no clausura y tampoco renuncia. La vida cotidiana se abre paso para señalar el movimiento. Y allí el espacio cartesiano «o quienes lo trazan en la cuadrícula y lo convierten en modelo-molde» insiste: se mueven personas pero no vidas, se mueven mercancías con todo y su fetiche. Datos para los planes de ordenamiento, cifras y encuestas origen-destino sobre un plano urbano clausurado, cerrado, fechado. Más allá la externalidad amenazante, la periferia de peligros y amenazas al capital y el orden. «Contenedores espaciales», encierros, y allí las

imágenes de los desviados del orden. Siempre vienen de fuera, violentos, a perturbar la tranquilidad de los «ciudadanos de bien»<sup>39</sup>.

Por ello para el capital es indispensable que lo sólido sea eso, o cuando menos lo parezca. Solo que ahora —¿o antes? ¿siempre?— aspira a encarnarse en flujos, continuo movimiento, devenir peregrino que busca el infinito del que procede su faz ilusoria. Sin embargo, al mismo tiempo, aunque lo niegue, concentra y centraliza: capitales, trabajo, mercancías. Su puerto de llegada aparece en el horizonte, pero no grita «tierra a la vista», pues le horroriza que se le asocie con los puntos fijos. Rodea el puerto, y dando tumbos intenta romper las amarras: proclama el fin del trabajo. Entonces, el capital se valoriza solo, se basta solo, y, además, es sólido. Pero se desvanece al encontrar frente a sí que aquellos que producen el valor no desaparecen por el simple hecho de enunciar el fin del trabajo.

Para Marx (2006a), la totalidad social en el capitalismo es movimiento de trabajo, de esfuerzo, de capacidades, de necesidades y, por supuesto, de valor. Sin embargo, este movimiento difiere del que busca imponerse por medio de discursos como el de la movilidad urbana sostenible (Montezuma, 2010; Passalacqua, 2003; Susuki, Cervero, y Luchi, 2013; Institute for Transportation and Development Policy, 2013). Estos centran su atención en la circulación, pero no de valor o trabajo, sino de aquello que, según el capital, hace que «la ciudad funcione»: flujos de información y de dinero que se autoproducen, e intentan crear sobre esta premisa un consenso. Así, desde estas perspectivas, el fundamento del movimiento es el movimiento mismo, nada ni nadie lo impulsa o contribuye a hacerlo, solo está allí, afuera, dispuesto para ser medido y luego mostrado como indicador de calidad de la vida urbana.

---

<sup>39</sup> Expresión autorreferencial usada durante el Paro Nacional de Colombia de 2021 por los defensores de la libertad y la democracia («los establecidos») para diferenciarse de quienes «amenazan» el orden social («los marginados») (Eliás y Scotson, 2016).

Frente a la mirada autoproductiva del movimiento, emanada de la burguesía y sus agentes, Marx (2006a) recuerda que este, al igual que el valor, no es un objeto o una «sustancia progresiva, con movimientos propios (...), una *relación privada consigo mismo*» (p. 110) sino la expresión del proceso de producción y circulación de valor. De allí, entonces, que el carácter social del movimiento se distancie de las perspectivas universalistas de la modernidad que sugieren que este, en tanto determinante general o principio generador alejado en el tiempo, existe por fuera —o antes— de las relaciones sociales que lo producen.

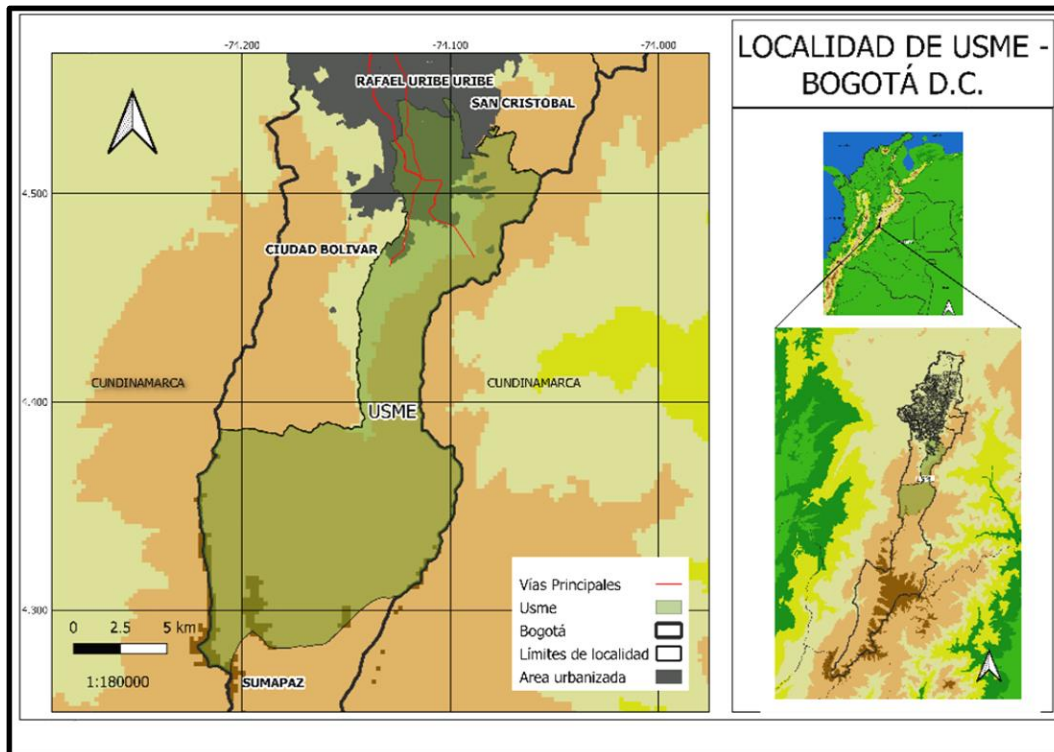
Por lo anterior, cuando aquí se dice que la racionalidad capitalista circula (es puesta en *movimiento* por el trabajo humano alienado), y que ello constituye el fundamento del proceso de producción de formaciones socioespaciales, más que señalar tal o cual objeto en el que esta se encarna o tal cual vehículo que esta toma para desplegarse, lo que se quiere poner de manifiesto es: a) el carácter contradictorio de un proceso que aun cuando se presenta, de forma lisa y llana, como resultado de la acción de «operadores espaciales» (Lussault, 2015, p. 142-148) —ello por cuanto se asume que estos tienen capacidad de agencia—, corresponde al despliegue, en y por el espacio urbano en su condición de productor y producto, de la totalidad de las formas-funciones-estructuras de dominación capitalista, y b) el papel activo de la vida cotidiana, por un lado, en la reproducción de las dinámicas de dominación capitalistas y, por otro, en la producción de horizontes urbanos (diversos y, por lo mismo, contradictorios) emergidos de la apertura de esta al tiempo-espacio de lo posible.

## **9.2 Un *safari urbano* en Usme**

La primera troncal del sistema Transmilenio – BRT (Bus Rapid Transit) que entra en operación a comienzos de 2001 corre por la Avenida Caracas (eje norte-sur), y en agosto del mismo año se da al servicio el Portal Usme, en el sur de la capital. Estructurado bajo el esquema de Alianza Público Privada (APP), el gobierno distrital se encarga de la construcción y mantenimiento de la infraestructura, y empresas



privadas, se encargan de la compra del parque automotor (autobuses articulados y biarticulados), de la operación distribuidas por zonas (troncales), entretanto, otro concesionario está a cargo de administrar el sistema de recaudo del dinero de los boletos.



**Figura 1. Localidad de Usme**

Elaboró: Juan Sebastián Diago Camacho.

Como parte del esquema de operación, desde los portales (estaciones de cabecera) y algunas estaciones intermedias, se extienden rutas alimentadoras hacia los barrios que están las zonas de influencia del Transmilenio, generalmente sectores periféricos de la ciudad. Estas rutas funcionan con autobuses sencillos (no articulados), de propiedad de empresas concesionarias privadas, en paradas intermedias fijas señalizadas y sin costo (hasta 2020), pues el boleto se valida en las estaciones o portales.

Además de los servicios troncales de Transmilenio y las rutas alimentadoras, la oferta de transporte público en la localidad de Usme la cubren a) autobuses del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), operados por empresas concesionarias privadas que se encargan de la compra y mantenimiento de la flota, y cuyo recaudo se hace por medio de un sistema integrado (permite la transferencia entre SITP y Transmilenio y entre rutas del SITP) que valida el boleto, a través de una tarjeta personalizada, en cada unidad, b) autobuses SITP Provisional<sup>40</sup>, de propiedad individual, afiliados a empresas concesionarias de rutas, con recaudo en efectivo abonado al operador de la unidad, y sin posibilidad de integración tarifaria con otros autobuses SITP o Transmilenio y c) alternativas de transporte informal zonal en vehículos de baja capacidad (camionetas tipo van, automóviles y taxis colectivos), con pago en efectivo abonado al conductor, y, al igual que las rutas provisionales, sin posibilidad de integración tarifaria; estas unidades prestan servicio desde los barrios hasta los paraderos del SITP ubicados en las avenidas troncales o el portal de Usme.

Las frías mañanas bogotanas muestran un panorama que se repite todos los días hábiles: se observan en las paradas de las rutas alimentadoras, el SITP y los andenes del Portal de Transmilenio de Usme filas sin fin. En este último, la campaña publicitaria llama a mantener la calma. Se trata de acceder al bus articulado de manera ordenada, porque «cediendo el paso también cabemos»<sup>41</sup>. De acuerdo con la retórica oficial, Transmilenio – BRT es un sistema de transporte masivo que por sus características técnicas y operativas ofrece un servicio de calidad, pero dadas las evidentes faltas de civilidad de los usuarios, su correcto funcionamiento se ve afectado. Así lo comprueban las palabras de la Gerente, María Consuelo Araújo,

---

<sup>40</sup> Las rutas provisionales se plantearon como una estrategia para cubrir las rutas que en las SITP no tenía plena cobertura. Sin embargo, solo después de una década de entrar en operación, este logró implementarse en su totalidad, por lo cual, lo que se propuso como provisional se volvió permanente. Además, durante esta década, las empresas concesionarias del SITP, aun cuando manifestaban en público su desacuerdo con las fallas en su puesta en marcha y la pervivencia del anterior esquema de transporte, continuaron operando rutas provisionales.

<sup>41</sup> Esta campaña publicitaria fue instalada en paraderos del SITP y estaciones de Transmilenio.

quien encuentran que la relación pasajero-metro cuadrado en cada uno de los buses es la adecuada, por lo cual el problema, de acuerdo con la Gerente, radica en que «El nivel de tolerancia de las personas es muy bajito y falta más cultura ciudadana» (Valencia, 2019).



Figura 2. Rutas alimentadoras Usme

Fuente: [http://photos.wikimapia.org/p/00/00/65/10/10\\_big.jpg](http://photos.wikimapia.org/p/00/00/65/10/10_big.jpg)

Por lo anterior, frente a las inquietudes de los pasajeros que coincidieron con la funcionaria en su *safari urbano*, esta responde que los inconvenientes en el sistema de transporte se deben, además de la ausencia de una mayor cultura ciudadana, a la insistencia de los pasajeros en no «planear el viaje» (Valencia, 2019). Por otra parte, al ser consultada sobre las medidas institucionales para transformar estas difíciles condiciones de transporte, la respuesta se centra en la urgencia de implementar medidas de carácter técnico: ampliar las estaciones, aumentar la capacidad de los buses y disponer de mecanismos que anuncien el tiempo de arribo de los buses a las estaciones.

Si bien las declaraciones de la Gerente de Transmilenio podrían ser causa de asombro para quienes a diario se transportan en este, el discurso institucional que manifiesta es consistente con la perspectiva de la gobernanza urbana

contemporánea. La regla, como se refirió para el caso de los nuevos discursos ciudadanistas conductuales (ver *Capítulo 5*), es la «transferencia de responsabilidades» (Carmona, 2017b, p. 671) que indica que los problemas —ya no solo en el transporte público sino en los diversos ámbitos de la vida urbana— tienen su origen tanto en la poca capacidad de los habitantes a adaptarse a las mejoras técnicas derivadas del progreso urbano, como en la alta incidencia de prácticas informales que entorpecen el correcto funcionamiento de los servicios urbanos.



**Figura 3. Pasajeros esperando abordar unidad del SITP en una calle aledaña al Portal de Usme**

Fuente: Madisson Yojan Carmona Rojas

Individuos que no planean sus viajes, individuos que deciden, irresponsablemente, buscar vivienda en las periferias urbanas, transportarse en vehículos no aptos para el servicio público, y deciden evadir el pago del boleto; en fin, individuos que en medio de la congestión no mantienen la calma. Al respecto, Transmilenio presentó la campaña publicitaria que reza: «Pagar pasaje es lo correcto, colarse es lo corrupto». En síntesis, individuos que no han asumido, como sí lo ha hecho la Gerente de Transmilenio, que habitar y moverse por la ciudad es simplemente un *safari urbano* o un entretenido viaje a «Disneylandia» (Sorkin, 1994), y en cambio

se someten, sin razón aparente, a jornadas extenuantes de viajes entre sus viviendas y los lugares habituales de actividad.



Figura 4. Campaña publicitaria contra los «colados» o evasores del Transmilenio

Fuente: <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/151389/pagar-en-transmilenio-es-lo-correcto/>

Mientras el Portal de Usme y en las troncales el panorama descrito anteriormente se reproduce, en los barrios de la localidad los usuarios continúan esperando que las rutas alimentadoras lleguen oportunamente, pues el trayecto entre estos y el Portal, en el caso de los sectores más alejados, supera los 40 minutos. Sin embargo, a lo largo del día, cuando el flujo de pasajeros disminuye, las rutas alimentadoras cumplen una función que no estaba proyectada al momento de su estructuración: transportar a los usuarios de los barrios periféricos a las centralidades comerciales de la localidad (eje Yomasa-Santa Librada) sin necesidad de abonar el costo del pasaje, pues, como se mencionó, este solo se hace efectivo en el Portal.

Esta práctica, que se extiende a las diferentes localidades de la capital, entra en conflicto con la «lógica espacial» del servicio de alimentadores, toda vez que esta parte de un esquema operativo en el que se privilegian los recorridos más largos



(Transmilenio), mientras que los trayectos realizados al interior de cada localidad quedan fuera de su órbita de competencia y, por tanto, deben cubrirlos otras alternativas de transporte público. Esta «lógica espacial» del transporte público, centrada en el «origen-destino» como eje articulador de la oferta, deja por fuera de su órbita de acción las realidades de menor escala (intrabarrial)<sup>42</sup>, pues no son consideradas como estructuradoras de la totalidad de las dinámicas de movilidad cotidiana de los habitantes de la ciudad. De allí que, tal como refiere un habitante de la localidad de Usme, lo más importante es «que nos movamos al trabajo nada más, y demás pues ahí se verá».

El hecho de priorizar los recorridos «productivos», es decir aquellos vinculados con los desplazamiento para acudir al empleo, a la universidad o los lugares de comercio fuera de la localidad, revela un intencionado dislocamiento entre esta esfera y la «reproducción». En efecto, desde las representaciones espaciales hegemónicas, toda vez que los viajes de escala local hacen parte de actividades habituales llevadas a cabo principalmente por mujeres dedicadas a los trabajos del cuidado<sup>43</sup> y niños que acuden a la escuela, estos no son generadores de valor. Así, tal como se acotó en el *Capítulo 5*, la racionalidad capitalista, emergida del imperativo de la reproducción del capital, se encarga de echar a andar representaciones en las que el *homo economicus* se yergue como único parámetro de «funcionamiento» de lo urbano.

---

<sup>42</sup> Es importante referir que las encuestas origen-destino (denominadas para el caso bogotano encuestas de movilidad) sí caracterizan el tipo de viajes intrabarriales. Sin embargo, para los «tomadores de decisiones», como son catalogados los tecnócratas dedicados a «ordenar el transporte y la movilidad», por lo ya acotado, sigue primado lógica «productiva», y de allí que más allá de mencionar su existencia no se estructuren mecanismos para atender esta demanda de manera efectiva.

<sup>43</sup> Para Paola Jirón (2117), «las mujeres dedican más tiempo a las funciones reproductivas que los hombres. También tienen una accesibilidad de tiempo-espacio más restrictiva en comparación con los hombres» (p. 407), por ello, sugiere que es indispensable promover, en los estudios sobre movilidad urbana, una mirada que incorpore la perspectiva del cuidado.

Las situaciones descritas para el caso de Bogotá pueden entenderse desde la perspectiva de Jirón (2014b), como una manifestación de la forma en la cual las prácticas de planeación urbana marcadas por los signos del neoliberalismo y el productivismo urbano, reproducen esquemas de estructuración del transporte y la movilidad urbana que se abstraen de las condiciones particulares de movilidad cotidiana de las poblaciones particularmente de las periferias de las ciudades del capitalismo dependiente latinoamericano. Así, de acuerdo con la autora:

Con el fin de lograr una visión totalizante y generalizadora que permita construir modelos, teorías y leyes generales respecto de la ciudad, se elimina de los estudios urbanos la diversidad de experiencias que acontecen en la vida cotidiana de sus habitantes, ya que, para la mirada urbanística, la heterogeneidad de experiencias que se constituyen a partir de las significaciones personales del mundo limita la posibilidad de encontrar un punto de partida para la intervención de la realidad. (Jirón, 2014b, p. 7)

Pues bien, esta visión «totalizante y generalizadora» (Jirón, 2014b, p. 7), orientada por el imperativo de la homogeneización de las dinámicas productivas en el espacio urbano, implica desconocer tanto de los tiempos y prácticas de lo cotidiano como el del papel productivo de estas. Ahora bien, la autora advierte que un segmento significativo de los estudios urbanos contemporáneos, compelido a leer las dinámicas de movilidad cotidiana al «interior de un fragmento urbano —por ejemplo, analizando un barrio cerrado de la ciudad—» (p. 7), ha perdido de vista «las interacciones que este espacio mantiene con otros fragmentos espaciales de la ciudad» (p. 7).

Es por ello que la lectura de las periferias urbanas y el transporte público como *formaciones socioespaciales*, señala la necesidad de analizar las dinámicas de producción desigual del espacio urbano, y observar que la totalidad —constituida por contradicciones emergidas de la producción-reproducción de formas-funciones-estructuras (Lefebvre, 1968a) de valorización del capital en el espacio— social que

se advierte en las periferias urbanas, aun cuando se presente de forma *fragmentada*, se integra plenamente a la circulación de la racionalidad capitalista como un todo.

De allí se deduce que imposible para el capital reproducir las condiciones de reproducción de las relaciones sociales dominantes si antes no *jerarquiza*, en función del valor de cambio, las dinámicas de producción-reproducción de las necesidades sociales de la población de las periferias urbanas. En tal medida, junto a ello se ubican, para configurar una triada, las formas *homogeneizantes* del espacio urbano de las cuales participan tanto el trazado del sistema de transporte como la distribución —desde la óptica del beneficio— de los equipamientos colectivos.

### **9.3. Transporte e informalidad en Usme**

En el marco de lo discutido, se configuran prácticas informales en el servicio de transporte masivo Transmilenio, derivadas, en gran medida, del desconocimiento que tienen las autoridades distritales de las necesidades y patrones de movilidad cotidiana de los pobladores de la Localidad. Lo que demuestra cómo las políticas públicas de movilidad urbana, sustentadas en criterios meramente técnicos, al tiempo que promulgan un discurso de «humanización del transporte masivo» (Montezuma, 2010, p. 210), continúan entendiendo la informalidad urbana como un fenómeno que debe ser normalizado y, en la misma medida, encausado por la senda de la institucionalidad.

Además, en lectura institucional, lo que para los habitantes es una posibilidad de acceder a servicios institucionales (educación, salud, recreación y trámites) ubicados en la zona céntrica de la Usme —que no concuerda necesariamente con el centro administrativo localizado en el pueblo de Usme—, para Transmilenio, que los cataloga como «paseadores», significa una pérdida considerable de recursos, y por ello desde 2020 ha implementado, particularmente en las localidades de Usme



y Suba, el cobro del boleto directamente en el alimentador, y también ha reemplazado estas rutas por SITP.



#SabíasQue

## Cobro en el servicio de alimentación

Con la llegada de flota nueva totalmente eléctrica en el último semestre del 2020, las siguientes zonas **pasarán a tener cobro** en el servicio de alimentación (CONFIRMADO):

Usme	Fontibón	Gral. Santander
Perdomo	Suba	Molinos

CL 40 Sur-Ruta 7-1

- La medida se da en el marco de eliminar los **paseadores** (usuarios que utilizan las rutas alimentadoras entre paraderos y no para dirigirse al portal) de este tipo de servicios
- El cobro del servicio se daría por **medio del transbordo**:
  - Circular (\$2.200) + Transbordo TM (\$200) = (\$2.400)
  - TM (\$2.400) + Circular (\$0) = (\$2.400)

\*\*Tarifa a enero de 2020

Figura 5. Anuncio del cambio en la operación de las rutas alimentadoras

Fuente: <https://twitter.com/transmilenio/status/1221852231441567744>

Un asunto sobre el que conviene hacer hincapié es cómo, en el caso de los evasores del pago («colados») y quienes toman las rutas alimentadoras para recorrer cortas distancias («paseadores»), la respuesta de las distintas administraciones distritales ha sido, en clara consonancia con el discurso neoliberal, la criminalización. Así, en las estaciones de Transmilenio y los portales se ubican agentes policiales para

controlar a los «colados» y, en caso de ser sorprendidos, imponerles multas (en 2020 la penalización costaba COP 234.080 – USD 61).



**Figura 6. Instalación en los torniquetes del SITP de mecanismos «anticolados»**

Fuente: Madisson Yojan Carmona Rojas

Además, desde 2019, durante el segundo periodo de gobierno de Enrique Peñalosa (2016-2019) —el artífice del sistema Transmilenio y promotor de este por América Latina y el mundo—, y como resultado del *Plan Estratégico Anti-evasión* (Transmilenio S.A., 2016), se implementó, al amparo del Código Nacional de Policía, promulgado en 2016, la medida de embargo de bienes y congelamiento de cuentas

a quienes, luego de haber sido sancionados con una multa, no hayan pagado. Para ello, la Secretaría de Hacienda Distrital creó la Dirección de cobro coactivo, y en adelante esta dependencia efectúa las acciones pertinentes para garantizar que los «colados» no incumplan con sus deberes cívicos.

De acuerdo con Guzmán, Arellana y Camargo (2021), el promedio de evasión en el pago del transporte en Bogotá asciende a 15.4%, frente al 10% en Lima, 12% en Buenos Aires y 27.6% en Santiago de Chile (p. 141). Por otra parte, en Bogotá, del total de evasores, el 43.21% están en el rango de edad de 21 a 28 años, y el 84.57% de estos recibe menos de un salario mínimo (COP908.000 – USD238). Del análisis de estas cifras se deduce, en primer lugar, que las prácticas habituales de evasión en el pago del transporte responden a condiciones estructurales de desigualdad socio-económica en la capital, y en segundo lugar, que las respuestas institucionales de criminalización, no contribuyen a atenuar los efectos de esta práctica sobre los ingresos del Transmilenio —este es el tema recurrente— sino, por el contrario, a agravarlos.

En el mismo marco de acciones encaminadas a disminuir las tasas de «colados» en Transmilenio, la administración distrital anunció en 2019 que, el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), institución de formación técnica para el trabajo que atiende principalmente a estudiantes de ingresos bajos y a quienes no logran acceder a la educación superior, decidió cancelar la matrícula a los estudiantes que fueran sorprendidos evadiendo los torniquetes en las estaciones aledañas a los centros de enseñanza de esta institución. Pues bien, lo que para la Alcaldía y el SENA era motivo de alborozo, corresponde a una práctica en la que, desde la retórica neoliberal, «castigar a los pobres» (Wacquant, 2010) representa la única salida que encuentra el establecimiento para imponer el «orden» en medio del «caos».

Frente a estas iniciativas de la administración distrital, se han levantado voces de protesta que consideran que estas medidas lesionan los ya menguados ingresos los habitantes de la localidad, y en varias ocasiones se han registrado bloqueos en

el portal de Usme, promovidos por colectivos de pasajeros como la *Liga de Usuarios de Transmilenio* o por usuarios que aun sin estar organizados se suman a las movilizaciones. La respuesta de la administración distrital a los reclamos de los usuarios se sintetiza en los términos expresados por la Gerente del Sistema: las rutas alimentadoras se crearon expresamente para transportar pasajeros hasta los portales y no para servir de ruta para viajes locales, por lo tanto, lo que ocurre es que los pasajeros, al hacer un uso indebido del Sistema, están generando pérdidas económicas y, en consecuencia, estos recursos no pueden ser reinvertidos en mejorar la calidad del servicio. Como se observa, se le transfieren, una vez más, a los usuarios las responsabilidades de los fallos en la operación del Transmilenio, bajo el argumento que la ausencia de cultura ciudadana y las prácticas informales impiden que este responda a las demandas de movilidad.



**Figura 7. Manifestación en el Portal de Usme**

Fuente: Madisson Yojan Carmona Rojas



Sumado a las limitadas condiciones de prestación del servicio de transporte público estructurado por el sistema Transmilenio, los habitantes de diversos sectores de la localidad de Usme deben acudir habitualmente al transporte informal para acceder a los servicios del SITP y el Transmilenio. Como ya se dijo, el transporte informal en la localidad está integrado por vehículos tipo van, automóviles particulares y taxis colectivos que enlazan los barrios más distantes con la Avenida Caracas o el Portal de Usme. Los operadores establecen bases en estos dos lugares y en puntos céntricos de los barrios, y luego de completar el cupo de los vehículos (no sobrepasa 10 pasajeros), emprenden el recorrido que, por lo general, no sobrepasa 30 minutos.



**Figura 8. Vehículo de transporte informal en Usme**

Fuente: Madisson Yojan Carmona Rojas

Estas características operativas son similares a las descritas por Cervero (2000) para el sudeste asiático, África y algunas ciudades de América Latina. Sin embargo, mientras para el autor, el transporte informal llena el vacío dejado por el transporte formal, en este capítulo se sostiene que una lectura dicotómica formal-informal, en la que el primero representa un desajuste en el funcionamiento del primero, encubre

una realidad urbana en la que, por su magnitud, el transporte informal o alternativo (Mamani, 2004a, 2004b, 2016a, 2016b), se encuentra plenamente articulado a la estructura de movilidad cotidiana de los habitantes de la localidad. Desde esta óptica, es posible entender el transporte informal como un servicio alimentador del sistema Transmilenio y el SITP, y, por tanto, como parte integral del sistema mismo.

Ahora bien, más allá de operación del transporte informal en la localidad de Usme, es preciso comprender que el transporte público, en tanto *formación socioespacial*, por la naturaleza de las contradicciones en él se representan, produce y reproduce estructuras geográficas desiguales que permiten la producción y reproducción de estrategias oprobiosas de expoliación urbana. Por ello, el transporte público, independiente de su régimen de operación, está imbuido de las dinámicas de despojo y violencia propias de las *formaciones socioespaciales* urbanas del capitalismo dependiente.

En esta medida, la operación del transporte informal en la localidad de Usme, dadas las dinámicas del poblamiento reciente de algunos de sus sectores, manifiesta de forma clara las tensiones y conflictos que se generan entre agentes urbanos que se disputan, en el proceso mismo de poblamiento, el control del espacio barrial. Allí, el transporte informal, además de una estrategia de movilidad cotidiana, significa un mecanismo de territorialización de grupos de poder que tienen en estos barrios el escenario de un accionar que, de acuerdo con Pérez (2020), se mueve entre lo aparentemente formal-legal (comercio minorista: tiendas de abarrotes, farmacias, misceláneas, ventas de ropa, entre otros) y lo abiertamente ilegal (expendio de drogas ilícitas, cobros de extorsiones a comerciantes). Para estos agentes urbanos, operar el transporte informal o tener incidencia en él, significa controlar los barrios, «quién entra y quién sale».

Por lo anterior, como muestra Pérez (2020) para el caso del corredor Yomasa-Juan Rey, la «violencia por monopolio, referida a aquellas prácticas que pretenden o tienen como fin disuadir a terceros de incursionar en el espacio» (p. 74), ha llevado

que empresas concesionarias del SITP Provisional, decidan no transitar por las rutas controladas por el transporte informal. Este caso podría rastrearse en otras localidades de la capital, como ciudad Bolívar, o en municipios de la zona metropolitana como Soacha, en donde el transporte informal cumple un papel análogo al descrito por Pérez (2020).



**Figura 9. Parada de ruta de transporte informal en Usme (barrio Yomasa)**

Fuente: Madisson Yojan Carmona Rojas



**Figura 10. Parada de ruta de transporte informal en San Cristóbal (barrio Juan Rey)**

Fuente: Madisson Yojan Carmona Rojas

Sin embargo, los estudios sobre transporte informal en la capital (Ardila, 2002; Bocarejo, J. P., 2008; Bocarejo, J. P. y Oviedo, D., 2010; Bocarejo, J. y Oviedo, D., 2012; Oviedo, D. y Titheridge, H., 2016), orientados por presupuestos analíticos

formales, no dialécticos, continúan analizando primordialmente las características operativas de este y no los conflictos derivados de la producción desigual del espacio urbano en las periferias, en los que el transporte público, visto como *formación socioespacial*, se encuentra integrado.

Por lo dicho, es necesario insistir que el transporte público, en cuanto forma alienada, se presenta —por lo mismo— como un asunto técnico en el que, además, los saberes que en él intervienen para su planeación y ejecución, no obedecen a intereses políticos o ideológicos. Así lo hacen ver, de forma insistente, todos aquellos funcionarios que de tanto en tanto «van a los barrios» a explicar, con lujo de detalles, cómo una nueva obra, nueva ruta de transporte o nuevo dispositivo urbanístico «cambiará la vida de sus habitantes». De acuerdo con Lefebvre (2017),

Este urbanismo se cree científico. Se funda, ya sobre una ciencia, ya sobre investigaciones que se pretenden sistemáticas (pluri- o multidisciplinarias). Este cientifismo que acompaña a las formas deliberadas del *racionalismo operativo* tiende a descuidar lo que llaman “factor humano”. (p. 46, cursivas añadidas)

Además, este entramado de saberes técnicos también opera como recurso de creación de distancias entre las necesidades de los habitantes de las grandes urbes y las representaciones espaciales hegemónicas. Para que aquellos que actúan como «cerebro» detrás de estas últimas, es indispensable que los pobladores comprendan que la producción de infraestructuras y sistemas de transporte público está definida por el aumento de la productividad, la disminución de tiempos de tránsito y, en última instancia, por el logro de ventajas comparativas.

Puesto en tales términos, el transporte se convierte en una abstracción, toda vez que sus aparentes efectos en la «mejora de la calidad de vida» se sienten apenas, y solo en algunos casos, en el corto plazo. Ello por cuanto conforme se «mejora el servicio», esto es tomado por el capital para promover, como se verá enseguida,



nuevos desarrollos inmobiliarios en sectores periféricos cada vez más distantes. En palabras de un habitante de Usme, los nuevos sistemas de transporte significan «comida para hoy y hambre para mañana».

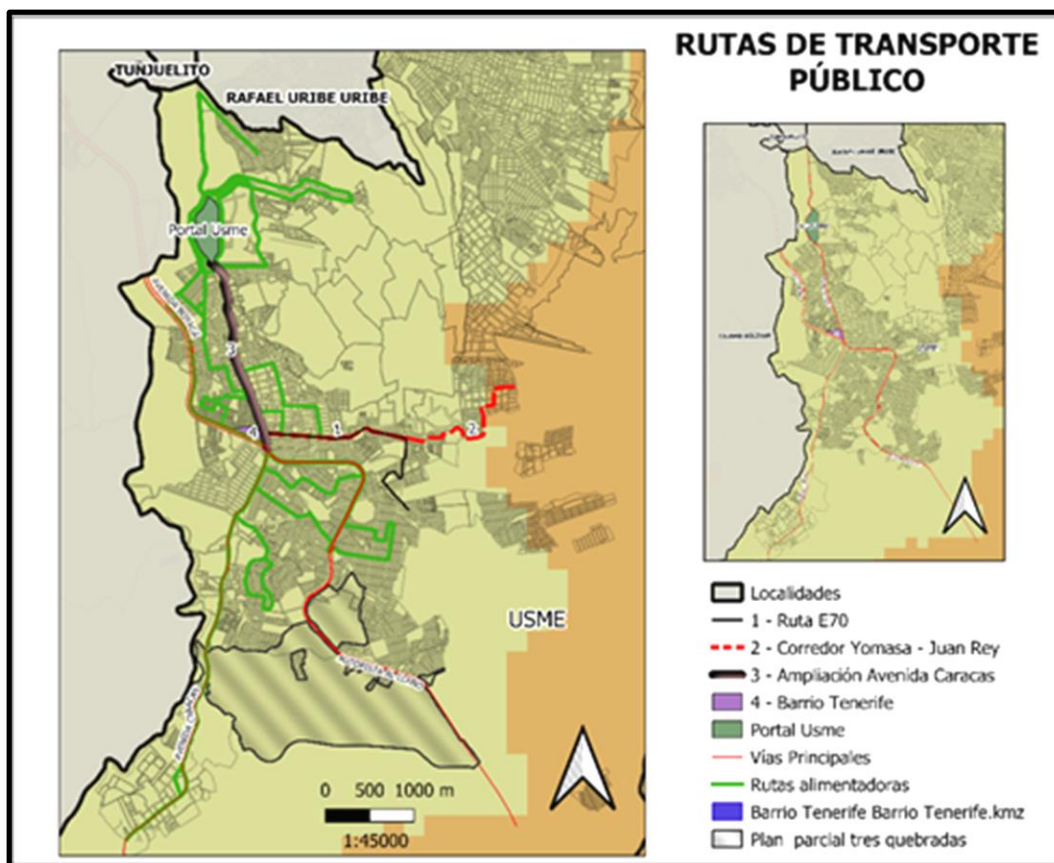
De lo anterior se deriva que el transporte, desde la perspectiva dominante de lo técnico, está dispuesto como una entelequia o como un dispositivo que, por sí mismo, es capaz de generar efectos transformadores sobre el espacio urbano. Así lo atestiguan las ampulosas palabras de académicos e instituciones «consultoras» —imbuidas de un espíritu técnico y por ello incontestable— que propugnan transformar la ciudad con el transporte público (Institute for Transportation and Development Policy, 2014; Susuki, Cervero e Iuchi, 2013).

Como se ha asentado hasta el momento, las *formaciones socioespaciales*, al estar configuradas como mecanismo de circulación de la racionalidad capitalista, comportan, por las contradicciones que le son propias, las formas-funciones-estructuras (Lefebvre, 1968a) en las que se realizan las representaciones espaciales hegemónicas. Además, el Estado y el cuerpo institucional y de agentes que este encarna, reproduce este entramado de intereses bajo la forma de «consenso» (Gramsci, 2000; Lefebvre, 2013). Por ello, Lefebvre (2013) refiere que «el espacio abstracto, el de la burguesía y el del capitalismo, en tanto que ligado al intercambio (de bienes y mercancías, palabras, escritos, etc.), implica consenso más que cualquier otro» (p. 115).

La forma consensual de presentación las dinámicas de estructuración del transporte público y en general las políticas públicas, se encuentra en el nervio de la reproducción de las estrategias neoliberales —y por tanto tecnócratas— de producción del espacio urbano. Es así como «la *homogeneización* no aparece como tal sino a través de metáforas como el “consenso”» (Lefebvre, 2013, p. 319, cursivas añadidas), y en tal medida, este se convierte, junto con la alienación política, en par dialéctico que contribuye, como se acotó en el capítulo anterior, a

*erosionar, ocultar y negar* las posibilidades de comprensión y transformación de las dinámicas dominantes de producción-reproducción de la sociedad urbana.

Así, el transporte público se convierte en un elemento fundamental de la producción desigual del espacio urbano, no únicamente porque atienda a la demanda de movilidad cotidiana, sino porque, como se acotó, le da sentido a las lógicas de producción del espacio y, por ello, responde a las dinámicas de circulación de la racionalidad capitalista. Además, el transporte público, al tiempo que moviliza esta racionalidad, articula centros y periferias en la totalidad del espacio urbano. En el caso de Bogotá es posible, entonces, asegurar que articula un sur segregado que necesita encontrarse con el norte boyante para poder reconocerse y manifestarse en tanto escenario de exclusión.



**Figura 11. Rutas de transporte público en localidad de Usme**

Elaboró: Juan Sebastián Diago Camacho

En efecto, al regresar sobre los *momentos espaciales* de producción de las periferias urbanas, en estos se articula la lógica de funcionamiento del transporte público. De modo que la racionalidad se moviliza (en tanto forma alienada) en:

a) El diseño de planes urbanos, planes viales (denominados desde la década de 1990 planes de movilidad), planes de ordenamiento territorial que le asignan a las periferias un lugar en el contexto urbano,

b) representaciones sociales y culturales de la periferia en la prensa y en diversas manifestaciones sociales, culturales e ideológicas,

c) en la fijación del capital inmobiliario (y las inversiones públicas) en el espacio urbano, siguiendo el patrón (racionalidad) de acumulación del capital, y

d) en la estructuración espacial de la relación trabajo-mercado de la vivienda y el suelo urbano (teoría de la renta), que da como resultado la expansión contemporánea de periferias financiarizadas (este elemento se cruza con los momentos espaciales).

En consecuencia, el transporte público, en cuanto *formación socioespacial*, le da sentido a la racionalidad que produce y pone en circulación centros y periferias. Esto significa que, como bien escaso, pone en juego formas de acumulación y control, aun cuando se presente como lo contrario: posibilidades de acceso y movilidad. En tal medida, no solo articula o desarticula urbanamente, sino que también disemina una racionalidad que se manifiesta en la producción de la totalidad de *formaciones socioespaciales* urbanas en las ciudades del capitalismo dependiente. Por tal motivo,

#### **9.4 Transporte público y producción de vivienda en la localidad de Usme**

La dinámica de producción de vivienda para los sectores de menores ingresos en Bogotá ha estado marcada en las últimas décadas por la expansión del modelo de subsidios a la demanda, que favorece a las compañías inmobiliarias promotoras de desarrollos de Vivienda de Interés Sociales (VIS) y Vivienda de Interés Prioritario (VIP), localizados principalmente en sectores periféricos de la capital. Este modelo, que tiene como marco de acción las reformas urbanas de las décadas de 1980 y 1990, se sustenta en la desaparición paulatina de las empresas oficiales de promoción de vivienda (Instituto de Crédito Territorial - ICT, Instituto Nacional de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana - INURBE, Banco Central Hipotecario - BCH) y la reestructuración del sistema de créditos hipotecarios, como el UPAC (Unidad de Poder Adquisitivo Constante), que venía funcionando desde la década de 1970.

Así, el papel del Estado se centra en garantizar altas tasas de retorno para las corporaciones financieras, y para ello promulgó la Ley 546 de 1999 o Ley de vivienda, en la cual se «señalan los objetivos y criterios generales (...) para regular un sistema especializado para su financiación, se crean instrumentos de ahorro destinado a dicha financiación, se dictan medidas relacionadas con los impuestos y otros costos vinculados a la construcción y negociación de vivienda» (Senado de la República, 1999). Estas líneas de la Ley encuentran amplia correspondencia con lo expuesto por Madden y Marcuse (2018) al llamar la atención sobre una realidad la que «no existe ningún conflicto entre la forma de la vivienda como valor económico y su forma como lugar de vida» (p. 41), la reproducción social se convierte en un activo financiero que puede ser transable en redes y estrategias financieras de alta complejidad y volatilidad. En el mismo sentido, se ubican las reflexiones de Ricardo Gómez (2021) e Ivana Socoloff y Beatriz Rufino (2021), para quienes el panorama de estructuración contemporánea de vehículos financieros de inversión como los REITS (Real State Investment Trust), representan un escenario de creciente subsunción de la vivienda a los intereses del capital financiero.

Ahora bien, no solo se requerían en la década de 1990 mecanismos institucionales que sustentaran los esquemas de financiarización de la vivienda, sino que era necesario que las promotoras inmobiliarias pudieran acceder, en condiciones ventajosas, al suelo urbano. Para ello, el Concejo de Bogotá expidió el Acuerdo 15 de 1998 por el cual creó la Empresa Industrial y Comercial del Distrito Capital Metrovivienda, cuyo objeto legal es:

Promover la oferta masiva de suelo urbano para facilitar la ejecución de Proyectos Integrales de Vivienda de Interés Social y Desarrollar las funciones propias de los bancos de tierras o bancos inmobiliarios, (...) para la ejecución de proyectos urbanísticos que contemplen la provisión de Vivienda de Interés Social Prioritaria. (Concejo de Bogotá, 1998, s/p).

De esta manera, el Estado se compromete a allanar el camino para que el capital inmobiliario desarrolle, sin restricciones legales o espaciales, sus operaciones especulativas en la capital a expensas del derecho a la vivienda que había sido consagrado a principios de la década de 1990 en la nueva constitución política del país.

Desde comienzos del siglo XXI, Metrovivienda «ofrece a los urbanizadores lotes en megaproyectos previo diseño, compra de tierras, dotación de servicios» (CEDE, 2003) para el desarrollo de los proyectos Ciudadela El Recreo en la localidad de Bosa, al sur occidente y Ciudadela Nuevo Usme, en la localidad de Usme, al sur de la capital. Como garantía para el éxito de estos proyectos, Metrovivienda contempla, entre otros beneficios, «\*Tierra a un valor subsidiado, (...) sin ningún tipo de valorización, \*El constructor no tiene que hacer trámites, y \*Se entrega el terreno a crédito, y la firma constructora lo empieza a pagar a medida que va vendiendo sus viviendas» (El Tiempo, 2000).

Se concluye, siguiendo a Rolnik (2017), que la función de esta entidad distrital es congruente con los esquemas de financiarización de la vivienda que ya desde la

década de 1980 habían sido implementados en Chile, bajo el gobierno de Pinochet, y que a lo largo de las siguientes décadas se refinana para así extender sus alcances a un número cada vez más amplio de países en todo el mundo (pp. 67-85). Sin embargo, para los promotores de vivienda no basta con disponer de capital y suelo para sus emprendimientos. A esta ecuación de transferencia de beneficios económicos a agentes privados se debe sumar que el Estado debe proveer las mínimas condiciones para que los pobladores de estos conjuntos de vivienda puedan reproducir sus condiciones de existencia: salud, educación, recreación y transporte.



**Figura 12. Tres mecanismos de acceso a la vivienda en Usme**

Fuente: Madisson Yojan Carmona Rojas

A finales del siglo XX Colombia experimentó una de las mayores crisis económicas de su historia reciente. De acuerdo con Torres (2011) y Arbeláez et al. (215), lo ocurrido en este momento hunde sus raíces en las políticas de liberalización del sector financiero implementadas por los sucesivos gobiernos desde la década de 1980 como respuesta a crisis de la deuda y los mandatos del Fondo Monetario Internacional a través de los Planes de Ajuste Estructural. Uno de los sectores que se vieron más afectados por esta crisis fue el de la construcción, particularmente de vivienda.



**Figura 13. Vivienda de Interés Social y Prioritario en Usme**

Fuente: Madisson Yojan Carmona Rojas

Según Cuervo y Jaramillo (2009), en «1990 mediante la Ley 45 de ese año, se reformó el sistema financiero del país, que de “bancas especializadas” pasa a ser de “multibanca” o de “espacio bancario único”» (p. 9). Así, las Corporaciones de Ahorro y Vivienda (CAV) creadas en 1972 para captar recursos de ahorradores con el objeto de promover emprendimientos de vivienda de interés social, y que contaban con un régimen financiero particular, tuvieron que enfrentar la competencia de la banca comercial, nacional e internacional, que estaba autorizada, desde 1990, para captar recursos con destino a desarrollar proyectos de vivienda. Cuervo y Jaramillo sostienen que el proceso de liberalización «tuvo como una primera consecuencia que la tasa de interés general del mercado financiero de ahí en adelante operase plenamente en el sector [construcción de vivienda] y se perdiese la relativa autonomía que antes se disfrutaba en términos de una tasa menor y de menores oscilaciones» (p. 9).

Lo anterior tuvo un impacto directo en el mercado de vivienda, toda vez «el aumento en la tasa de interés y sus eventuales fluctuaciones se les transmitió no solamente a los prestatarios nuevos (...), sino al gran volumen de compradores de vivienda que tenían deudas hipotecarias con las CAV» (Cuervo y Jaramillo, 2009, p. 9). El efecto más notable fue una disminución dramática en los préstamos para la compra de

vivienda nueva y, en consecuencia, el sector de la construcción redujo sus índices de desempeño. En este marco de acción macroeconómica, la presión del capital inmobiliario sobre el Estado obliga a que se estructuren salidas para que el sector recuperara el dinamismo previo a la crisis.

Es así como, en medio de la crisis, el gobierno distrital crea la Empresa Metrovivienda con el objetivo de proveer suelo urbano de bajo costo a los desarrolladores inmobiliarios, que en medio de la crisis debían disminuir ostensiblemente el capital invertido para mantener en niveles aceptables sus tasas de capitalización. Además, en este mismo periodo se crea la Empresa de Renovación Urbana (ERU) cuyos objetivos son: «Gestionar, liderar, promover y coordinar la formulación y puesta en marcha de programas de renovación urbana en sectores deteriorados del suelo urbano» y «Adquirir por enajenación voluntaria o expropiación, los predios vinculados a Unidades de Actuación Urbanística, y aportarlos o enajenarlos a la entidad gestora respectiva, cuando sus propietarios rehúsen a hacerlo por su propia cuenta» (Concejo de Bogotá, 1999).

Amparado en estas estrategias legales de desposesión (Harvey, 2007), el capital encuentra en la ciudad de Bogotá un escenario para aplicar las maniobras especulativas que le son propias. Si además la implementación en el mismo periodo del sistema Transmilenio – BRT, garantiza, durante el proceso de construcción y operación concesionada a agentes privados, la absorción de cantidades ingentes de capital, es posible comprender cómo la lógica de financiarización del suelo y la vivienda (Rolnik, 2017) y de los servicios urbanos (Harvey, 2014b), en síntesis de los medios de reproducción social (Harvey, 2014c), se espacializa de forma violenta bajo los signos de la expoliación (Kowarcik, 1979) y el despojo, en la capital.

Si bien el transporte público urbano bajo los signos de la mercantilización se encuentra representado de manera precisa en la implementación del BRT en Bogotá, una mirada más amplia sobre él revela que, aun cuando se halle rodeado del discurso de la movilidad urbana sostenible, las aparentes mejoras en las



alternativas de movilidad centradas principalmente en elementos técnicos y tecnológicos, en realidad continúan encubriendo los mecanismos de espacialización de las lógicas de valorización del capital. De esta forma, las crecientes brechas socio-económicas en las ciudades latinoamericanas que, desde las perspectivas neo-institucionalistas —muy en boga en los estudios urbanos contemporáneos— se identifican como resultado de la falta de claridad en las reglas del juego económico, circulan por las ciudades gracias a una estructuración del transporte público urbano que privilegia, por sobre el bienestar de los pobladores urbanos de menores ingresos, las necesidades de valorización del capital.



**Figura 14. Asentamiento informal en suelo de conservación de Usme**

Fuente: Madisson Yojan Carmona Rojas

Por lo expuesto, contrario a lo que sostienen estas perspectivas, los rasgos más sobresalientes de la segregación residencial en Bogotá (Gouëset (coord.), et al., 2015) estén asociados al «efecto de lugar de residencia» (p. 340) y, por lo tanto, a la elevada distancia —no solo espacial— con la «oferta de empleos, bienes y servicios no distribuida de manera equitativa en el conjunto del espacio urbano» (p. 340). Lo anterior evidencia la manera como «las fuerzas (productivas) desplegadas sobre una práctica espacial (social y determinante-determinada)» (Lefebvre, 2013, p. 219) se enfrentan (chocan) con los procesos de producción y reproducción de la vida en las periferias del capital, incorporándolos (en tensión) bajos los signos de la alienación que se plantea en el horizonte productivo-improductivo del capitalismo como mecanismo de dominación.

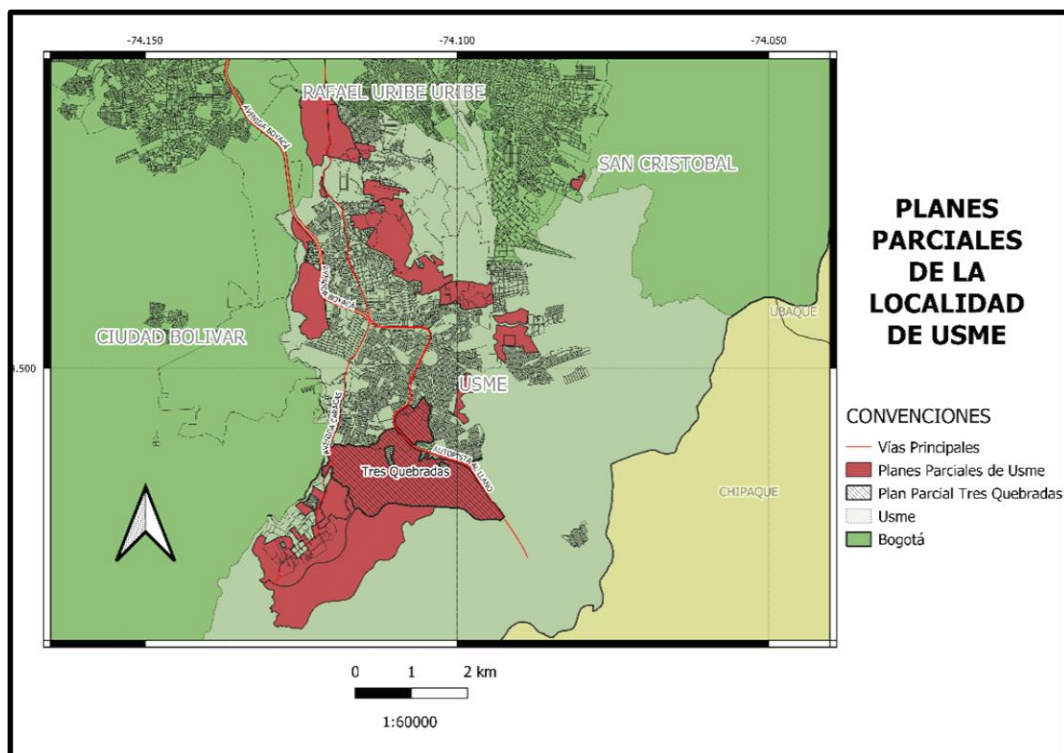
Se entiende así, el transporte informal y las prácticas informales en las rutas alimentadoras como mediaciones socioespaciales que se configuran de manera desigual en las escalas locales y barriales. Un segmento del capital se centra en la gestión y construcción de vivienda de interés social y prioritario, mientras que otro, con la necesaria intermediación de los gobiernos, gestiona soluciones de transporte formal como el BRT. Sin embargo, como parte del mismo proceso de valorización, reconocen que las mediaciones de la informalidad les permiten continuar desarrollando vivienda sin que la presión de las comunidades y los habitantes sin que la presión por mejoras sustanciales en el transporte público se eleve al extremo de amenazar la reproducción de sus estrategias de valorización.

### **9.5 La lógica del capital se reproduce en Usme**

Un tema que ha captado la atención de los habitantes de la localidad de Usme en el último cuatrienio ha sido la renovación, propuesta desde la segunda administración de Enrique Peñalosa (2016-2019), del Plan de Ordenamiento Territorial que está vigente desde 2004. En particular, las comunidades han llevado a los procesos de concertación del POT, dos asuntos: a) la extensión del Transmilenio, con lo cual los predios de la zona aledaña a la Avenida Caracas hacia el sur del Portal de Usme serán objeto de compra o expropiación para permitir las obras de ampliación y b) los programas de vivienda de interés social y prioritario que se van a construir en la zona rural de la localidad, en particular el contemplado en el Plan Parcial Tres Quebradas (9.000 unidades de vivienda), encabezado por la Empresa de Renovación Urbana - ERU.

Para los propietarios de los predios localizados en la zona de influencia del futuro nuevo Portal de Transmilenio de Usme (Sector Tenerife), la preocupación está centrada evitar, a toda costa, que el proyecto se materialice (Díaz, 2021). Por su parte, no han sido pocas las reuniones promovidas por el gobierno para persuadir a estos propietarios de vender, sin embargo, dado que este proyecto es de utilidad

pública, Trasmilenio en conjunto con la ERU disponen de los instrumentos legales para expropiar, en caso de no llegar a un arreglo favorable.



**Figura 15. Planes Parciales de la localidad de Usme**

Elaboró: Juan Sebastián Diago Camacho

En el caso del Plan Parcial Tres Quebradas, el conflicto radica en la oposición de las comunidades campesinas allí asentadas. En medio de la opacidad que caracteriza este tipo de emprendimientos, el suelo de este sector está catalogado en el POT vigente como de expansión, por lo que es posible que se incluya en los proyectos de construcción masiva de vivienda, aunque si se considera como rural, bajo la misma lógica de utilidad pública, podrían autorizarse los desarrollos inmobiliarios.



**Figura 16. Plan Parcial Tres Quebradas**

Fuente: <https://www.constructorabolivar.com/sites/default/files/imagenes/macroyectos/planta-urbana/Tres-Quebradas-ubicacion-actualizada.jpg>

Las dos situaciones corresponden a las estrategias de actuación del capital inmobiliario en lo que Rolnik (2017) ha denominado la guerra de los lugares en la era de las finanzas. En particular la autora refiere cómo «el pluralismo jurídico» (p. 146) propio de los arreglos institucionales de las ciudades del Sur Global representa «relaciones de orden, autoridad y poder» (p. 146) que sirven como vehículo para expandir las fronteras de inversión del capital en sectores urbanos principalmente producidos por medio de autoconstrucción.

En este contexto cobra validez la discusión que Rolnik (2017) retoma de Davis (2014) al considerar que la informalidad urbana más que un fenómeno urbano es un campo de disputa en el cual los aparentes límites entre lo legal y lo ilegal se tornan difusos. De tal suerte que estos, caracterizados por relaciones asimétricas de poder —que se espacializan—, no son consistentes sino mediados por las contradicciones propias de los procesos de producción del espacio.

En síntesis, lo que para el gobierno distrital, desde su óptica no relacional, representará mejoras en la movilidad urbana (la extensión del Transmilenio), para otros representa renunciar a sus viviendas, y así abrir paso a la construcción de unidades habitacionales que en el mediano plazo saturarán, como ya ocurre, el sistema de transporte masivo. No obstante, estas dos perspectivas, en sus tensiones, son las que permiten comprender de manera cabal la forma en la que se producen y reproducen las condiciones de producción desigual del espacio urbano en las ciudades del capitalismo dependiente.

## Reflexiones finales

\*\*\*

Durante los meses más álgidos de la pandemia, y con los tiempos y espacios del confinamiento, los momentos de reflexión se orientaron a buscar respuesta a preguntas que iban y venían: ¿cuál es la necesidad —acaso necesidad— de pensar las periferias urbanas y el transporte público desde la perspectiva de las *formaciones socioespaciales*? ¿qué está pasando en Usme con los vecinos que ya, desde antes de la pandemia, padecían los efectos de un régimen económico y político cada vez más oprobioso?

Y el sentimiento de contrariedad se hacía más intenso conforme llegaban las imágenes de los «trapos rojos»<sup>44</sup> en las ventadas de aquellas casas tantas veces visitadas durante los últimos años. A ello se sumaron las voces de los pobladores de Usme que clamaban al gobierno distrital y nacional por «ayudas» para poder alimentarse o para no ser expulsados de sus viviendas. Quedarse en casa y lavarse las manos no era opción.

\*\*\*

En *La tierra es plana. Breve historia del mundo globalizado del siglo XXI* Thomas Friedman (2007) presenta un orden mundial que se mueve hacia un «inexorable avance de la tecnología y del capital hacia la eliminación de todas las barreras,

---

<sup>44</sup> Las imágenes del «trapo rojo» son símbolo inigualable de lo que significa la cuarentena para los habitantes pobres del país. Un «trapo rojo» que, colgado en las puertas y ventadas de los hogares, no concuerda con el discurso de prosperidad económica que los gobiernos insisten en promover. Así, pues, el «trapo rojo» anuncia el hambre y también habla de la cuarentena. Al no poder salir de las casas, so pena de ser acreedores a una multa de COP1.000.000 (USD 250), se aguarda en las casas *atenidos* a que las autoridades reconozcan este símbolo y acudan a aliviar las necesidades más elementales.

fronteras, fricciones y restricciones al comercio global» (Friedman, 2007, p. 215). Para Harvey (2017b), esta «epifanía experimentada en un campo de golf ubicado en el centro de Bangalore, en el sur de la India» (p. 63) es reveladora de un imperativo: aplanar la tierra. Así, el multipremiado columnista de *The New York Times*, sostiene que las redes informáticas, la aceleración de los flujos financieros y las bondades del teletrabajo contribuyen, si se eliminan las fricciones causadas por las políticas proteccionistas de los Estados-nación, a la realización del imperio del libre. En la tierra plana todo debe circular sin obstáculos, fundamentalmente la racionalidad capitalista.

Quince años después de la aparición de su *best seller*, Friedman (2020) se dedica a pontificar sobre el Covid-19. Para él, la pandemia es una constatación de su postulado de antaño, pues es evidente que el mundo se ha globalizado, se ha aplanado. Sin embargo, con la evidente mortalidad del virus en su país, ya no se muestra tan convencido con la profecía de la eliminación de las fricciones impuesta por Estado-nación al avance de la globalización, antes bien, reconoce que esta coyuntura muestra para Estados Unidos «cuál es la calidad de su gobierno, cuál es la calidad de su sistema de salud pública» (Friedman, 2020). Después de todo, el mercado resultó no ser tan infalible.

Ahora bien, el recurso que encuentra Friedman para explicar la rápida propagación del virus y las torpes medidas adoptadas por presidente Trump y otros mandatarios en el mundo, es que «nunca hemos peleado contra la Madre Naturaleza (...). Y siempre gana al final» (2020, s/p). En consecuencia, dado que la «Madre Naturaleza», en su insondable sabiduría, no prodiga a sus hijos los frutos por igual, las «sociedades menos aplanadas» no dispondrán de recursos para hacer frente a la furia de esta Madre.

Así, en una clara revalidación de la ideología determinista del siglo XIX (Peet, 1985) —y que nunca se fue—, Friedman (2020) sostiene que «la Madre Naturaleza utiliza muchas herramientas para resolver la supervivencia del más apto» (s/p), entre las

que se encuentra «un test de esfuerzo en todo el mundo sobre quién tiene los genes, las aptitudes físicas y aquellas para gobernar, para sobrevivir a esta pandemia, y pasar su ADN a la próxima generación. Así es como funciona». En palabras de Diamond (2017)<sup>45</sup>, esto permite ver «Por qué unas sociedades perduran y otras desaparecen».

Por lo anterior, con la Madre Naturaleza como fuerza motriz del Covid-19, la sociedad está frente a un virus que selecciona a los más aptos para habitar, triunfantes, el mundo plano que emergerá. Allí, como es evidente, muchos no tienen cabida pues se trata de millones de personas cuyo ADN, según Friedman, no los llevará por la senda del triunfo en la carrera contra el contagio y contra la muerte.

Con la Madre Naturaleza a cuestas, también llegan las medidas gubernamentales para «atacar el problema» del virus: así, a la declaratoria de emergencia económica, social y ecológica por parte del ejecutivo, le sigue la programación de un simulacro de cuarentena, puesto en marcha por los gobiernos locales, para llegar a la imposición de una cuarentena nacional. El aislamiento preventivo obligatorio recorre la senda de un virus que se presenta, en el discurso de la «externalidad de la naturaleza» (Smith, 2020, p. 28), como una manifestación de que lo «inhóspito y lo salvaje» debe ser dominado, aplanado. La tierra plana. Aplanar la curva.

Entretanto, una nueva pregunta: ¿Qué es entonces la Geografía-Madre Naturaleza? Desde aquellos destinados —¿por la misma naturaleza?— a producir-reproducir representaciones hegemónicas, es un destino, una marca, la ruina o acaso la constatación —promovida desde el oráculo y los apóstoles del Banco Interamericano de Desarrollo— de que América Latina está «condenada por su geografía» (Gallup, Gaviria y Lora, 2003).

---

<sup>45</sup> El libro de Diamond (2017) se inscribe en la línea de autores como Lewis Dartnell (2019) o Robert D. Kaplan (2015), para quienes la geografía determina el destino de las sociedades.



Con el simulacro y la cuarentena, el Covid-19-naturaleza se acercaba cada vez más a las realidades cotidianas de los millones de habitantes de la capital y de las demás ciudades, municipios y departamentos que adoptaron las mismas medidas. Por esta vía llegaban las preguntas apremiantes: ¿qué va a pasar con el empleo, con el rebusque? ¿cómo quedarnos en casa si no hay casa? ¿cómo lavarnos las manos si no hay agua? Los decretos de emergencia económica priorizan rescatar a los bancos, y así se confirma que las cargas del confinamiento se repartirán, como corresponde en el capitalismo, de manera desigual. ¿Y los demás?

La incertidumbre aparece en el horizonte: los capitalistas jugarían su mejor partido despidiendo empleados y, cuando no, exigiendo al gobierno mayor flexibilización de las ya maltrechas legislaciones laborales, mientras tanto, millones de trabajadores de la informalidad recibirían un mensaje lapidario proveniente la vicepresidenta de la República: «Esto no es *atenidos* [esperar que otro haga lo que le corresponde a cada individuo] a ver qué hace el Gobierno por cada uno de nosotros» (Ramírez, 2020, énfasis añadido).

El gobierno nacional y los gobiernos locales, siempre prestos a atender las situaciones de protesta social con el despliegue de fuertes operativos policiales, se comprometían a tramitar las demandas de la población de manera oportuna. Así lo hicieron saber, y los medios de comunicación oficialistas se encargaron de hacerlo entender como verdad incontestable. La premisa era que, en un «Estado social de derecho» como el colombiano, regido por los principios de la democracia, las vías de hecho no serían permitidas. Todo debía pasar por los canales oficiales de comunicación, los cuales, en la cuarentena, solo funcionarían con la mediación de lo virtual.

En el mundo de fantasía que domina la política nacional y local en el país, los gobernantes asumieron que, en Colombia, tierra plana, la mayoría de habitantes tenían acceso a computadoras, celulares inteligentes, cobertura de internet, y por ello la cuarentena habría de lograr el deseo, muchas veces aplazado, de «aplanar»

a la población más necesitada y llevarla por el camino de la docilidad a la hora de manifestar sus carencias. Sin embargo, las voces del hambre se alzan y toman, por asalto, las calles.

Entonces, miles de habitantes, algunos ataviados con tapabocas, se toman las calles de las periferias de Bogotá, para reclamar el apoyo del gobierno nacional y distrital. Al tiempo concurren, igualmente ataviados con protección —ahora contra el virus de la protesta social— las fuerzas del orden. Aplanar la curva del Covid-19-naturaleza es el objetivo, todo lo demás puede esperar. Por ello, la respuesta gubernamental se presenta al unísono: aun con las calles vaciadas de tráfico vehicular y peatonal, no se permitirán bloqueos de vías. El capital o, mejor, la racionalidad capitalista, debe circular. Esa es su «naturaleza».

Como se ve, la respuesta, consignada en el libreto de atención a la emergencia económica, social y ecológica, ha sido el envío de las fuerzas del orden para que, en caso de «agotarse las vías del diálogo», garanticen el cumplimiento de la norma incontestable del capitalismo: «la propiedad privada es sagrada». De nuevo en la calle, deben elegir «racionalmente» el sentido de la vida durante la pandemia: «quédate en casa» y «lávate las manos».

Agazapadas en los decretos de emergencia económica, las medidas de alivio a los grandes capitales del país se abrieron paso. Primero fue repartir entre los empresarios del agro ingentes sumas de dinero para que se garantizara «la cadena de abastecimiento de alimentos». Luego vino una maquillada reforma pensional que le había sido esquivada a las Administradoras de Fondos de Pensión -AFP-. Agremiadas en Asofondos: el alivio les llegó descargando sobre el ya maltrecho fondo público de pensiones, Colpensiones, las obligaciones de jubilación de 20.000 adultos mayores. Las AFP no quieren lidiar con los viejos, solo desean recibir el néctar de los más jóvenes. Mientras tanto, las cuentas de retiro de los trabajadores depositadas en las AFP, redujeron sus saldos en un promedio de 10%. Socializar las pérdidas, privatizar las ganancias.

Para completar la faena de alivios económicos, se autorizó al Banco de la República para que: a) disminuyera el encaje bancario del 11 al 8%, lo que representó para las entidades financieras una inyección de capital cercana a 2.309 millones de USD y b) recortara la tasa de intervención monetaria para los préstamos a la banca privada. Al tiempo que esto ocurre, ésta continúa reclamando el pago oportuno de los créditos hipotecarios y de consumo. Claro, también salieron presurosos a mostrar solidaridad entregando alimentos y «donaciones» —las cuales se verán reflejadas en disminuciones en los ya bajos impuestos de renta y patrimonio que abonan anualmente al fisco—. Es el rostro humano del capital financiero: un negocio redondo.

Siempre ha estado allí y se mueve. Las páginas virtuales de la prensa oficialista se reservan para los «gestos bondadosos» de los capitalistas que se comprometen a aliviar las necesidades de los más pobres. Pero la autogestión, el apoyo mutuo, la solidaridad no se orientan por el espíritu del lucro o del cálculo de interés. Se ponen en acción los comités barriales y comunitarios que meses atrás llenaban las calles en el multitudinario paro del 21 de noviembre de 2019. Los combos, los parches, los colectivos. Aquellos que en la protesta social son señalados por la propaganda mediática como desestabilizadores del orden o «chusma», ahora acuden a las calles, a los barrios.

Bienes y servicios que le corresponde garantizar al Estado, las redes comunitarias de apoyo mutuo los proveen. Son acciones limitadas y su alcance espacial se circunscribe, en gran medida, a lo que lo que la cuarentena permite —la amenaza de las cuantiosas multas cumple múltiples funciones—. Sin embargo, hablan del acompañamiento en medio de lo trágico que es para millones personas no llevar a sus casas el sustento diario. No son iniciativas aisladas, pues estas representan la producción de espacios de acción socio-política que contribuyen de manera decidida a la formación de comunidades barriales que reescalan el hartazgo con las condiciones de expoliación urbana, al tiempo que movilizan el emblema que

retumba, amenazante, en los oídos de la clase dominante: «solo el pueblo salva al pueblo».

Y la clase dominante, tan pagada de sí, acepta la estrategia de contención: anuncia la compra de armas y municiones para dotar al Escuadrón Móvil Antidisturbios (ESMAD) de más y mejores medios para la férrea defensa de la propiedad privada. Las redes de solidaridad hablan de lo esencial. Representan la posibilidad de ver más allá del Covid-19, pero tampoco son las voces proféticas o los cantos de sirena que anuncian en la internet la llegada de la era de los diversos «pos». Disputan un espacio desde abajo para los de abajo. Lejos de los reflectores de la prensa complaciente con el régimen, no coleccionan «likes» o fotos compasivas en las redes sociales y no inundan de sonrisas el mundo de la pobreza.

Así, mientras día a día, con la «reactivación» de la economía, el avance desigual de la vacunación y el aplanamiento de la curva del Covid-19 impuesto por decreto desde el Gobierno, se busca que simular un retorno a la «normalidad», la «autogestión muestra la vía de una transformación [radical] de la vida» (Lefebvre, 1970, p. 92). Es así como las inquietudes del inicio encontraron cauce no solo en las noticias que llegaban, sino también en una apuesta analítica que se reveló como indispensable para orientar diversos espacios de acción socio-política que reclamaban compromiso, denuncia y una decidida toma de partido por las periferias y sus causas.

Entretanto, otras preguntas se suceden y ahora recorren las calles de Usme y las periferias del capitalismo dependiente. Lo hacen en forma de protestas multitudinarias reprimidas, a sangre y fuego, por el establecimiento, pero también bajo las formas, diversas, amplias y solidarias, de la autogestión. Sin embargo, el capital también se mueve a sus anchas por las periferias, y en este *momento espacial* pandémico busca afanosamente ya no solo «aplanar la curva» sino extender sus redes a todos aquellos espacios que le eran esquivos.

\*\*\*

El transporte informal en América Latina ha experimentado una fuerte expansión en las últimas décadas como consecuencia de las políticas de privatización de los servicios de transporte, la flexibilización de las normas y las dinámicas de periurbanización. Sin embargo, llama la atención que aún con ello, la investigación sobre el tema se ha mantenido, tanto cualitativa como cuantitativamente, en niveles bajos. Como se refirió en el *capítulo 1*, este rezago se debe al énfasis en aspectos eminentemente técnicos del transporte público de un número representativo de estudios y por la desatención a miradas que, más allá de los estudios de caso, propendan lecturas más globales de las problemáticas urbanas.

Por lo anterior, la investigación sobre el transporte informal en las ciudades del capitalismo dependiente, orientada desde la perspectiva de las *formaciones socioespaciales*, representa el primer momento de una tarea que se encamina a comprender cómo este se inserta y participa de las lógicas hegemónicas de producción y reproducción del espacio urbano en los países dependientes. Es por que revisar las perspectivas de estudio sobre el transporte informal es un aporte para comprender los horizontes de estudio de dinámicas urbanas, toda vez que, aun cuando hay numerosas revisiones sobre vivienda, servicios públicos domiciliarios, dinámicas de expansión y una amplia gama de temas, los vínculos entre informalidad y transporte han se mantienen cuando menos en la sombra.

En consecuencia, mirar el transporte público lejos de los discursos puestos de moda por organizaciones financieras y entidades dedicadas a promover la «movilidad urbana sostenible», necesariamente debe hacerse desde la teoría urbana crítica latinoamericana que desde décadas atrás se ha dedicado a transformar las estructuras analíticas de los problemas urbanos. En tal sentido, es importante referir que estas perspectivas críticas han procurado avanzar en estructurar respuestas a la profunda crisis de movilidad cotidiana que padecen los habitantes de los sectores de menores ingresos.

Estas respuestas buscan que las comunidades afectadas por la crisis del transporte público manifiesten sus preocupaciones y expectativas, mediante el diálogo directo en el nivel barrial y local, en contraposición a lecturas que, centradas en los mecanismos de participación formal no efectiva privilegiando metodologías de procesamiento de datos cuantitativos, que por lo tanto se abstraen de las necesidades más sentidas de la población; se entiende que el contacto con las realidades urbanas es más fiable en cuanto más datos estén disponibles. De tal suerte, recuperar las orientaciones del «comprender» de Bourdieu (2010, p. 527-543) lleva a las comunidades a apropiarse de las problemáticas urbanas, y participar de un horizonte de oportunidades que no se restringe a las relaciones verticales propias de los ejercicios de planeación participativa implementados por los gobiernos locales.

Por otra parte, la investigación sobre la formación del transporte informal, que surja de una lectura de la totalidad urbana propia de la teoría urbana crítica, podrá ampliar sus agendas de trabajo para explorar las relaciones socioespaciales conflictivas descritas por la presencia de múltiples agentes urbanos interesados en el control de los diferentes espacios urbanos en los que hace presencia del transporte informal. De esta manera será posible arrojar luces, por ejemplo, sobre la forma en la que en las nuevas periferias financiarizadas frente a la ausencia de transporte público formal, se producen arreglos informales de transporte marcados por complejas redes de intermediarios que tienen por función servir de puente con las autoridades locales para lograr que sus rutas y servicios sean tolerados. A su vez, la investigación sobre transporte informal asentada sobre los presupuestos ya referidos, coadyuva a comprender las intensas luchas para controlar el espacio en las cuales los empresarios de las rutas concesionadas o formales también llevan sus intereses al transporte informal con el objeto de ampliar su papel monopólico.

En este orden de ideas, es preciso nutrir la investigación sobre transporte público informal con perspectivas que permitan leer de forma integrada los efectos de los

procesos de reestructuración económica, política y espacial sobre las prácticas cotidianas de los pobladores de las metrópolis del capitalismo dependiente. Es precisamente desde ese ángulo a partir del cual será posible construir agendas investigativas más robustas e independientes, que redunden en beneficio de los habitantes de los sectores más afectados por las tendencias contemporáneas de financiarización de la vida urbana, de las cuales el transporte, como se vio, representa un ámbito de primordial interés por parte del capital.

\*\*\*

Uno de los rasgos más visibles de lo que aquí se ha denominado «nebulosa de los planes y proyectos urbanísticos» —promovidos desde los gobiernos locales y nacionales con arreglo a los intereses del gran capital— es, como se ha insistido, el carácter homogeneizante de sus presupuestos fundamentales. Ahora bien, este carácter no emerge con el «empresarialismo urbano» (Salinas, 2014; Di Virgilio, 2014) o «gerencialismo urbano» (Pahl, 1974) y la lógica neoliberal que lo caracteriza, aunque es claro que contribuyen, en su conjunto, a darle a la tendencia homogeneizante una orientación cada vez más distante del horizonte de las prácticas cotidianas que los pobladores urbanos estructuran para enfrentar las formas hegemónicas de producción del espacio urbano periférico.

Claramente esta orientación, que implica distancia y distanciamiento —en el sentido de lo expuesto—, no es casual, pues al responder a los mecanismos de circulación de la racionalidad capitalista busca reproducir los imperativos de la producción del valor de cambio como medida universal del mundo social. No obstante, los *momentos espaciales* en los que la tendencia a la homogeneización se «fija» en el espacio urbano, y contrario a los imperativos derivados de su carácter «abstracto fetichizado» (Lefebvre, 2013, p. 149), muestran cómo las contradicciones con aquello de lo que intenta escapar incasablemente se agudizan, al punto de amenazar la reproducción de su razón hegemónica.

Cuando esta tendencia a la homogeneización se somete a la «prueba del espacio» (p. 445-446), a la «experiencia vivida» (p. 149), los rasgos más dramáticos de la vida urbana expuesta a los designios del capital señalan su resquebrajamiento: el estallido en fragmentos de aquello que se pretende homogéneo —esto es las *formaciones socioespaciales*— llega a disponerse como realización plena de las contradicciones y, en tal medida, al mismo tiempo como posibilidad de apertura al tiempo-espacio de la realización de la vida cotidiana más allá de su colonización por parte del capital.

Entretanto, las diversas fracciones y sectores de clase dominantes ponen en circulación concepciones del espacio —con un carácter igualmente dominante— las cuales hacen ver como realizaciones derivadas del más puro acto de reflexión teórica-técnica objetiva no «contaminada» por intereses políticos particulares, aun cuando este mismo gesto represente su particular tendencia a la imposición. En este punto es válido decir que el «vínculo entre *saber* y *poder* se vuelve manifiesto» (Lefebvre, 2013, p. 71), pero siempre con la condición de aparecer transparente (en medio del enmascaramiento para no ser reconocido como recurso de dominación).

De allí que el espacio abstracto, aun con todo y lo nebuloso que pueda ser, funja «de instrumento a las fuerzas que hacen tabla rasa de todo lo que se les resiste y amenaza en suma, de las diferencias» (p. 322). Por ello se cifran los empeños en extender las formas homogeneización a las diversas esferas de la geografía urbana del capitalismo dependiente, para lo cual reconocen como indispensable colonizar los espacios de decisión política.

En consecuencia, los planes y programas de desarrollo urbano, estructurados como mecanismos de «alienación política», deben responder a estos imperativos: las periferias urbanas desaparecen, casi que por arte de magia —ocultamiento—, de los documentos, diagnósticos, reportes técnicos y normativas producidas desde el bloque en el poder con el objetivo de «aplanar» el espacio urbano. Hay en ello, por supuesto, un alto grado de violencia, pues se persigue que las periferias urbanas,



en tanto *formaciones socioespaciales* que emergen de la tensión dominación-apropiación, queden subsumidas en las representaciones urbanas hegemónicas y, en consecuencia, «todo aquello que allí tiene lugar» sea normalizado bajo los signos de la modernización, la gobernanza urbana y los halagüeños índices de desarrollo urbano sostenible.

En última instancia, la negación de las periferias urbanas en el discurso institucional permite ver cómo la violencia que «se concretiza en una producción de espacios homogéneos» (González, 2018, p. 169), se dispone como recurso privilegiado para la reproducción del «carácter enajenante y explotador» (Sánchez Vásquez, 2013, p. 454) del espacio urbano capitalista. De esta manera, para la clase trabajadora la violencia del despojo no solo se manifiesta en habersele arrebatado los medios de producción sino también en privársele de «los medios para producir su propia identidad individual y colectiva» (Wacquant, 2007, p. 65), con lo cual queda expuesta<sup>46</sup> a los ciclos de valorización del capital y, por tanto —como representación de la alienación— a encontrar en el espacio urbano un objeto extraño y distante no solo de su capacidad productiva sino de su posibilidad de crear un horizonte de acción —la utopía negada— que subvierta este orden socioespacial excluyente.

Así, al no ser nombradas, y ocultarlas se manifiesta la racionalidad que soporta la reproducción del espacio urbano continuo y solo perturbado por «externalidades negativas», las periferias urbanas quedan subsumidas en un complejo juego discursivo tecnocrático en el que la lucha de clases, la superexplotación y el despojo les dan paso a lenguajes centrados en lo consensual y los acuerdos ciudadanistas

---

<sup>46</sup> En Agamben (2017) ello corresponde a «nuda vida». Osorio (2017) retoma la discusión de Agamben sobre el *homo sacer* y la «nuda vida», sin embargo, a partir de una crítica marxista a los postulados que sostienen conceptos, va a señalar que, contrario a lo que sostiene el filósofo italiano y número significativo de sus seguidores, «es el trabajador la expresión del moderno *homo sacer* en la sociedad regida por la lógica del capital. Su vida *desnuda queda* en entredicho desde el momento mismo en el que se ve obligado a poner a disposición del capital no solo su fuerza de trabajo sino su cuerpo viviente» (p. 62, segundo énfasis añadido)

a partir de los cuales, de acuerdo con Delgado (2016), se persigue la «democratización tranquila de la sociedad, que no altere ni amenace los planes de acumulación capitalista, que no cuestione los mecanismos de control real sobre la sociedad» (p. 15). Con ello el Estado busca renovar su papel de garante del «interés general» de una población urbana que en el discurso gerencialista, al igual que el espacio, se piensa en lo abstracto, es decir desligado y a buen recaudo de intereses y conflictos de clase, toda vez que, de acuerdo con estos mismos discursos, el fin de la historia —al que asisten impávidas las sociedades contemporáneas— es a su vez el fin de las clases sociales.

\*\*\*

Por lo anterior, del despliegue de las formas contemporáneas de «alienación política» se desprende que las periferias urbanas quedan expuestas a un panorama ambivalente en el que:

a) por un lado, tanto las instancias de gobierno como la «pequeña burguesía intelectual» (Garnier, 2006, 2015, 2019), que le sirve de acicate, se empeñan en negar su existencia, para lo cual «crean» complejas estructuras discursivas sobre las que se parapetan y pontifican: allí se ubican los sistemas urbanos sostenibles, las ciudades resilientes, las ciudades de los 15 minutos —para el caso bogotano, con una dosis de «creatividad» insospechada, ¿o será acaso de interés por las escalas?, el gobierno distrital subió el umbral hasta los 30 minutos— importadas directamente de París, y muchas otras «fórmulas de éxito» destinadas a persuadir sobre a la población sobre la inexistencia de periferias urbanas para así proponer lecturas «no politizadas» de la realidad urbana.

b) y por otro, en la «aplicación» de políticas públicas —entre las que se destaca aquellas destinadas al transporte público— amparadas en estos discursos, se sostiene que es indispensable desarrollar programas y planes de atención a las necesidades insatisfechas de los habitantes de las periferias, y para ello se insiste

en incorporar este «capital humano» a la dinámicas de modernización económica propias del universo de las finanzas: a) elevar las tasas de bancarización para lograr un acceso más expedito al crédito y, por tanto, a la propiedad y b) promover una cultura institucional de emprendimiento para que así la población no dependa del «Estado paternalista» y, por esta vía, se apropie de su destino.

De allí que, derivado de esta ambivalencia —como se acotó en voz de la vicepresidenta de la República—, sea indispensable hacer ver que «Esto no es *atenidos* [esperar que otro haga lo que le corresponde a cada individuo] a ver qué hace el Gobierno por cada uno de nosotros» (Ramírez, 2020, énfasis añadido). En este sentido, es posible afirmar que este panorama ambivalente se yergue en el horizonte de las periferias urbanas como un «*campo ciego*» (Lefebvre, 1983, pp. 29-53).

Y en este «*campo ciego*» (Lefebvre, 1983, p. 33) la «paradoja» (p. 35). Las contradicciones —que las periferias urbanas revelan pero que el capital ha intentado ocultar en el «aplanamiento del espacio»— se manifiestan en su totalidad: «presencias» y «ausencias» (Lefebvre, 2006) del conflicto socioespacial que conducen a abrir la «caja negra» (Lefebvre, 1983, p. 33) en la que estas han pretendido se introducidas. ¿Qué sale de allí? La utopía y el escape del cerramiento impuesto por la lógica de «expropiación de la política» (Osorio, 2014, p. 87).

Utopía que «no tiene nada en común con lo imaginario abstracto» (Lefebvre, 1983, p. 45) y, por tanto, no conduce a añoranzas de pasados prodigiosos —la clausura del espacio-tiempo— sino que representa apertura a virtual-posible. Lo contrario, en términos de Lefebvre (1986), conduciría a la reproducción de las formas de «alienación» y no al horizonte de la «libertad concreta» (Lefebvre, 2019, pp. 89-113) que se realiza plenamente con y en la utopía. ¿Dónde? En la contestación a las amenazas de desahucio y expolio, en la denuncia de la precarización, en la toma decidida de partido —desde las prácticas de autogestión— por este horizonte

de acción: allanar el camino de un espacio urbano realizable en la «praxis revolucionaria» (Lefebvre, 1965, 1969).

\*\*\*

En el proceso de producción del espacio urbano en América Latina, el destacado papel del Estado se representa en el lugar que ha ocupado en orientar la formación de centralidades y periferias urbanas. A ello han contribuido tanto los planes de desarrollo urbano, de la fase desarrollista de las décadas de 1950 a 1970, como las estrategias —derivadas de estos— de producción un entorno construido que pudiera servir de soporte funcional a las dinámicas de industrialización. Por su parte, en la fase neoliberal que sobreviene al momento espacial de reestructuración económica de la década de 1980 en adelante, si bien el papel del Estado en la conducción de los diversos ámbitos de la vida urbana se ha transformado como consecuencia de la aplicación de políticas enmarcadas en el Consenso de Washington, lejos está de perder protagonismo pues, este continúa siendo indispensable para asegurar, por diversas vías, que el capital goce de garantías ya no solo para su valorización, sino para que esta pueda acelerarse.

Junto a estas transformaciones, el papel de la centralidad se renueva constantemente y en este proceso muestra que, por tratarse de una dinámica dialéctica (Lefebvre, 2013, p. 365), no puede ser tratada como forma socioespacial aislada o «pura», pues de lo contrario se debería aceptar que esta remite únicamente a la reunión en el espacio absoluto (central) de funciones y actividades destinadas a la producción de capital y, por esta senda, se caería en el absurdo de las tautologías de los análisis derivados de la gestión urbana: es centralidad porque remite aquello que converge en el centro. En este caso no habría posibilidad de apelar esta fórmula circular por cuanto, simplemente, tanto la denotación como el resultado de ella, están contenidas en una esencia que escapa al análisis crítico. Además, se debiera aceptar que, por tratarse de una esencia, la centralidad no es

el resultado de un proceso de producción sino de la imposición de un carácter absoluto derivado de fuerzas previas a su existencia.

Pues bien, precisamente porque alude a una relación dialéctica, la centralidad no se define por rasgos sustantivos artificialmente producidos, pero tampoco por oposición a aquello que, aparentemente, se ubica en sus antípodas: las periferias urbanas. El carácter de «centralidad dialéctica» (Lefebvre, 2013, p. 365) no proviene entonces de falsas oposiciones (como centro-periferia) sino, como se ha apuntado con suficiencia, de la circulación de la racionalidad capitalista y de cómo en esta dinámica se producen formaciones socioespaciales que representan los momentos de su realización en el espacio-tiempo de los procesos de urbanización en el capitalismo dependiente latinoamericano.

Por otra parte, la «centralización espacial del capital» (Smith, 2020, p. 168), vista como un momento del proceso total de producción del espacio urbano, encuentra en la tendencia a la igualación y diferenciación geográfica la expresión de las contradicciones que la constituyen. Es así como para Smith (2020) «la expansión del espacio urbano no solo implica un aumento de la centralización de las fuerzas productivas» (p. 186) y por tanto del capital productivo, sino también de la dispersión de la población en espacios de habitación cada vez más distantes de los lugares de actividad cotidiana, en particular de aquellos destinados a la producción industrial y los servicios.

Ahora bien, simultáneamente, «donde los límites urbanos se han extendido demasiado, la fragmentación y el desequilibrio amenazan la universalización del trabajo» (Smith, 2020, p. 186). Por tanto, tiene pleno sentido hablar de la fluctuación (que representa un proceso de circulación del capital y, por tanto, de la racionalidad que la genera) y movilización constante de las fuerzas de trabajo. Ello por cuanto en la búsqueda de atenuar los efectos —nocivos para el capital y su reproducción— de la tendencia a la dispersión de la población hacia las periferias urbanas, el

Estado y los capitalistas se procuran arreglos espaciales que podrían ser catalogados como contracíclicos<sup>47</sup>.

Sin embargo estos arreglos, al estar orientados por las dinámicas de la valorización del suelo urbano, particularmente en la fase neoliberal, no logran contener esta tendencia y terminan por agudizar las contradicciones provenientes del ordenamiento desigual generador de la expulsión —funcional— de la población a los lugares más apartados de las grandes urbes de América Latina. Es así como en la medida que expulsa la población a las periferias, se le exige, como condición para garantizar las condiciones mínimas de reproducción, que acuda, a costa de un aumento considerable de los gastos en transporte público y del desgaste físico y emocional, a los lugares de trabajo.

\*\*\*

Los habitantes de las periferias urbanas disputan así una ciudad que para el capital es un activo de alta valorización cuando no la llana caricatura de una realidad subjetiva. mientras para ellos, «los olvidados», por el contrario, representa un espacio para la reproducción de la vida. No obstante, estas dos visiones, en apariencia enfrentadas, encuentran su síntesis en *formaciones socioespaciales* que, por la naturaleza de las contradicciones en ellas representadas, así como producen y reproducen cotidianamente estructuras geográficas desiguales que permiten la producción y reproducción de estrategias oprobiosas de expoliación urbana, también constituyen, en tanto realidades dinámicas, posibilidades de reclamar la ciudad para la vida y no para el capital.

---

<sup>47</sup> En macroeconomía, se refiere, de acuerdo con el Banco Mundial (2017), a las medidas gubernamentales de austeridad presupuestal orientadas a atenuar los efectos de las crisis económicas.

## Referencias

### Obras de Henri Lefebvre

Lefebvre, H. (1949). Problèmes de Sociologie Rurale: La Communauté Paysanne et ses Problèmes Historico-Sociologiques. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, 6, 78-100.

Lefebvre, H. (1953). Perspectives de la Sociologie Rurale. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, 14, 122-140.

Lefebvre, H. (1954). *Les communautés paysannes pyrénéennes* [Tesis de Doctorado, Sorbone Université]. París: Sorbone Université.

Lefebvre, H. (1957). *La pensée de Lénine*. Paris: Bordas.

Lefebvre, H. (1959). *La Somme et le reste*. Paris: La Nef de Paris Editions.

Lefebvre, H. (1965). *El marxismo sin mitos. 1 ¿Es el Marxismo una Filosofía?*  
Buenos aires: Data.

Lefebvre, H. (1966). Préface En Raymond, H., Dezés, M., Haumont, N. y Haumon, A. (Eds.). *L'Habitat pavillonnaire*, (pp. 7-23). París: L'Harmattan.

Lefebvre, H. (1968a). Forme, fonction, structure dans Le Capital. *L'Homme et la société*, 7, 69-81.

Lefebvre, H. (1968b). *La vie quotidienne dans le monde moderne*. Paris: Gallimard.

Lefebvre, H. (1968c). *L'irruption de Nanterre au sommet*. París: Anthropos.

- Lefebvre, H. (1969). *Sociología de Marx*. Barcelona: Península.
- Lefebvre, H. (1970). *La revolución de hoy. De Nanterre para arriba*. México: Extemporáneos.
- Lefebvre, H. (1971a). *Qué es la dialéctica*. Buenos Aires: La Pléyade.
- Lefebvre, H. (1971b). *L'ideologie structuraliste*. Paris: Éditions Anthropos.
- Lefebvre, H. (1972a). *Contra los tecnócratas*. Buenos Aires: Granica.
- Lefebvre, H. (1972b). *Manifiesto diferencialista*. México D.F.: Siglo XXI.
- Lefebvre, H. (1973a). *El pensamiento marxista y la ciudad*. México: Extemporáneos.
- Lefebvre, H. (1973b). *Estructuralismo y política*. Buenos Aires: Editorial La Pléyade.
- Lefebvre, H. (1973c). *Más allá del estructuralismo*. Buenos Aires: La Pléyade.
- Lefebvre, H. (1974). *El materialismo dialéctico*. Buenos Aires: La Pléyade.
- Lefebvre, H. (1976a). *De lo rural a lo urbano*. Buenos Aires: Lotus Mare.
- Lefebvre, H. (1976b). *Tiempos equívocos*. Madrid: Kairós.
- Lefebvre, H. (1976c). *The Survival of Capitalism*. New York: St. Martin's Press.
- Lefebvre, H. (1976d). *De L'état II. Théorie Marxiste de L'etat de Hegel À Mao*. París: Union Générale D'éditions.
- Lefebvre, H. (1977). *Lógica formal. Lógica dialéctica*. México: Siglo XXI.
- Lefebvre, H. (1980). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Madrid: Alianza.
- Lefebvre, H. (1983). *La revolución urbana*. Madrid: alianza.



Lefebvre, H.(1985). *El marxismo*. Buenos Aires: Eudeba.

Lefebvre, H. (1986). *La violencia y el fin de la historia*. Buenos Aires: Leviatán.

Lefebvre, H. (1989). Quand la ville se perd dans une métamorphose planétaire.  
*Le Monde Diplomatique*, May.

Lefebvre, H. (1991). *Critique of Everyday Life. Volume I: Introduction*. Londres y New York: Verso [Lefebvre, H. (1947). *Critique de la vie quotidienne I: Introduction*. Paris: Grasset].

Lefebvre, H. y Guterman, N. (1999). *La conscience mystifiée*. Paris: Syllepse [Lefebvre, H. y Guterman, N. (1936). *La conscience mystifiée*. Paris: Gallimard].

Lefebvre, H. (2002). *Critique of Everyday Life. Volume II: Foundations for a Sociology of Everyday*. Londres y New York: Verso [Lefebvre, H. (1961). *Critique de la vie quotidienne. Tome II: Fondements d'une sociologie de la quotidienneté*. Paris: l'Arche].

Lefebvre, H. (2003). *The Urban Revolution*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Lefebvre, H. (2004). *Elements of Rhythmanalysis. Space, Time and Everyday Life*. London: Continuum.

Lefebvre, H. (2006). *La presencia y la ausencia. Contribución a la teoría de las representaciones*. México: Fondo de Cultura Económica.

Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing [Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Paris: Anthropos].

Lefebvre, H. (2014). Critique of Everyday Life. Volume III: From Modernity to Modernism (Towards a Metaphilosophy of Daily Life) En Lefebvre, H. *Critique of Everyday Life. The One-Volume Edition* (pp. 653-842). Londres y New York: Verso [Lefebvre, H. (1981). *Critique de la vie quotidienne, III. De la modernité au modernisme (Pour une métaphilosophie du quotidien)*. París: L'Arche].

Lefebvre, H. (2017). *El derecho a la ciudad*. Madrid: Capitán Swing.

Lefebvre, H. (2018). *Hacia una arquitectura del placer*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.

Lefebvre, H. (2019). *Karla Marx: una metafilosofía de la libertad*. Ciudad de México: Itaca.

### **Obras Generales**

Aalbers, M. (2012). Subprime Cities and the Twin Crises. En: Aalbers, M. (ed.). *Subprime Cities: The Political Economy of Mortgage Markets* (pp. 3-22). Chichester: Willey-Blackwell.

Aalbers, M. (2016). *The Financialization of Housing: A Political Economy Approach*. New York: Routledge.

- Abramo, P. (2012). La ciudad informal COM-FUSA: el mercado y la producción de la territorialidad urbana. En Salazar, C. (Coord.) (2012). *Irregular: suelo y mercado en América Latina* (pp. 85-124). México D.F.: El Colegio de México.
- African Development Bank (2010). *The Bank Group's Urban Development Strategy: Transforming Africa's Cities and Towns into Engines of Economic Growth and Social Development*. Tunis: African Development Bank.
- Agamben, G. (2017). *Homo sacer: El poder soberano y la vida desnuda*. Buenos Aires: Adriana Hidalgo.
- Aguilar, A. (2002). Las mega-ciudades y las periferias expandidas. Ampliando el concepto en Ciudad de México. *EURE*, 28(85), 121-419.
- Aguilar, A. y Escamilla, I. (Coords.) (2009). *Periferia Urbana. Deterioro ambiental y reestructuración metropolitana*. México: Miguel Ángel Porrúa.
- Alfonso, Ó. (2012). *Bogotá segmentada. Reconstrucción histórico-residencial de la estructuración residencial de una metrópoli latinoamericana*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Almandoz, A. (2008). Despegues sin madurez: urbanización, industrialización y desarrollo en la Latinoamérica del siglo XX. *EURE*, 34(102), 61-76.
- Althusser, L. (1969). *La revolución teórica de Marx*. México D.F.: Siglo XXI.
- Althusser, L. (2015). *Sobre la reproducción*. Madrid: Akal.
- Althusser, L. y Balibar, É. (1969). *Para leer el capital*. México: Siglo XXI.

- Althusser, L., Balibar, É. y Establet, R. (1965). *Lire le Capital. T. II*. Maspero: Paris.
- Alvarez, I. (2015). A segregação como conteúdo da produção do espaço urbano. En Carlos, A.F., Volochko, D. y Alvarez, I. (Orgs.). *A cidade como negocio* (pp. 111-126). São Paulo: Contexto.
- Andrle, S. J. (1977). The organization and economics of jitney. Operations in San Juan, Puerto Rico, *Annual Meeting of the Transportation Research Board*, Washington D.C.
- Apaolaza, R. et al. (2016). Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. *Iconos*, (56), 19-41.
- Arango, S. (2013). *Ciudad y arquitectura. Seis generaciones que construyeron la América Latina moderna*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica y Conaculta.
- Arbeláez, S. et al (2015). Crisis financiera colombiana y efecto tango: causas, consecuencias y similitudes. *Revista Digital Isocuanta*, 3(2), 13-37.
- Ardila, A. y Menckhoff, G. (2002). Transportation Policies in Bogota, Colombia: Building a Transportation System for the People. *Transportation Research Record*, 1817(1), 130-136.
- Aruto, P. (2009). *O conceito de formação econômico – social: uma revisão das abordagens marxistas recentes* [Tesis de Pregrado, Universidad Federal de Santa Catarina]. Florianópolis: Universidad Federal de Santa Catarina.

- Asian Development Bank (2012). *Urban Transport Strategy to Combat Climate Change in the People's Republic of China*. Manila: Asian Development Bank.
- Assmann, P. (1978). O lugar dos diferentes modos de transporte colectivo. *Revista dos Transportes. ANTP*, 1(1), 49-69.
- Auyero, J. y Swistun, D. (2008). *Inflamable. Estudio del sufrimiento ambiental*. Buenos Aires: Paidós.
- Ballester, L. y Colom, A. (2018). El análisis marxista de las necesidades sociales. *Arxius de sociología*, 38, 37-48.
- Bangasser, P. (2000). *The ILO and the Informal Sector: an Institutional History*. *Employment Paper*, Geneva: International Labour Organization (ILO).
- Banco Mundial (2017). *Políticas procíclicas Vs. Políticas contracíclicas*. Recuperado el 10 de diciembre de 2021. Disponible en <https://www.bancomundial.org/es/news/infographic/2017/10/12/politicas-prociclicas-politicas-contraciclicas>
- Bartra, A. (2014). Rosa Luxemburgo: violencia y despojo en los arrabales del capital. En *Reproducción, crisis, organización y resistencia. A cien años de La Acumulación del Capital de Rosa Luxemburgo* (pp. 187-204). México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla y CLACSO.
- Behrens, R. et al. (2017). Improving paratransit service: Lessons from inter-city matatu cooperatives in Kenya. *Transport Policy*, 53, 79-88.

- Behrens, R., McCormick, D. y Mfinanga, D. (Eds.) (2016). *Paratransit in African cities: operations, regulation and reform*. London y New York: Routledge y Taylor & Francis.
- Bellamy Foster, J. (2004). *La ecología de Marx. materialismo y naturaleza*. Madrid: El Viejo Topo.
- Benach, N. (2021). En las fronteras de lo urbano: una exploración teórica de los espacios extremos. *Scripta Nova*, 25(2), 11-35.
- Benach, N. y Albet, A. (2019). *David Harvey. La lógica geográfica del capitalismo*. Barcelona: Icaria.
- Blanco, J. Bosoer, L. y Apaloaza, R. (2014). Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Scripta Nova*, 18(493), 1-17.
- Bocarejo, J. P. (2008). *Evaluation économique de l'impact des politiques de transport, les cas de Londres, Paris, Bogotá et Santiago* [Tesis de Doctorado, Université Paris Est]. París: Université Paris Est.
- Bocarejo, J.P. et al. (2014). An innovative transit system and its impact on low income users: the case of the Metrocable in Medellín. *Journal of Transport Geography*, 39, 49-61.
- Bocarejo, J. P. y Oviedo, D. (2010). Transport accessibility and social exclusion: a better way to evaluate transport investment? *12th World Congress Transport Research*, July 11-15, Lisbon, Portugal, 1-25.

- Bocarejo, J. y Oviedo, D. (2012). Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments. *Journal of Transport Geography*, 24, 142–154.
- Bocarejo, J. et al. (2016) Accessibility Analysis of the Integrated Transit System of Bogota. *International Journal of Sustainable Transportation*, 10(4), 308-320.
- Bourdieu, P. 2010. *La miseria del mundo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Brand, P. (2014). Movilidad y los sectores urbanos populares: la experiencia de los cables aéreos de Medellín. En Montoya, J., Hidalgo, R., Brand, P. y Pérez, L. (Eds.). *Metropolizaciones Colombia-Chile: Experiencias de Bogotá, Medellín, Santiago y Concepción* (pp. 211-224). Medellín: Universidad Nacional de Colombia.
- Brand, P. y Dávila, J. (2011). Mobility innovation at the urban margins: Medellín's Metrocables. *City*, 15(6), 647–661.
- Breman, J. (2015). *Fuerza de trabajo paria en Asia*. Madrid: Traficantes de sueño.
- Brenner, N. (1998). Between Fixity and Motion: Accumulation, Territorial Organization and the Historical Geography of Spatial Scales. *Environment and Planning D: Society and Space*, 16(4), 459-481.
- Brenner, N. (2000). The urban question as a scale question: reflections on Henri Lefebvre, urban theory and the politics of scale. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(2), 361–78.

- Brenner, N. (2001). The limits to scale? Methodological reflections on scalar structuration. *Progress in Human Geography*, 25(4), 591-614.
- Brenner, N. (2013). Tesis sobre la urbanización planetaria. *Nueva Sociedad*, 243, 38-66.
- Brenner, N. (2019). *New Urban Spaces: Urban Theory and the Scale Question*. Oxford: Oxford University Press.
- Bulmer-Thomas, V. (2010). *La historia económica de América Latina desde la Independencia*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Caffentzis, G. (2020). *En letras de sangre y fuego. Trabajo, máquinas y crisis del capitalismo*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Cladeira, T. (2007). *Ciudad de muros*. Barcelona: Gedisa.
- Carcanholo, M. (2017). *Dependencia, superexplotación del trabajo y crisis: una interpretación desde Marx*. Madrid: Maia Ediciones.
- Carcanholo, M. y Medeiros, J. (2012). Trabalho no capitalismo contemporâneo: pelo fim das teorias do fim do trabalho. *Revista Outubro*, 20(1), 171-197.
- Carlos, A. F. (2011). *A condição espacial*. São Paulo: Contexto.
- Carlos, A.F. (2015). A tragedia urbana. En Carlos, A.F., Volochko, D. y Alvarez, I. (Orgs.). *A cidade como negócio* (pp. 43-63). São Paulo: Contexto.



- Carlos, A.F. (2018). Geografía crítica-radical e a teoría social. En Carlos, A.F., Santos, C. y Alvarez, I. (Orgs.). *Geografía urbana crítica: teoría e método* (pp. 15-34). São Paulo: Contexto.
- Carmona, M. (2016). Una lectura del transporte público concesionado en la Ciudad de México desde la visión del orden urbano. *Revista Sociedad y Economía*, 31, 71-94.
- Carmona, M. (2017a). Prácticas espaciales en el transporte público de la Avenida Insurgentes de la Ciudad de México. *Revista Caderno de Geografia*, 27(52), 656-681.
- Carmona, M. (2017b). Marco analítico del sistema BRT en América Latina. *Revista de Direito da Cidade*, 9(1), 136-162.
- Carmona, M. (18 de junio de 2021). «*En fila y bien portados*». *El transporte público como formación socioespacial: una apuesta conceptual* [Conferencia]. Fórum de Geografía, Instituto de Geografía, UNAM. Ciudad de México, México.
- Cartaya, V. (1987). El confuso mundo del sector informal. *Nueva Sociedad*, 90, 76-88.
- Carrión, F. (1990). *La investigación urbana en América Latina: caminos recorridos y por recorrer. Una aproximación desde los países*. Quito: Ciudad.
- Castells, M. (1972). *La question urbaine*. Paris: François Maspero.

- Castells, M. (1973). La urbanización dependiente en América Latina. En Castells, M. (Ed.). *Imperialismo y urbanización en América Latina* (pp. 7-26). Barcelona: Gustavo Gili.
- Castells, M. (1974). *Movimientos sociales urbanos*. México D.F.: Siglo XXI.
- Castells, M. (2008). *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI.
- Castillo, O. y Carmona, M. (2020). Critical commentary: urban growth and access to opportunities: A challenge for Latin America from the ADC-Development Bank of Latin America. *Revista de Direito da Cidade*, 12(2), 1534-1548.
- Ceceña, A.E. (2004). Estrategias de construcción de una hegemonía sin límites. En Ceceña, A.E. (Comp.). *Hegemonías y emancipaciones en el siglo XXI* (pp. 20-32). Buenos aires: CLACSO.
- CEDE (2003). *Estimación del efecto de Metrovivienda sobre el bienestar de la población de Bogotá*. Bogotá: CEDE-Uniandes.
- Centro de Transporte Sustentable (2009). *Metrobús: una fórmula ganadora*. México: Centro de Transporte Sustentable.
- CEPAL (1985). *Los vehículos por puesto en el transporte urbano de Caracas*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Cervero, R. (1991). Paratransit in Southeast Asia: A Market Response to Poor Roads? *Review of Urban & Regional Development Studies*, 3(1), 3-27.
- Cervero, R. (2000). *Informal Transport in the Developing World*. Nairobi: United Nations Centre for Human Settlements (Habitat).

- Charmes, J. (1987). Débat actuel sur le secteur informel. *Revue Tiers-Monde*, 28(112), 855-875.
- Charmes, J. (1992). Le secteur informel, nouvel enjeu des politiques de développement? *L'Homme et la société*, 105-106, 63-77.
- Clichevsky, N. (1975). *El mercado de tierras en el área de expansión de Buenos Aires y su incidencia sobre los sectores populares (1943-1973)*. Buenos Aires: Centro de Estudios Urbanos y Regionales-CEUR e Instituto Torcuato Di Tella-ITDT.
- Corporación Andina de Fomento (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Panamá: Corporación Andina de Fomento.
- Corporación Andina de Fomento (2017). *Crecimiento urbano y acceso a oportunidades: un desafío para América Latina*. Bogotá: Corporación Andina de Fomento.
- Cortés, F. (1988). La informalidad: comedia de equivocaciones. *Nueva Sociedad*, 97, 41-49.
- Cresswell, T. (2010). *Towards a Politics of Mobility*. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31.
- Cuervo, N. y Jaramillo, S. (2009). *Dos décadas de política de vivienda en Bogotá apostando por el mercado*. Documentos CEDE 006651. Bogotá: Universidad de los Andes.

- Dartnell, L. (2019). *Orígenes. Cómo la historia de la tierra determina la historia de la humanidad*. Bogotá: Debate.
- Dávila, J. (2011). Introduction. Urban mobility & poverty. En Dávila, J. (Ed.). *Urban Mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha* (pp. 9-14). London: Development Planning Unit, UCL, and Universidad Nacional de Colombia.
- Davis, D. (1999). *El leviatán urbano. La ciudad de México en el siglo XX*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Davis, D. (2007). El factor Giuliani: delincuencia, la «cero tolerancia» en el trabajo policiaco y la transformación de la esfera pública en el centro de la ciudad de México. *Estudios Sociológicos*, 25(75), 639-681.
- Davis, D. (2012). Fundamentos analíticos para el estudio de la informalidad: una breve introducción. En De Alba, F. y Lesamann, F. (Coords.). *Informalidad urbana e incertidumbre. ¿Cómo estudiar la informalidad en las metrópolis?* (pp. 11-37) México: PUEG-UNAM.
- Davis, M. (2014). *Planeta de ciudades miseria*. Madrid: Akal.
- Debord, G. (2016). *La sociedad del espectáculo*. Valencia: Pre-Textos.
- Delgado, M. (2016). *Ciudadanismo*. Madrid: Catarata.
- Dematteis, G. (1998). Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En Monclús, Javier (Ed.). *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias* (pp. 5-15). Barcelona: Centro de Cultura Contemporània de Barcelona.

- De Soto, H. (1987). *El otro sendero: la revolución informal*. Bogotá: Oveja Negra.
- De Soto, H. (2000). *El misterio del capital*. Lima: El Comercio.
- Del Castillo, J. (2003). *Bogotá. El tránsito a la ciudad moderna 1920-1950*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Diamond, J. (2017). *Colapso. Por qué unas sociedades perduras y otras desaparecen*. Bogotá: De Bolsillo.
- Díaz, A. (2021). *Nuestro barrio Tenerife II no está en venta. Comprensión de la reproducción del espacio abstracto a partir del proyecto de movilidad y transporte Ampliación Troncal Caracas en Usme, Bogotá* [Tesis de Pregrado, Universidad Pedagógica Nacional de Colombia]. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional de Colombia.
- Di Méo, G. (1985). Les formations socio-spatiales ou la dimension infra-régionale en géographie. *Annales de Géographie*, (526), 661-689.
- Di Méo, G. (1987). *Les pays du Tiers monde: géographie sociale et économique*. París: Sirey.
- Di Méo, G. (1990). Pour une géographie dialectique. En Kayser, B. (Ed.). *Géographie, entre espace et développement* (pp. 71-82). Toulouse: PUMA.
- Di Méo, G. (1991). *L'Homme, la Société, l'Espace*. Paris: Anthropos.
- Di Méo, G. (1996). *Les territoires du quotidien*. París: L'Harmattan.
- Di Méo, G. (1998). *Géographie Sociale et Territories*. Paris: Nathan.

- Di Méo, G. (2006). Les territoires de l'action. *Bulletin de la Société géographique de Liège*, 48, 7-17.
- Di Virgilio, M. y Guevara, T. (2014). Gentrificación liderada por el Estado y empresarialismo urbano en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. *Estudios Sociales Contemporáneos*, 11, 12-23 .
- Di Virgilio, M., Najman, M. y Brikman, D. (2019). Génesis de las desigualdades territoriales: una mirada histórica de los procesos de configuración de las antiguas periferias de la Ciudad de Buenos Aires. *Andamios*, 16(39), 47-76.
- Duhau, E. y Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI y Universidad Autónoma Metropolitana.
- Dureau, F., Gouëset, V., Le Roux, G. y Lulle, T. (2013). Cambios urbanos, transporte masivo y desigualdades socio-territoriales en unos barrios del occidente de Bogotá. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 6(11), 44-67.
- Dureau, F., Lulle, T., Souchaud, S. y Contreras, Y. (Eds.) (2015). *Movilidades y cambio urbano. Bogotá, Santiago y São Paulo*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Echeverría, B. (2006). Lefebvre y la crítica de la modernidad. *Veredas*. 7(12), 33-37.
- Elias, N. y Scotson, J. (2016). *Establecidos y marginados. Una investigación sociológica sobre problemas comunitarios*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.

- Engels, F. (1973). *Contribución al problema de la vivienda*. Moscú: Progreso.
- Engels, F. (2018). *La situación de la clase obrera en Inglaterra*. Buenos Aires: El Sudamericano.
- Escobar, A. (2007). *La invención del Tercer Mundo Construcción y deconstrucción del desarrollo*. Caracas: El Perro y la rana.
- El Tiempo (19 de junio de 2000). Metrovivienda lanza proyecto social en Usme. *El Tiempo*. Recuperado el 27 de septiembre de 2021. Disponible en <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1237144>
- Figuroa, O. (2001). Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano. Coherencias y contradicciones. En Carrión, F. (Ed.), *La ciudad construida. Urbanismos en América Latina* (pp. 377-390). Quito: FLACSO.
- Figuroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *EURE*, 31(94), 41-53.
- Foster, J. (2004). *La ecología de Marx. materialismo y naturaleza*. Madrid: El Viejo Topo.
- Fouracre, P. R. (1977). *Intermediate Public Transport in Developing Countries. TRRL Report 772*. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory.
- Friedman, T. (2007). *La tierra es plana. Breve historia del mundo globalizado del siglo XXI*. Bogotá: Planeta.
- Friedman, T. (2020). Thomas Friedman, columnista y escritor: «La devastación, una vez que salgamos del refugio, será como una bomba nuclear» Entrevista con

Paula Escobar. *La tercera*, abril 24 de 2020. Recuperado el día 30 de abril de 2021. Disponible en <https://www.latercera.com/tendencias/noticia/thomas-friedman-columnista-y-escritor-la-devastacion-una-vez-que-salgamos-del-refugio-sera-como-una-bomba-nuclear/YYJ57VZLBVEQ5DZ4HYKLXH2J4Q/>

Fuentes, C. (2018). *La región más transparente*. Madrid: Alfaguara.

Gallup, L., Gaviria, A. y Lora, E. (2003). *América Latina: ¿condenada por su geografía?* Bogotá: Banco Interamericano de Desarrollo y Alfaomega.

García, L. y Sabaté, F. (2015). *Neil Smith. Gentrificación urbana y desarrollo desigual*. Barcelona: Icaria.

Garnier, J-P. (1974). Ville Nouvelles ou banlieues organisées. *Métropolis*, (4), 51-55.

Garnier, J-P. (2006). *Contra los territorios de poder*. Barcelona: Virus Editorial.

Garnier, J-P. (2012). El derecho a la ciudad desde Henri Lefebvre hasta David Harvey. Entre teorizaciones y realización. *Ciudades*, (15), 217-225.

Garnier, J-P. (2015). L'espace urbain, l'État et la petite bourgeoisie intellectuelle : la radicalité critique en question. En Clerval, A. et al. (Dir.). *Espace et rapports de domination* (pp. 201-210). Rennes: Presses universitaires de Rennes.

Garnier, J-P. (2019). La trampa de una visión urbano-céntrica: David Harvey, del derecho a la ciudad a la revolución urbana. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, (147), 99-107.



- Garnier, J-P. (2020). ¿Cuál es el futuro de las ciudades medianas y pequeñas frente a las metrópolis? *Crítica Urbana*, (14), 9-15.
- Garza, G. (2013). *Teoría de las condiciones y los servicios generales de la producción*. México D.F.: El Colegio de México.
- Gasca, J. y Olivera, P. (Coords.) (2017). *Ciudad, comercio urbano y consumo experiencias desde Latinoamérica y Europa*. México: UNAM.
- Gilbert, A. y Ward, P. (1987). *Asentamientos populares versus poder del estado: tres casos Latinoamericanos: Ciudad de México, Bogotá y Valencia*. México D.F.: Gustavo Gili.
- Godelier, M. (1971). Qu'est-ce que définir une formation économique et sociale? L'exemple des Incas. *La Pensée*, (159), 99-106.
- Golub, A. (2003). *Welfare Analysis of Informal Transit Services in Brazil and the Effects of Regulation*. Berkeley: Universidad de California – Berkeley.
- Gomes, P. C. (2011). *Geografía e Modernidade*. Rio de Janeiro: Bertrand.
- Gómez, R. (2021). La financiarización de la urbanización y la desigualdad espacial: las megalópolis. En Salinas, L. (Coord.). *Financiarización y mercado inmobiliario en México y América Latina* (pp. 33-51). Monosílabo e Instituto de Geografía, UNAM.
- González, F. (2018). *Geografía y violencia. El fundamento espacial de la violencia estructural*. México: UNAM y Monosílabo.
- González, F. (2019). *Comunicación personal*, 8 de octubre de 2019.

- Gorelik, A. (2006). Intelectuales y ciudad en América Latina Prismas. *Revista de Historia Intelectual*, 10(2), 163 – 172.
- Gorz, A. (1964). *Historia y enajenación*. Fondo de Cultura Económica. Ciudad de México.
- Gouëset, V. (Coord.) (2015). Recorrer la metrópoli: prácticas de movilidad cotidiana y desigualdades socio-territoriales. En Dureau, F., Lulle, T., Souchaud, S. y Contreras, Y. (Eds.) (2015). *Movilidades y cambio urbano. Bogotá, Santiago y São Paulo* (pp. 303-344). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Graham, S. y Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities, and the Urban Condition*. London: Routledge.
- Gramsci, A. (1984). *Cuadernos de la cárcel. Tomo 3*. México D.F.: Era.
- Gramsci, A. (1986). *Cuadernos de la cárcel. Tomo 4*. México D.F.: Era.
- Gramsci, A. (2000). *Cuadernos de la cárcel. Tomo 6*. México D.F.: Era.
- Grebe, H. (1986). Situación actual y perspectivas de la industrialización en Bolivia. En Torres-Rivas, E. y Oeutscher, E. (Eds.). *Industrialización en América Latina. Crisis y perspectivas* (pp. 71-106). San José: Flacso y CEDAL.
- Guerra-Borges, A. (1986). Desarrollo industrial en Centroamérica: problemas y perspectivas. En Torres-Rivas, E. y Oeutscher, E. (Eds.). *Industrialización en América Latina. Crisis y perspectivas* (pp. 145-193). San José: Flacso y CEDAL.

- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*, 14(331), s/p.
- Guzmán, L. Arellana, J. y Camargo, J. (2021). A hybrid discrete choice model to understand the effect of public policy on fare evasion discouragement in Bogota's Bus Rapid Transit. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 151, 14-153.
- Hansenne, M. (1991). *El dilema del sector no estructurado*. Geneva: Organización Internacional del Trabajo.
- Hardoy, J. y Moreno, O. (1972). Primeros pasos de la reforma urbana en América Latina. *EURE*, 2(4), 83-100.
- Hardoy, J. (1977). *Asentamientos urbanos y organización socioproductiva en la historia de América Latina*. Buenos Aires: SIAP.
- Harnecker, M. (1973). *Los conceptos fundamentales del materialismo histórico*. México: Siglo XXI.
- Hart, K. (1970). Small-Scale Entrepreneurs in Ghana and Development Planning. *The Journal of Development Studies*, 6(4), 104-120.
- Hart, K. (1973). Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana. *The Journal of Modern African Studies*, 11(1), 61-89.
- Harvey, D. (2004). *El nuevo imperialismo*. Madrid: Akal.
- Harvey, D. (2007). *Breve historia del Neoliberalismo*. Madrid: Akal.

- Harvey, D. (2012) *La condición de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Harvey, D. (2014a). *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Harvey, D. (2014b). *Urbanismo y desigualdad social*. México: D.F.: Siglo XXI.
- Harvey, D. (2014c). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. La Paz: Centro de Estudios Sociales.
- Harvey, D. (2017a). *Marx, El capital y la locura de la razón económica*. Madrid: Akal.
- Harvey, D. (2017b). *El cosmopolitismo y las geografías de la libertad*. Madrid: Akal.
- Heller, Á. (1986). *Teoría de las necesidades en Marx*. Barcelona: Península.
- Hernández, C. (2004). *Las ideas modernas del plan para Bogotá en 1950: el trabajo de Le Corbusier, Wiener y Sert*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *EURE*, 38(115), 117-135.
- Hibbs, J. (1983). Urban Bus Transport in Buenos Aires: the Colectivos. En Herman, S. (Ed.). *Transportation Research Board. Transportation Innovations: Ridesharing Techniques and Public-Private Cooperation* (pp. 57-60). Washington, D.C.: Transportation Research Board.

- Hidalgo, Dario (2010). *Lecciones aprendidas de mejoras en sistemas de autobuses de Latinoamérica y Asia. Modernización del transporte público*. Washington: World Research Instituto, Embarq.
- Higgins, T. (1976). Demand Responsive Transportation: an Interpretive Review. *Transportation*, 5, 243-256.
- Highmore, B. (2002). *Everyday Life and Cultural Theory*. New York: Routledge.
- Internacional Situacionista (1999). *Internacional Situacionista. Textos íntegros en castellano de la revista Internationale Situationniste (1958-1968)*. Madrid: Literatura gris.
- International Labour Office (1972). *Employment, Incomes and Equality. A Strategy for Increasing Productive Employment in Kenya*. Geneva: International Labour Office (ILO).
- Institute for Transportation and Development Policy (2012). *Guía de planificación de los sistemas BRT. Autobuses de Transito Rápido*. New York: Institute for Transportation and Development Policy.
- Institute for Transportation and Development Policy (2013). *Desarrollo orientado al transporte. Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad*. México: Institute for Transportation and Development Policy.
- Institute for Transportation and Development Policy (2014). *Hacia una estrategia de desarrollo orientado al transporte para el Distrito Federal*. México: Institute for Transportation and Development Policy.

- Iguiñiz, J. y Távora, J. (1986). Industrialización en el Perú: consideraciones y propuestas. En Torres-Rivas, E. y Oeutscher, E. (Eds.). *Industrialización en América Latina. Crisis y perspectivas* (pp. 257-278). San José: Flacso y CEDAL.
- Jacobs, G., Maunder, D., y Fouracre, P. (1986). Characteristics of conventional public transport services in Third World cities. *Traffic Engineering & Control*, 27(12), 6-11.
- Jajamovich, G. y Delgadillo, V.(2020). La circulación de conocimientos, saberes y políticas urbanas en América Latina. Introducción. *Iberoamericana*, 20(74), 7-11.
- Jaramillo, S. (1984). Crisis de los medios de Consumo Colectivo Urbano y Capitalismo Periférico. *Revista Desarrollo y Sociedad*, (12), 127-145.
- Jaramillo, S. (2012). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Jennings, G, y Behrens, R. (2017). *The case for investing in paratransit: Strategies and regulation and reform*. Volvo Research and Education Foundations.
- Jevons, W.S. (1878). *Commercial Crises and Sun-Spots*. *Nature*, (19), 33–37.
- Jirón, P. (2014a). El transporte desde la movilidad: implementación del sistemas de transporte Transantiago desde un enfoque de movilidad urbana. En Montoya, J., Hidalgo, R., Brand, P. y Pérez, L. (Eds.). *Metropolizaciones Colombia-*

*Chile: Experiencias de Bogotá, Medellín, Santiago y Concepción* (pp. 183-199). Medellín: Universidad Nacional de Colombia.

Jirón, P. (2014b). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE*, 40(121), 5-28.

Jirón, P. (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En Rico, M. y Segovia, O. (Eds.). *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad* (pp. 403-432). Santiago de Chile: CEPAL.

Jirón, P. e Imlán, W. (2019). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16, 10, 17-36.

Kant, I. (2009). *Crítica de la razón pura*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica, Universidad Autónoma Metropolitana y Universidad Nacional Autónoma de México.

Kaplan, R. (2015). *La venganza de la geografía. Cómo los mapas condicionan el destino de las naciones*. Madrid: RBA Libros.

Katz, C. (2001). Vagabond Capitalism and the Necessity of Social Reproduction. *Antipode*, 33(4), 709-728.

- Katz, C. (2017a). Social Reproduction. En Richardson, D. et al. (Eds.). *The International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology* (pp. 1-11). New Jersey: Wiley-Blackwell.
- Katz, C. (2017b). Aciertos y problemas de la superexplotación. *Lahine*. Recuperado el 15 de junio de 2021. Disponible en <https://katz.lahaine.org/aciertos-y-problemas-de-la-superexplotacion/>
- Katz, C. (2018). Controversias sobre la superexplotación. *Viento Sur*. Recuperado el 15 de junio de 2021. Disponible en <https://vientosur.info/controversias-sobre-la-superexplotacion/>
- Keucheyan, R. (2016). *La naturaleza es un campo de batalla. Ensayo de ecología política*. Madrid: Clave Intelectual.
- Kipfer, S. (2008). How Lefebvre urbanized Gramsci: hegemony, everyday life, and difference. En Goonewardena, K. et al. (Eds.). *Space, Difference, Everyday Life. Reading Henri Lefebvre* (pp. 193-211). New York y London: Routledge.
- Kipfer, S. (2018). Gramsci as geographer. *Période*. Recuperado el 10 de abril de 2021. Disponible en <http://revueperiode.net/gramsci-geographe-entretien-avec-stefan-kipfer/>
- Kowarick, L. (1979). *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Lange, O. (1966). *Economía Política I. Problemas generales*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.



- Lapavitsas, C. (2016). *Beneficios sin producción. Cómo nos explotan las finanzas*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Latour, B. (1992). *Ciencia en acción: cómo seguir a los científicos e ingenieros a través de la sociedad*. Barcelona: Labor.
- Latour, B. (2001). *La esperanza de pandora: ensayos sobre la realidad de los estudios de la ciencia*. Barcelona: Gedisa.
- Lautier, B. (1989). La Jirafa y el Unicornio (del «sector informal» al sistema de empleo). *Cuadernos de Economía*, 10(13), 11-57.
- Lautier, B. (2003). Les limites de l'économie informelle comme alternative à la mondialisation libérale. *Revue du MAUSS*, 21(1), 198-214.
- Lautier, B. (2004). *L'économie informelle dans le tiers monde*. París: La Découverte.
- Lencioni, S. (2015). Totalidad y tríadas: comprendiendo el pensamiento de Lefebvre. En De Mattos, C. y Link, F. (Eds.). *Lefebvre revisitado: capitalismo, vida cotidiana y el derecho a la ciudad* (pp. 57-77). Santiago de Chile: RIL editores e Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC.
- Lencioni, S. (2017). *Metrópole, metropolização e regionalização*. São Paulo: Consequência.
- Lenin, V. (1978). *Quiénes son los «amigos del pueblo» y cómo luchan contra los socialdemócratas*. Moscú: Progreso.
- Lévy, J. y Lussault, M. (2000). *Logiques de l'espace, spirit des lieux*. Paris: Belin.

- Lewis, A. (1954). Economic Development with Unlimited Supplies of Labour. *Manchester School*, 22(2), 139-191.
- Lewis, A. (1955). *Theory of Economic Growth*. London: Unwim University Books.
- Lewis, O. 1961. *Antropología de la pobreza. Cinco familias*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Lindón, A. (2003). La miseria y la riqueza de la vida cotidiana en la ciudad: el pensamiento de Lefebvre. *Revista Litorales. Teoría, método y técnicas en geografía y otras ciencias sociales*, 2(3), 39-60.
- Lindón, A. (2004). Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana. *Veredas*, 5(8), 39-60.
- Lindón, A. (2006). Geografías de la vida cotidiana. En Hiernaux, D. y Lindón, Al. (Dirs.). *Tratado de Geografía Humana* (pp. 356-400). Barcelona: Anthropos y UAM-Iztapalapa.
- Lojkine, J. (1979). *El marxismo, el Estado y la cuestión urbana*. México D.F.: Siglo XXI.
- Lomnitz, L. (1975). *Cómo sobreviven los marginados*. México D.F.: Siglo XXI.
- Lussault, M. (2015). *El hombre espacial. La construcción social del espacio humano*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Luporini, C. (1976a). Dialéctica marxista e historicismo. En *El concepto de formación económico-social. Cuadernos de Pasada y Presente. Núm. 39* (pp. 9-53). México D.F.: Pasado y Presente.

- Luporini, C. (1976b). Marx según Marx. En *El concepto de formación económico-social. Cuadernos de Pasada y Presente. Núm. 39* (pp. 97-161). México D.F.: Pasado y Presente.
- Luporini, C. (1976c). Nota a «Marx según Marx». En Luporini, C. y Sereni, E. *El concepto de formación económico-social. Cuadernos de Pasada y Presente. Núm. 39* (pp. 162-166). México D.F.: Pasado y Presente.
- Luxemburgo, R. (1985). *La acumulación del capital. Volumen II*. Barcelona: Orbis.
- Madden, D. Y Marcuse, P. (2018). *En defensa de la vivienda*. Madrid: Capitán Swing.
- Mamani, H. (2004a). Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. En Torres Ribeiro, A.C. (Comp.). *El rostro urbano de América Latina* (pp. 321-346). Buenos Aires: CLACSO.
- Mamani, H. (2004b). *Transporte informal e vida metropolitana: estudo do Rio de Janeiro nos anos 90* [Tesis de Doctorado, Universidad Federal de Rio de Janeiro]. Rio de Janeiro: Universidad Federal de Rio de Janeiro.
- Mamani, H. (2013). A política urbana e a questão do transporte: estudo comparativo das políticas municipais para o transporte informal em Campos, Macaé e Rio das ostras, a partir de 2000. *II Congresso Internacional Interdisciplinar em Sociais e Humanidades*, 8 -11 de outubro, Belo Horizonte, Brasil.

- Mamani, H. (2016a). A arena dos transportes coletivos urbanos: mobilidade e acessibilidade no debate público sobre o transporte informal. *Caderno de Estudos em Sociologia Política*, 1(1), 3-29.
- Mamani, H. (2016b). Transporte urbano e informal: quadros da Associação Nacional de Transportes Públicos. *Novos Cadernos NAEA*, 19(3), 91-112.
- Manco, K. (2011). *El Plan director de Le Corbusier y su influencia en el proceso de planeación de Bogotá (1949-1969)*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Marcuse, H. (1994). *Razón y revolución*. Barcelona: Altaya.
- Marini, R.M. (1973). *Dialéctica de la dependencia*. México D.F.: Era.
- Marini, R.M. (1985). *Subdesarrollo y revolución*. México D.F.: Siglo XXI.
- Marini, R. M. (1996). Procesos y tendencias de la globalización capitalista. En Marini, R.M. y Millán, M. (Coords.). *La teoría social latinoamericana. Cuestiones contemporáneas. Tomo IV* (pp. 49-68). México: UNAM, Ediciones El Caballito.
- Martins, C. (2018). *Globalização, dependência e neoliberalismo na América Latina*. São Paulo: Boitempo.
- Martins, J. (1996). As temporalidades da História na dialética de Lefebvre. En *Henri Lefebvre e o retorno à dialéctica* (pp. 13-23). Sao Paulo: Hucitec.
- Marx, C. (1962). *Manuscritos económicos y filosóficos de 1844*. México: Grijalbo.

- Marx, C. (2006a). *El Capital. Crítica de la economía política. Tomo I*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Marx, C. (2006b). *El Capital. Crítica de la economía política. Tomo II*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Marx, C. (2006c). *El Capital. Crítica de la economía política. Tomo III*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Marx, C. (2009). *El Capital. Libro I Capítulo Vi (Inédito). Resultados del proceso inmediato de producción*. México D.F.: Siglo XXI.
- Marx, C. (2013). *Introducción a la crítica de la economía política*. México: Siglo XXI.
- Marx, C. (2016a). *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política. (Grundrisse) 1857-1858. Tomo I*. México: Siglo XXI.
- Marx, C. (2016b). *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política. (Grundrisse) 1857-1858. Tomo II*. México: Siglo XXI.
- Marx, C. (2016c). *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política. (Grundrisse) 1857-1858. Tomo III*. México: Siglo XXI.
- Marx, C. y Engels, F. (2014). *La ideología alemana*. Madrid: Akal.
- Matos, J. (2010). *Desborde popular y crisis del Estado*. Lima: El Comercio.
- Merleau-Ponty, M. (1974). *Las aventuras de la dialéctica*. Buenos Aires: La Pleyade,.
- Merrifield, A. (2019). *La nueva cuestión urbana*. Pamplona: Katakarak.

- Merrifield, A. (2006). *Henri Lefebvre. A crítica introduction*. New York: Routledge.
- Merrifield, A. (2002). *Metromarxism. A Marxist Tale of the City*. New York: Routledge.
- Montezuma, R. (2010). *Movilidad y ciudad del siglo XXI, retos e innovaciones*. Bogotá: Universidad del Rosario y Fundación Ciudad Humana.
- Moore, J. W. (2020). *El capitalismo en la trama de la vida. Ecología y acumulación de capital*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Moreira, R. (1981). *O que é Geografia*. São Paulo: Brasiliense.
- Moreira, R. (1982). *Geografia: Teoria e crítica. O saber posto em questão*. Petrópolis: Vozes.
- Moreira, R. (2017). *Qué es la geografía*. La Paz: Centro de Investigaciones Sociales.
- Mumford, L. (1992). *Técnica y civilización*. Madrid: Alianza.
- Navarro, B. y González, O. (1989). *Metro, metrópoli, México*. México: UNAM, UAM.
- Navarro, B. (1988). *El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la Ciudad de México*. México: Plaza y Valdés.
- Navarro, B. (2013). Teoría crítica sobre el transporte urbano en América Latina. En Ramírez, B. y Pradilla, E. (Coords.). *Teorías sobre la ciudad en América Latina. Vol. II* (pp. 435-454). México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Nevo, M., Taddia, A., Ríos, R. y Pérez, J. (2017). *Evolución de los sistemas de transporte urbano en América Latina*. Washington: BID.

- Noiseux, Y. (2000). Le secteur informel au Mexique - Revue de littérature. *Notes et Études, Groupe de Recherche sur l'Intégration Continentale*, 14, 3-78.
- Novick, A. (2009). La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para la discusión. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (1), 4-13.
- Núñez, A. (2015). Derecho a la ciudad: alienación, contradicción y praxis. En De Mattos, C. y Link, F. *Lefebvre revisitado: capitalismo, vida cotidiana y el derecho a la ciudad* (pp. 253-272). Santiago de Chile: RIL editores e Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, UC.
- Oliveira, F. (2009). *El neotrasto brasileño. Los procesos de modernización conservadora, de Getulio Vargas a Lula*. Buenos Aires: Siglo XXI y CLACSO.
- Ollman, B. (1975). *Alienación. Marx y su concepción del hombre en la sociedad capitalista*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Ollman, B. (2003). *Dance of the Dialectic. Steps in Marx's Method*. Urbana: University of Illinois Press.
- Osorio, J. (2014). *El Estado en el centro de la mundialización. La sociedad civil y el asunto del poder*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Osorio, J. (2017). *Reproducción del capital, Estado y sistema mundial. Estudios desde la teoría marxista de la dependencia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Orosio, J. (2018). Acerca de la superexplotación y el capitalismo dependiente. *CEC*, 4(8), 153- 181.

- O'Donnell, G. (1998). Accountability Horizontal. *Revista Ágora*, IV(8), 5-34.
- Oviedo, D. y Dávila, J. (2016). Transport, urban development and the peripheral poor in Colombia – Placing splintering urbanism in the context of transport networks. *Journal of Transport Geography*, 51, 180-192.
- Oviedo, D. y Titheridge, H. (2016). Mobilities of the periphery: Informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. *Journal of Transport Geograhpy*, 55, 152-164.
- Ouviña, H. (2019). *Rosa Luxemburgo y la reinención de la política*. Buenos Aires: El Colectivo, Quimantú, La Fogata y Bajo Tierra.
- Pacheco, R. (1985). Sao Paulo años setenta: el papel social de los transportes colectivos. En *Transporte y servicios urbanos en América Latina*. Quito: INRETS.
- Pahl, R. (1974). Urban Managerialism. *Papers. Revista de Sociología*, 3, 325-343.
- Passalacqua, E. (2003). *Estrategias e instrumentos de gestión urbana para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Peet, R. (2004). *La maldita trinidad. El Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial y la Organización Mundial de Comercio*. Pamplona: Laetoli.
- Peet, Richard. 1985. The Social Origins of Environmental Determinis. *Annals of the Association of American Geographers*, 75(3), 309-333.



- Pérez, Francisca (2015). Los aportes de Henri Lefebvre en los estudios sobre la vida cotidiana en la ciudad contemporánea. En De Mattos, Carlos y Link, Felipe. *Lefebvre revisitado: capitalismo, vida cotidiana y el derecho a la ciudad* (pp. 195-206). RIL editores e Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, UC.
- Pérez, J. (2020). *Organización y transformación comunitaria del corredor Yomasa-Juan Rey en el marco de sus principales agentes modeladores* [Tesis de Pregrado, Universidad Pedagógica Nacional de Colombia]. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional de Colombia.
- Pérez Sáinz, J. (2019). *La rebelión de los que nadie quiere ver. Respuestas para sobrevivir a las desigualdades extremas en América Latina*. Buenos Aires: Siglo XXI, Flacso-Costa Rica.
- Pérez Sáinz, J. y Mora Salas, M. (2006). Exclusión social, desigualdades y excedente laboral. Reflexiones analíticas sobre América Latina. *Revista Mexicana de Sociología*, 68(3), 431-465.
- Polanyi, K. (2017). *Los Orígenes políticos y económicos de nuestro tiempo*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Portes, A. y Benton. L. (1987). Desarrollo industrial y absorción laboral una reinterpretación. *Estudios Sociológicos*, 5(13), 111-137.
- Postone, M. (2003). *Time, Labour, and Social Domination*. Chicago: University of Chicago Press.

- Potter, R. y Lloyd-Evans, S. (1998). *The City in the Developing World*. London: Routledge.
- Poulantzas, N. (1969). *Poder político y clases sociales en el Estado capitalista*. México D.F.: Siglo XXI.
- Pradilla, E. (1974). La política urbana del Estado Colombiano. En Castells, M. (Comp.). *Estructura de clases y política urbana en América Latina* (pp. 16-111). Buenos Aires: Ediciones SIAP.
- Pradilla, E. (1979). Desarrollo capitalista dependiente, clases sociales y arquitectura en América Latina. *Arquitectura Autogobierno*, 10, 4-9.
- Pradilla, E. (1982). *Ensayos sobre el problema de la vivienda en América Latina*. México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Pradilla, E. (1983). *El problema de la vivienda en América Latina*. Quito: Centro de Investigaciones CIUDAD.
- Pradilla, E. (2013). La economía y las formas urbanas en América Latina. En Ramírez, B. y Pradilla, E. (Coords.). *Teorías sobre la ciudad en América Latina. Vol. I* (pp. 169-238). México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Quijano, A. (1973). La formación de un universo marginal en las ciudades de América Latina. En Castells, M. et al. *Imperialismo y urbanización en América Latina* (pp. 141-166). Barcelona: Gustavo Gili.

- Ramírez Velázquez, B.R. (2003), *Modernidad, posmodernidad, globalización y territorio* México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco y Miguel Ángel Porrúa.
- Ramírez, B. y Pradilla, E. (2013). Presentación. En Ramírez, B. y Pradilla, E. (Coords.). *Teorías sobre la ciudad en América Latina. Vol. 1* (pp. 13-20). México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Redolfi Riva, T. (2018). La nozione di formazione economico-sociale nel marxismo di Emilio Sereni. *Il Pensiero Economico Italiano*, 17(1), 111-124.
- Reichenbach, H. (1958). *The Philosophy of Space & Time*. New York: Dover Publicantions.
- Reynaud, A. (1979). Le concept de classe socio-spatiale. La notion de «région» dans son contexte social. *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, 38, 3-75.
- Reynaud, A. (1981). *Société, espace et justice. Inégalités régionales et justice socio-spatiale*. París: Presses Universitaires de France.
- Riechmann, J. (1995). *De la economía a la ecología*. Madrid: Trotta.
- Rimmer, P.J. (1984). The Role of Paratransit in Southeast Asian Cities. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 5(1), 45-62.
- Rimmer P.J. y Dick, H.W. (1980). Improving Urban Public Transport in Southeast Asian Cities: Some Reflections on the Conventional and Unconventional Wisdom. *Transport Policy and Decision Making*, 1, 97-120.

[Rogat, J. \(Ed.\)](#) (2009). *Planificación e implementación de un sistema de Bus Rápido en América Latina: resumen orientado a tomadores de decisiones: Guía para tomadores de decisiones*. Roskilde: UNEP Risø Centre on Energy, Climate and Sustainable Development, Risø DTU National Laboratory for Sustainable Energy.

Rolnik, R. (2017). *La guerra de los lugares. La colonización de la tierra y la vivienda en la era de las finanzas*. Santiago de Chile: LOM Editores.

Rostow, W. W. (1961). *Las etapas del crecimiento económico. Un manifiesto no comunista*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

Roy, A. (2005). Urban Informality Toward an Epistemology of Planning. *Journal of the American Planning Association*, 71(2), 147-158.

Roy, A. y AlSayyad, N. (Coords.) (2004). *Urban Informality: Transnational Perspectives from the Middle East, Latin America, and South Asia*. Lanham: Lexington Books.

Rufino, B. (2016). Transformação da periferia e novas formas de desigualdades nas metrópoles brasileiras: um olhar sobre as mudanças na produção habitacional. *Cadernos Metrôpole*, 18(35), 217-236.

Rufino, B. (2017). Financeirização do imobiliário e transformações na produção do espaço: especificidades da reprodução do capital e expansão recente na metrópole paulistana. En Ferreira, A., Rua, J., Mattos, R. (Orgs.). *Espaço e a*

- metropolização. Cotidiano e ação* (pp. 213-240). Rio de Janeiro: Consequência Editora.
- Salazar, C. (Coord.) (2012). *Irregular: suelo y mercado en América Latina*. México D.F.: El Colegio de México.
- Salazar, J. (2017). *Construir la ciudad moderna: superar el subdesarrollo. Enfoques de la planeación urbana en Bogotá (1950-2010)*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Salazar, P. Behrens, R. y Wilkinson, P. (2013). Hybrid urban transport systems in developing countries: Portents and prospects. *Research in Transport Economics*, 39, 121-132.
- Salazar, P. y Behrens, R (2013). Paratransit and formal public transport operational complementarity: Imperatives, alternatives and dilemmas. *13th World Congress Transport Research*, July 15-18, Rio de Janeiro, Brazil, 1-21.
- Salinas, L. (2014). Empresarialismo y transformación urbana. El caso de la Ciudad de México. *Anduli*, 13, 59-74.
- Salinas, L. y Carmona, M. (2021). Financiarización de la industria farmacéutica y su repercusión en las periferias urbanas en la zona Metropolitana del Valle de México. *Urbano*, 24(43), 30-39.
- Sánchez Vásquez, A. (2018). *El joven Marx. Los manuscritos de 1844*. México: Itaca y UNAM.
- Sánchez Vásquez, A. (2013). *Filosofía de la praxis*. México: Siglo XXI.

- Santana, D. (2018). Introducción a los metromarxismos geográficos latinoamericanos: perspectivas sobre la ciudad, lo urbano y la urbanización. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 11(22), 1-10.
- Santana, L. (2021). Notas sobre la subsunción de lo urbano al capital financiero: de las geografías de la financiarización a una agenda exploratoria. *Revista de Geografía Norte Grande*, (79), 303-324.
- Santos, C. (2018). Escalas geográficas: instrumento de observação ou objeto da investigação? En Carlos, A.F., Santos, C. y Alvarez, I. (Orgs.). *Geografia urbana crítica. Teoría e método* (pp. 89-108). São Paulo: Contexto.
- Santos, M. (1977a). Society and Space: Social Formation as Theory and Method. *Antipode*, 9(1), 3-13.
- Santos, M. (1977b). Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. *Boletim Paulista de Geografia*, 54, 81-100.
- Santos, M. (1979). *Espaço e Sociedade*. Petrópolis: Vozes.
- Santos, M. (1985). *Espaço e método*. São Paulo: Nobel.
- Santos, M. (1994). *Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e Meio Técnico-científico Informacional*. São Paulo: Hucitec.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio*. Barcelona: Ariel.
- Santos, M. (2012). *Por uma Geografia Nova*. São Paulo: Edusp.
- Santos, M. (2014). *Da totalidade ao Lugar*. São Paulo: Edusp.

- Santos, M. y Peet, R. (1977). Introduction. *Antipode*, 9(1), 1-3.
- Shiller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38, 207-226.
- Schalekamp, H. y Behrens, R. (2009). An international review of paratransit regulation an integration experiences: lessons for public transport sistema rationalisation and improvement in South Africa, *28th Southern African Conference*, July 6-9, Pretoria, South Africa, 442-450.
- Schalekamp, H., Golup, A. y Behrens, R. (2015). Approaches to paratransit reform. En Behrens, R., McCormick, D. y Mfinanga, D. (Eds.) (2016). *Paratransit in African cities: operations, regulation and reform* (pp. 116-140). London y New York: Routledge y Taylor & Francis.
- Scholl, L. et al. (2016). *Transporte urbano y pobreza: Efectos de los Sistemas de Transporte Rápido de Autobuses apoyados por el BID sobre la movilidad y el acceso Cali y Lima*. Washington: BID.
- Schteingart, M. (2000). La investigación urbana en América Latina. *Papeles de población*, (23), 9-25.
- Sereni, E. (1976). La categoría de «formación económico-social». Luporini, C. y Sereni, E. *El concepto de formación económico-social. Cuadernos de Pasada y Presente*, 39, (pp. 55-95). México D.F.: Pasado y Presente.
- Sereni, E. (1971). De Marx à Lénine: La catégorie de «Formation économique et sociale». *La Pensée: revue du rationalisme modern*, (159), 3-59.

- Sethuraman, S.V. (1981). The role of the urban informal sector. En Sethuraman, S.V. (Ed.). *The urban informal sector in developing countries. Employment, poverty and environment* (pp. 3-47). Geneva: International Labour Office.
- Sheller, M. y J. Urry (2006). Introduction: Mobile Cities, Urban Mobilities. En Sheller, M y Urry, J. (Eds.) *Mobile Technologies of the City* (pp. 1-17). London and New York: Routledge.
- Silcock, D. (1981). Urban paratransit in the developing world. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 1(2), 151-168.
- Silcock, D. (1986). Bus or paratransit?: the issues involved. *Transportation Planning and Technology*, 10(4), 305-322.
- Simmel, G. (2014). *Sociología: estudios sobre las formas de socialización*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Silva, L. (1983). *La alienación como sistema: la teoría de la alienación en la obra de Marx*. Caracas: Alfadil Ediciones.
- Silva, L. (2009). *Anti-manual para uso de marxistas, marxólogos y marxianos*. Caracas: El perro y la rana.
- Silveira, M. L. (2014). Geografía y formación socioespacial: por un debate sustantivo. *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*. 16(2), 141-168.
- Singer, P. (1973). Urbanización, dependencia y marginalidad en América Latina. En Castells, M. (Ed.). *Imperialismo y urbanización en América Latina* (pp. 287-213). Barcelona: Gustavo Gili.



- Smith, N. (1992). Contour of a spatialized politics: homeless vehicles and the production of the geographical scale. *Social Text*, 33, 54-81.
- Smith, N. (2003). Foreword. En Lefebvre, Henri. *The urban revolution* (pp. vii-xxiii). Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Smith, N. (2008). *Uneven Development. Nature, Capital, and the Production of Space*. The University of Georgia Press: Athens, Georgia.
- Smith, N. (2012). *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Smith, N. (2020). *Desarrollo desigual*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Sposito, E. (2004). *Geografia e Filosofia. Contribuição para o ensino do pensamento geográfico*. Sao Paulo: UNESP.
- Socoloff, I. (2019a). Financiarización de la producción urbana: el caso argentino en perspectiva. *Scripta Nova*, (616), 1-26.
- Socoloff, I. (2019b). Subordinate financialization and housing finance: the case of indexed mortgage loans? coalition in Argentina. *Housing Policy Debate*, (4), 585 – 605.
- Socoloff, I. y Rufino, B. (2021). Financiarización subordinada, estrategias posteriores a la crisis internacional y el papel de las políticas de vivienda en Brasil y Argentina. En Salinas, L. (Coord.). *Financiarización y mercado inmobiliario en México y América Latina* (pp. 165-196). Monosílabo e Instituto de Geografía, UNAM.

- Sorkin, M. (1994). See You in Disneyland. En Sorkin, M. (coord.). *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space* (pp. 205-232). Nueva York: Hill and Wang.
- Sotelo, A. (2005). *América Latina: de crisis y paradigmas. La teoría de la dependencia en el siglo XXI*. México: Plaza y Valdés.
- Susuki, H. Cervero, R. y Iuchi, K. (2013). *Transformando las ciudades con el transporte. Público. Integración del transporte público y el uso del suelo para un desarrollo urbano sostenible*. Bogotá: Banco Mundial, Universidad de los Andes y Findeter.
- Takyi, I. (1990). An Evaluation of Jitney Systems in Developing Countries. *Transportation Quarterly*, January, 163-177.
- Tokman, V. (2007). *Informalidad, inseguridad y cohesión social en América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Topalov, C. (1979). *La urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis*. México: Edicol.
- Torres, A. (2013). *La ciudad en la sombra. barrios y luchas populares en Bogotá, 1950-1977*. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- Torres, A. (2011). La crisis colombiana de finales del siglo XX: ¿un enfoque real o financiero? *Perfil de coyuntura económica*, 18, 79-96.
- Torres, C.A. (2009). *Ciudad informal colombiana. Barrios construidos por la gente*. Bogotá: Universidad Nacional.

Transmilenio S.A. (2016). *Plan Estratégico Anti-evasión*. Bogotá: Transmilenio S.A.

Unwin, T. (1985). *El lugar de la geografía*. Madrid: Cátedra.

Valdes, D. (2014). «*Piratas de asfalto*». *Una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en el oriente de Cali* [Tesis de pregrado, Universidad del Valle]. Cali: Universidad del Valle.

Valencia, M. (2019). Gerente de Transmilenio se subió en hora pico y así le fue con los usuarios. *RCN Radio*, 19 de septiembre. Recuperado el 4 de noviembre de 2019. Disponible en <https://www.rcnradio.com/bogota/gerente-de-transmilenio-se-subio-en-hora-pico-y-asi-le-fue-con-los-usuarios>

Vargas, J. (1985). La intervención del Estado en el transporte colectivo en San José. En *Transporte y servicios urbanos en América Latina*. Quito: INRETS.

Varley, A. (1995). *Informe. Access to Land, Tenure Regularisation and Provision of Services in Urban Mexico: An Evaluation of Recent Reforms and Future Prospects*. París: Organisation of Economic Co-operation and Development.

Vasconsellos, Ed. (2001). *Transporte urbano, espaço e eqüidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Anna Blume.

Vesga, A. (2009). Presentación. *Metrobús: Una Fórmula Ganadora*. En Centro de Transporte sustentable-México. *Metrobús: Una Fórmula Ganadora*. *Metrobus: A Winning Formula*. México: Centro de Transporte Sustentable-México.

Wacquant, L. 2007. *Los condenados de la ciudad*. México: siglo XXI.

- Wacquant, L. (2010). *Castigar a los pobres. El gobierno neoliberal de la inseguridad social*. Barcelona: Gedisa.
- Weber, M. (2012). *Economía y sociedad*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Wilkinson, P. (2006). Transit oriented development: a strategic instrument for spatial restructuring and public transport system enhancement in South African cities?, *25th Annual Southern African Transport Conference*, July 10–13, Pretoria, South Africa, 1-11.
- Wilkinson, P. (2008a). Moving Ahead? La difficile transformation des systèmes de transports métropolitains au Cap. En Dubresson, A. Jaglin, S. (Eds.) (2008). *Le Cap après l'apartheid e Gouvernance métropolitaine et changement urbain* (pp. 87-117). Paris: Karthala.
- Wilkinson, P. (2008b). Reframing urban passenger transport provision as a strategic priority for developmental local government. En Donk et al (Eds.). *Consolidating Developmental Local Government: Lessons from the South African Experience* (pp. 203-221). Cape Town: UCT Press.
- Wilkinson, P. (2010). The regulatory cycle stalled? An assessment of current institutional obstacles to regulatory reform in the provision of road-based public transport in Cape Town, South Africa. *Research in Transportation Economics*, 29(1), 387–394.
- World Bank (1975). *Urban Transport: Sector Policy Paper. A World Bank Policy Paper*. Washington, D.C.: World Bank.

World Bank (1986). *Urban Transport: Sector Policy Paper. A World Bank Policy Paper*. Washington, D.C.: World Bank.

World Bank (2012). *Cities on move. A World Bank Urban Transport Strategy Review*. Washington, D.C.: World Bank.

### **Normatividad**

Acuerdo 15 de 1998. *Por la cual se crea una Empresa Industrial y Comercial del Distrito Capital (...)*. 28 de diciembre de 1998. Registro Distrital No.1808.

Acuerdo 04 de 1999. *Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden distrital, en la constitución de la empresa de Transporte del Tercer Milenio-Transmilenio S.A. (...)*. 4 de febrero de 1999. Registro Distrital N. 1384.

Ley 546 de 1999. *Por la cual se dictan normas en materia de vivienda (...)*. 23 de diciembre de 1999. D.O. N° 43-827.