

El Director del Centro de Divulgación y Medios de la Facultad de Artes-Sede Bogotá de la Universidad Nacional de Colombia, hace constar que DANIEL MOLINA BOTACHE, identificado con la cédula de ciudadanía No. 14.138.677 expedida en Ibagué (Tolima).

Participó, en calidad de autor de capítulo "***Dinámicas urbanas de la movilidad en ciudades de Colombia. Estudio de Ibagué y suroriente del Tolima***", pp. 1177-1194) en la publicación *Habitar el sur global con justicia socioterritorial*.

La participación del autor fue fundamental en el proceso editorial para la publicación.

La presente constancia se expide a los 11 días del mes de mayo de 2021.

Atentamente,



ALFONSO ESPINOSA PARADA

espinosap@unal.edu.co

Director

Centro de Divulgación y Medios

Facultad de Artes

Dinámicas urbanas de la movilidad en ciudades de Colombia

Estudio de Ibagué y sur oriente del Tolima

Autor: Daniel Molina Botache

La ciudad moderna esta cruzada por dinámicas diversas y contradictorias en las zonas barriales y céntricas de las urbes y aún pequeños centros poblados, hablar de las dinámicas es tener en cuenta la historicidad de las que se conformaron y su posterior desarrollo mediadas por el mercado, por la movilidad y la demanda de servicios por parte de quienes se apropian de estos territorios. Entender las dinámicas recientes implica un mayor esfuerzo teórico y aplicar una metodología precisa con el fin de reconstruir y determinar los cambios más profundos en los territorios.

Palabras clave: Territorio, Ciudad, Movilidad y Urbano

Profesional en Ciencias Sociales. Especialista en pedagogía. Magíster en Territorio, Conflicto y Cultura. Docente TC UNIMINUTO TOLIMA y SEDTOLIMA. Editor Revista Internacional de Planeamiento y Desarrollo Pontificia Universidad Tecnológica de Paraná Brasil. <https://periodicos.utfpr.edu.br/rbpd/about/editorialTeam>. Editor Portal de Revistas Científicas del Brasil <http://www.brjd.com.br/index.php/BRJD/about/editorialTeam> Asociado Investigador a Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales (ACIUR) <https://aciur.net> Miembro Asociado de la Asociación Colombiana de Historiadores (ACH) <http://asocolhistoria.org.co/> INSTITUCIÓN FILIAR: UNIMINUTO TOLIMA -IBAGUE. CENTRO DE EDUCACIÓN PARA EL DESARROLLO . EMAIL: Daniel.molina-b@uniminuto.edu.co y danielmolina28@hotmail.com

Dinámicas urbanas de la movilidad en ciudades de Colombia

Estudio de Ibagué y sur oriente del Tolima

Autor: Daniel Molina Botache

ASPECTOS TEÓRICOS

Los estudios modernos en torno al Territorio se plantean desde García & Muñoz (2002) como una entidad tridimensional, superando con ello la definición desde la unidimensión espacial, aunque el Espacio en sí es una magnitud física. Siguiendo con la línea de reflexión citada, el Territorio visto desde su cuerpo y volumen, posee combinaciones de elementos ambientales de dos tipos: los rasgos físicos (climas, relieves y aguas); y bióticos (tipos de suelo, vegetación y fauna). En este concepto no se desconoce la intervención de diversas actividades humanas (dimensión humana) interrelacionadas y no de manera independiente sobre dicho territorio (constituyen los diversos componentes), generando su funcionamiento, transformación y comportamiento, denominadas por los autores como antropismos; el territorio se muestra así como un “ente real, complejo, completo e indisociable, definidos por unos contenidos, dinámicas y estados que resultan de procesos de subordinación al funcionamiento de todos y cada uno de sus elementos constitutivos” (p. 15)

Este concepto permite tener una mayor claridad sobre el territorio, pues al ampliar el análisis más allá de la espacialidad, facilita la interpretación de los fenómenos sobre el territorio, caracterizado por esos componentes, entre otros, como la riqueza ecológica del suelo a través de los materiales pétreos y las actividades humanas (políticas, económicas y culturales) que interviene para transformar, destruir y cambiar la base de sustentación natural del territorio.

De otra parte, es necesario reflexionar sobre los diversos puntos de vista del Territorio, por ello, aunque en este trabajo es más acertado el concepto arriba anotado, no implica desconocer los aportes de otros pensadores que han contribuido al debate y facilitan las herramientas conceptuales al presente. El territorio desde el concepto de Espacio, para Corragio (1978) supera la reflexión histórica de la física y la matemática, se constituye como una espacialidad social (configuraciones sociopolíticas posibles), por cuanto se refiere a las formaciones de entes, estructuras articuladas, de complejos estratificados o de objetos y procesos sociales que se van creando y extendiendo sobre el Territorio; como dice el autor citado: “la espacialidad física está jugando como base de la espacialidad social” (p. 22)

Esto se re-crea con el ejemplo de transportar una mercancía de un lugar a otro sobre la superficie terrestre, por el valor de cambio y valor de uso que posee dicho objeto como tal, implicaría un gasto de energía física, eléctrica y mecánica, las cuales dependerían de las características físicas del peso, tamaño, cantidad y volumen, generando así costos, trayectos a recorrer y análisis de la topografía del terreno (en el cual se fijarían condicionantes físicas como el clima, los relieves, etc.); estos condicionantes estarán sometidos a las transformaciones técnicas resultantes de los complejos procesos sociales de producción del sistema mercantil. Es necesario aclarar que el concepto Espacio representa pero no explica la articulación naturaleza-sociedad porque no remite a una realidad concreta como categoría analítica, no tiene en cuenta la historicidad, la particularidad y

Habitar el **SUR GLOBAL** con justicia **Socio-Territorial**

transformación de dicha articulación; el Espacio es un concepto difuso, “ambiguo y subjetivo en sus diversas interpretaciones y que como elemento del lenguaje no constituye una categoría analítica que explique” (Negret, 1997) los fenómenos y objetos sociales como la ciudad y sus componentes.

Para entender de manera más clara el Territorio, se tiene como segundo ejemplo la relación compra-venta (Coraggio, 1978) en términos genéricos: para llevarse a cabo implicaría la circulación material de la mercancía comercializada desde el lugar donde se almacena y se crea por parte de su dueño-vendedor hasta el otro lugar señalado por el comprador-consumidor. En este tipo de sistemas mercantiles de alta competitividad, rapidez y complejidad, la configuración territorial de los lugares de producción-almacenamiento y de destino (mercado-consumo), así como la misma configuración de los trayectos a recorrer o a transitar se explican, en su conjunto por las leyes de circulación creadas en tal sistema económico y no por las leyes físicas.

El Territorio aparece valorizado material, simbólica e instrumentalmente por los grupos humanos, a través de artefactos, las técnicas, las obras ingenieriles, los procesos de construcción urbana, la transformación y la degradación de lo ambiental y también por lo simbólico expresivo, estético y afectivo tanto de los individuos como de las comunidades y sociedades enteras. En este proceso de apropiación y valorización, para Giménez (1999) el ejercicio del poder se refleja en los trazos de líneas y puntos fronterizos; cartografías y mapeos, fundamentales para marcar el territorio y definir las territorialidades, es decir: los “fenómenos correlacionados con la cultura, la política y lo económico” (p. 24-25), además de la forma como se calca o se impregna en el espacio, por ejemplo: el preservar el acceso a las vías de comunicación, fundar ciudades, construir emporios comerciales, industriales y financieros e Imperios, controlar la movilidad de la población, simplificar tiempo real de desplazamiento, restringir prácticas culturales y manifestaciones políticas, sociales y creativas, entre otros.

Los grupos humanos que controlan y dominan los territorios cualesquiera que sean los motivos, representan esos espacios a través de planos en la superficie, las cartografías y hasta con bienes materiales y simbólicos fijando fronteras cuyo fin es delimitar y gobernar, de imponer e integrar los territorios bajo el mapa mental de quienes lo dominan en ese momento histórico. Si tales proyecciones definidas anteriormente como escalas constituyen meras representaciones sobre el territorio, este tipo de representaciones no se realiza respecto a un espacio ideal sino con respecto a una representación del territorio concreto, argumenta Coraggio (1978) acerca del:

Concepto de configuración espacial (entendido como la distribución de un conjunto de objetos físicos, proyectada sobre una cierta superficie continua y homogénea o con respecto a una dada red de nodos) da lugar al concepto de Configuración territorial, donde se entiende por territorio la usual referencia geográfica a la superficie terrestre, con todas sus rugosidades y especificidades, incluidos sus elementos minerales, suelos, vida vegetal y animal; clima, topografía (p. 33-34).

Con fundamento en los postulados anteriores se define en el presente la configuración territorial, necesaria para entender las dinámicas territoriales. La superficie de referencia está compuesta de las determinaciones específicas, cuando a estas configuraciones las sostiene un proceso social que le refuerza y conserva, sí son mediadas socialmente por los grupos poblacionales del territorio se denomina Organización Territorial, aquí el término “organización” no es opuesto al de

Habitar el SUR GLOBAL con justicia Socio-Territorial

desorganización, es también el resultado de muchos sentidos contruidos socialmente.

Para el caso del Tolima el territorio fue configurado desde arriba sin procesos sociales suficiente de intervención en él, bajo criterios tecnocráticos fijados en las escalas de menor a superior, lineales desconociendo el trayecto socio histórico y cultural de base y la riqueza en los recursos naturales. Ahora bien, estos territorios presentan marcas o huellas de la actividad ejercida por los grupos humanos asentados; se reflejan en los geosímbolos o marcas en el territorio por razones de género, religiosas, políticas, culturales de los pueblos y comunidades en las dimensiones simbólica-expresiva, alimentando, fortaleciendo y hasta confrontando identidades individuales y colectivas.

Sobre el territorio se construyen las ciudades, es pertinente hablar de apropiación, transformación y del devenir en la ciudad, como producto de las relaciones sociales, culturales, ambientales y políticas de las seres humanas en su territorio. Lo expresa Estrada (2008), “la construcción de las ciudades es una forma de construir mundos” (p.3), pero para construir esos mundos, se hace necesario entender acerca de lo urbano, relacionado “fundamentalmente, el tamaño y la densidad, el aspecto del núcleo, la actividad no agrícola y el modo de vida, así como ciertas características sociales, tales como la heterogeneidad, la “cultura urbana” y el grado de interacción social” (Capel, 1975, p.265). Reconociendo estas dinámicas se inscribe las ciudades, como conglomerados crecientes en población, demandas de bienes y servicios; desarrollos diversos en el orden de infraestructuras físicas y habitaciones y una cultura urbana, además de las crisis en las ciudades por flujos migratorios incontrolados.

Dicha configuración de la ciudad y su posterior crecimiento acontece por el proceso de urbanización, que genero una alta “presión demográfica sobre la ciudad y sus instituciones; y la producción de una ciudad de la cantidad: más vías, más servicios, más viviendas, más equipamientos” (Carrión, 2013, p. 27), en la misma publicación, el profesor Cepeda (2013) se refiere a la importancia del estudio de la ciudad moderna (Santos, 1996), se hace más vital para diferentes disciplinas, sobre el objeto del espacio habitado: “las prácticas, las apropiaciones y usos otorgados a los espacios” (p. 142).

En el siglo XX colombiano el desarrollo fue desequilibrado, además por la quebrada movilidad por medio de la cordillera andina, del norte al sur de país, “en materia de transporte, Colombia se encuentra en la Edad Media” (p.17) hacia el año 1910. Las configuraciones sociales, políticas, económicas y culturales en el territorio, no permitieron configurar regiones y sistemas de ciudades, por lo que agrega el autor: “un colombiano era un campesino analfabeta, cuya esposa había dado a luz hijos, que vivían en promedio menos de 30 años. Uno de cada seis niños moría de enfermedades gastrointestinales antes de cumplir el año” (p. 21), estos fenómenos ocurrían tanto en ciudades como en el campo. Aquí no se trata de hacer una radiografía extensa sobre las ciudades colombianas, sino de ejemplificar ello.

El país presento un gran avance en sus ciudades, como producto de la implantación de políticas de industrialización, inversión de capital extranjero, generación de empleo, nueva formas de habitar en las ciudades por los flujos migratorios y un consumo de bienes y servicios básicos como la energía, el transporte y las comunicaciones, periodo que oscila entre 1920 a 1980. En la región del cono sur de América, se le conoce como la década perdida 1980, por el fracaso de la política de sustitución de

Habitar el **SUR GLOBAL** con justicia **Socio-Territorial**

importaciones por la industrialización de las ciudades, a pesar de ello, “Colombia logra sortear mejor esta década que sus países vecinos” (Pécaut, Ibid., p. 91).

Para el año 2010, el “75% de la población colombiana vive en centros urbanos” (Banco Mundial [BM] & Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2012) es decir en las ciudades como Ibagué, Medellín, Cali, entre otras; ello significa que la economía está radicada en los centros urbanos, las dinámicas de movilidad y se acentúan en las ciudades, por ende, se propone hablar de sistemas de ciudades y no ciudades desarticuladas. Ello significa un nuevo enfoque al desarrollo territorial, el cual no abandone las especificaciones socio-históricas de los habitantes en las ciudades, sino que integre de manera armónica la productividad, la inversión, el desarrollo territorial, la infraestructura y la inversión pública en las políticas sociales.

Colombia goza de un marco Constitucional y legal para llevar a cabo la integración armónica de los territorios a través de la movilidad y el sistema económico; con la Constitución Política de 1991, se reitera el modelo de ordenamiento territorial, en su artículo 287 se hace referencia a la mera “descentralización administrativa, cuyo libretto suele ser elaborado por el Estado Central” (Estupiñán & Restrepo, 2013, p.142). Solo hasta el año 1997, en Colombia se crea una Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT), la Ley 388 de 1997 y Ley 1454 de 2011 (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016) con la cual se hace posible el sistema de ciudades (DNP, 2014), en palabras de la entidad mencionada, el sistema de ciudades es “un conjunto organizado de ciudades que comparten relaciones funcionales del orden económico, social, cultural y ambiental”. En perspectiva de ciudad, se hace urgente plantear la sostenibilidad de las ciudades en sus diversos sistemas como los son: físicos, económicos, sociales y fiscales, cuyo fin sea lograr mayor competitividad.

Si se habla de sistema de ciudades y movilidad, es fundamental entender la perspectiva teórica, se hace desde la postura crítica de no caer en economicismo que supediten las actuaciones sociales y política de los actores territoriales a necesidades del mercado global del capitalismo, aunque no se niega su plena vigencia en el modelo de desarrollo de Colombia. Para intentar dar respuesta a ello, se tomara lo postulado por Sen (2000), quien afirma que el desarrollo es la capacidad de elegir entre todas las libertades reales (p.19) garantizadas por el Estado y la sociedad, aquí no se niega la importancia de producir bienes y servicios, sino se cuestiona sobre las garantías sociales generadas a la sociedad

Antes de que se desarrollase la Movilidad en las ciudades modernas como concepto complejo tuvo lugar el de Transporte, por ende, hay que trazar las diferencias conceptuales entre Transporte y Movilidad, más si los hechos relacionados con ello son complejos y los tratamientos no sólo gubernamentales sino también de sociedades privadas como planificadores urbanos, ingenieros de diversa índole, entre otros, son reducidos y poco multidimensionales, por ello, sobre todo desde el siglo XX el desarrollo urbano está mediado por el Transporte de tipo urbano, entendido como el “desplazamiento urbano” (Dangond-Gibson, C. Jolly, J-F. Monteoliva, A. & Rojas, F., 2013, p. 26) manifestado en:

- Personas: denominadas pasajeros.
- Productos del mercado o de carga.

Habitar el **SUR GLOBAL** con justicia **Socio-Territorial**

La precisión del transporte urbano se hace pertinente porque es en las ciudades donde se desarrollan las estructuras y sistemas tecnológicos motorizados que demandan nuevas miradas, políticas, estrategias, actores y dinámicas industriales y empresariales. De esta clasificación general se puede descifrar en los “Diferentes Modos” aspectos particulares, los cuales dinamizan al sector productivo, las redes de conocimiento, Instituciones Educativas, universidades, oferta/demanda de mano de obra, diferentes actores, sociedad civil y al Estado. Entre estos aspectos se tiene:

- **Transporte Público:** en muchos casos se cita los modos relacionados con el Metro y los Trenes (Riel) y Bus Rápido (BRT) por ejemplo en Colombia: buses del Sistema Masivo como Transmilenio, el Mío, Transcaribe, Metro de Medellín, entre otros, caracterizado por su alta capacidad, vías exclusivas y articulados a los Sistemas Integrados de Transporte con Carriles preferenciales, tarifas, infraestructura y logística; paradas fijas, uso de Sistemas de información para Usuarios a través de páginas Web, redes sociales, chat, emails, mensajería instantánea; y apropiación de las nuevas tecnologías de cero o bajas emisiones como la electromovilidad en autos, motos y bicicletas, (Lower, 2014) jalonada en el mundo urbano e industrializado por empresas de talla mundial con presencia en Latinoamérica; además de sistemas de transporte híbridos (gasolina/ iésel y electricidad) y cable aéreo.
- **Transporte Público Colectivo:** caracterizado por el transporte convencional de buses, colectivos y microbuses, cuyo sistema es operado por varias empresas sin mucha capacidad logística, de infraestructura y tecnológica; junto a ello, la variedad de tarifas se extiende a la medida en la puesta en marcha de diferentes modelos de vehículos, a los cuales se vida útil ha excedido y en temas de mantenimiento preventivo y correctivo presentan serias fallas.
- **Transporte Privado:** se enmarca en el uso –cada vez mayor- del vehículo particular en nuestro país, pero de manera centralizada y excluyente, en la cual la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI, 2016) ha señalado la concentración del mercado automotor en 12 ciudades del país principalmente, generando con ello fuertes disparidades en los desarrollos de infraestructuras físicas reflejadas en la visible falta de continuidad en la malla vial de las principales ciudades y los municipios aledaños, ello trasciende a problemas de movilidad (Duque. 2013, p 49); productividad, calidad de vida, tiempos y altos costos de desplazamientos; mientras que el resto de municipios del país representan ventas que no superan el 2% por trimestre acumulado desde el año 2013 a primer trimestre de 2016. Lo que puede indicar un análisis de aspectos muy varios como lo es el uso del vehículo por marcas, dimensiones y volumen; tiempos de desplazamientos en diferentes trayectos, institucionalización del pico y placa en sectores o ciudades enteras; impacto ambiental en los territorios con la reducción de emisiones y ruido; y la necesidad de fomentar los Sistemas Masivos Integrados y el incremento de muertes y accidentes en los actores de la vía. Junto a ello, la capacidad logística y administrativa para atender al sector en términos de mano de obra calificada y certificado en operación y mantenimiento especializado; el diseño de políticas públicas trazadas por diferentes actores como el Estado, gremios, academia, autopartistas, industrias y empresas importadoras, trabajadores y sociedad civil; y finalmente la infraestructura física planeada y orientada por los Planes de Ordenamiento Territorial con componente ambiental, sobre todo en este siglo XXI en donde se entiende que los mayores componentes de contaminación se ubican en las ciudades “ y dentro de estas, las industrias y los vehículos” (p. 56). Factores sumados que ponen a la orden del día la complejidad de este tipo de transporte.

Habitar el **SUR GLOBAL** con justicia **Socio-Territorial**

- Taxis: de uso público no integrado al Sistema Masivo de Transporte Público en nuestro país, pero que es de gran importancia en las ciudades y municipios intermedios por su servicio, la sobre oferta existente, dinámica propia en la autorización de su puesta en marcha (cupo para operación) por parte de las Secretarías de Movilidad y Transito; la mano de obra certificada y remunerada, y una serie de variables que lo hacen único, trascendental.

El concepto “Movilidad” supera al de Transporte, en tal sentido se puede entender como el derecho a ir, a desplazarse a todas partes, tal definición se categoriza en la Constitución Política de Colombia como derecho fundamental en su artículo 24: “Derecho a circular libremente por el territorio nacional” (Alcaldía Mayor de Bogotá D. C., 2016). Movilidad atañe al gran desarrollo urbano sobre todo generado por complejas y diversas dinámicas de finales del siglo XX e inicios del XXI, en ciudades teniendo en cuenta tres (3) aspectos a saber: a). desplazamiento: de personas y mercancías; b) acceso al servicio y bienes; y c) satisfacción de necesidades y calidad. Algunos componentes:

- Infraestructuras: señalada por los espacios físicos apropiados para el diseño de vías barriales y de mayor importancia; redes de telecomunicaciones, de orden institucional para atender, controlar, vigilar y mejorar el sector.
- Vehículos: en este aspecto se pueden señalar la forma, tamaño, precios, autopartes, uso de tecnologías y gamas, mediado por la sostenibilidad ambiental, impactos sobre el territorio a la medida de la apropiación, modificación y cambio del paisaje y del espacio físico.
- Gestión y organización de la Movilidad: aspecto trascendental de la unificación de los distintos modos en términos de seguridad, calidad de vida, atención al usuario-ciudadano y prestación del servicio; la protección del medio ambiente y junto a ello.
- Solución de la movilidad para peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida y no motorizados sobre todo por el medio ambiente.
- Nueva cultura y roles de usuarios-ciudadanos y personas quienes realizan el desplazamiento de trayectos a través de los sistemas de transporte, el uso y cuidado de estaciones, entre otros casos.
- Condiciones sociales, políticas y ambientales: relacionadas con la estructura social, poblaciones transportadas a centros de trabajo, comercio y de regreso a sus casas, otros aspectos con el fin de lograr y consolidar el desarrollo social, cultural y económico de las ciudades.

En el siglo XX sobre todo se consolida el interés científico por el estudio de la ciudad desde la geografía como de otras disciplinas al tenor de la economía, la sociología y los estudios urbanos interdisciplinarios; en este documento se tomara la relación del concepto Modernización brindado por Berman (1991) para explicar la ciudad: “las inmensas alteraciones demográficas, que han separado a millones de personas de su hábitat, lanzándolas a nuevas vidas a través de medio mundo; el crecimiento urbano, rápido y a menudo caótico”, va consolidando la urdimbre de múltiples relaciones en el espacio físico apropiado. En la ciudad se configura un ambiente, un ethos y hábitos que le impregnan su estilo, agrega Berman, con la aparición de la geometría, la ciudad adquiere una construcción moderna, propia de las ciudades de vanguardia de siglo XIX y XX: “ha aparecido la geometría, lo topografía lo abarca todo. Nada en la tierra escapa a la medición” (p. 178).

Habitar el SUR GLOBAL con justicia Socio-Territorial

MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE					ENTIDADES DEL ESTADO
Núm.	DIMENSIÓN	TECNOLOGÍAS Y COMPONENTES			ENCARGADAS
1	USO DE TECNOLOGÍAS Y MODOS DE TRANSPORTE URBANO-RURAL	DE Y DE	Tecnologías tradicionales: gasolina y gas.	Tipos de vehículos, aspectos contaminantes, Seguridad vehicular	Secretarías de Transporte y de la movilidad e infraestructura, Ministerio de Transporte
			Férreos	multimodal	
			Cable Aéreo		
			Híbridos	masivos	
			Motos	integrado	
			Bicicleta y bici eléctrica	ecológicos	
			Eléctrico	sostenibles	
			Tracción Animal	derechos y cuidado animales	
2	CULTURA CIUDADANA PEDAGOGÍA VIAL		Conocimiento y aplicación de normas jurídicas y sociales	marco jurídico y cultura ciudadana	Cultura y Turismo y Educación, Asuntos de la Juventud y Poblaciones. Ministerios de Educación y del Transporte. Medios de comunicación audiovisuales, redes sociales e internet.
			Uso adecuado y mantenimiento sistemas transporte.	Manejo preventivo, evitar accidentalidad y muertes	
			Pedagogía para la seguridad vial	prevención, operación, alistamiento, corrección, plan de seguridad vial instituciones, estrategias didácticas y pedagogía social vial	
			confianza social y calidad de los sistemas	identidad, cuidado, comportamiento, valor simbólico, apropiación social, participación ciudadana/poblaciones	
3	TERRITORIOS GESTIÓN URBANA	Y	zonas verdes y ambientales sostenidas	corredores urbanos sostenibles, obras urbanísticas	Secretarías de Planeación Urbana, Consejos Territoriales
			infraestructura física urbana y rural	viaductos, tipos de vías, puentes y puentes peatonales,	
			tipos de vías	carriles exclusivos, preferenciales, Doble flujo y compartidos	
			poblaciones	crecimiento población, tipos de población, actores y usuarios vías-ciudadanos	
			grupos de investigación y publicaciones	Proyectos de investigación y aplicación (tecnológicas, sociales y políticas), universidades: foros, simposios, entre otros.	

Habitar el SUR GLOBAL con justicia Socio-Territorial

			Ciudad (urbano y rural)	gestión urbana: espacio y territorios diversos, usos del suelo, cambios, estratificación, control vial (cámaras)	
4	ADMINISTRACIÓN LOGÍSTICA	Y	Financiero	Conpes sobre tarifas, operadores y sistema estratégico e integral; impuestos al combustible y costos mantenimiento flota automotriz	Secretarías de Transporte y de la movilidad, Consejos de Política Económica y Social (CONPES)
			Seguros y pólizas	tipos de vehículos, empresas y ganancias	Sectores empresariales e industriales.
			administrativo	Regulación por secretarías, rutas de transporte, paraderos, estaciones, semáforos operadores, comparendos, cámaras seguridad, parqueaderos públicos, grúas y agentes de policía de tránsito, madres acompañamiento en tránsito.	
			Sectores productivos	fabricantes y ensambladoras ventas vehículos, gremios o cooperativas de transportadores	
5	SOCIEDAD CIVIL		sociedades de autopartistas	Asopartes	Interinstitucional y sociedad civil: cámara de comercio, gremios, universidades, agencia nacional de seguridad vial, organizaciones sociales y comunitarias.
			Gremios del sector transporte (motos y carros)	ANDI, FENALCO, COLFECAR	
			asociaciones del sector	clubes, asociaciones	
			observatorios de la movilidad y gestión urbana	observatorio municipal investigación, consultorías y asesorías de investigadores	
			Escuelas y academias enseñanza	capacitación seguridad vial y técnicas de conducción	
			comunidad	usuarios de los sistemas /poblaciones	
			empresas y micro empresas sector formal	mano de obra calificada, tipos de contratos laborales, condiciones de trabajo	

Habitar el SUR GLOBAL con justicia Socio-Territorial

6	COMUNIDAD INTERNACIONAL	ONU, Cepal, OEA	seguridad vial –medio ambiente- movilidad	Comunidad internacional: ONU, OMS, CEPAL, BID.
		Países y operadores internacionales	sistemas masivos e integrados	
		casos exitosos	sistemas integrados	
7	ESTADO	Políticas públicas Movilidad y Sistemas de transporte		Secretarías de Transporte y de la movilidad; Hacienda, Planeación, DNP, ANSV, Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, MIN Transporte, Policía Nacional-Transito.
		Alcaldías y Gobernaciones: planes de desarrollo, POT y planes maestros de movilidad		
		Departamentos Administrativos tránsito y transporte: impuestos		
		Ministerio Transporte, Observatorios Presidencia, MIN Transporte y Gobiernos Locales.		
		Instituto nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses	Informe Forenses (nacional, departamental y municipal)	
		Agencia Nacional de Seguridad Vial		
		Secretarías	matrículas y plan maestro de movilidad	
8	MEDIO AMBIENTE	Electromovilidad Quito		Planeación y Tránsito, Transporte y de la Movilidad.
		Sostenibilidad economía y política		
9	PODER LEGISLATIVO – CONTROL POLITICO	Concejos	Acuerdos	Concejos Municipales, Asambleas Departamentales y Congreso de la República
		Asambleas	Ordenanzas	
		Congreso	Leyes y control	

Figura 1: Propuesta de Movilidad Urbana Sostenible. Fuente: Autor, 2019.

En el mapa DE Colombia se podrá ubicar cartográficamente al Tolima y asi mismo a Guamo y parte de Sur oriente objeto de estudio.



Figura 1: mapa de Colombia, ubicación del Tolima y Guamo. Fuente: <https://colombiavive.wordpress.com/politica-de-colombia/mapa-politico-de-colombia/>

Habitar el SUR GLOBAL con justicia Socio-Territorial

POLÍTICA DE LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DEL ESTADO COLOMBIANO SIGLO XX AL XXI			
LINEA HISTÓRICA	DIVISIÓN ADMINISTRATIVA POLÍTICA SEGÚN FINANZAS	POLÍTICO-JURÍDICO	SOCIO AMBIENTAL
1858 A 1886	ESTADOS FEDERADOS GRANADINOS Y ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA: CUNDINAMARCA, BOLIVAR, BOYACA CAUCA, ANTIOQUIA, SANTANDER, PANAMÁ, TOLIMA	PROVINCIAS CON MAYOR AUTONOMÍA Y DESICIÓN: impuestos, ordenamiento territorial y población. DISPUTAS POLÍTICAS Y ECONÓMICAS CENTRALISTAS FUNDADAS EN EL MODELO DEL DESARROLLO DE MODOS DE PRODUCCIÓN ARTESANALES Y COPIADOS DE EEUU	TERRITORIOS NACIONALES AMBIENTALES: Caquetá, Casanare, Amazonas, La Guajira, San Andrés y Providencia, San Martín y Sierra Nevada y Motilones. TERRITORIOS EXCLUIDOS DE LA INFLUENCIA DEL ESTADO CENTRAL
1886 A 1903	REPÚBLICA DE COLOMBIA CENTRALISMO - DEPARTAMENTOS: Antioquia, Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Panamá, Santander y Tolima. INTENDENCIAS Y COMISARIAS Decreto Ley 97 de 1900)	FERROCARIL NACIONAL, SISTEMA EDUCATIVO CENTRALIZADO, REGIMEN POLÍTICO CENTRALIZADO, BASTANTE DEBILIDAD ECONÓMICA NACIONAL Y REGIONAL, MODELO PRECARIO DE PRODUCCIÓN INTERNO	TERRITORIOS NACIONALES AMBIENTALES: NO CONECTADOS A BOGOTÁ, CON PROPIAS DINAMICAS DE CONFIGURACIÓN (POCA POBLACIÓN, MINIMA PRODUCCIÓN EXPORTADORA, BAJO NOVEL DE INDUSTRIALIZACIÓN)
1903 A 1910	SEPARACIÓN DE PANAMÁ 1903 AUSPICIADA POR EEUU-REFORMAS ADMINISTRATIVAS 1905 Y 1908: Antioquia, Atlántico, Bolívar, Boyacá, Caldas, Cauca, Cundinamarca, Galán, Huila, Magdalena, Nariño, Quesada, Santander, Tolima y Tundama. LIMITES BRASIL (modifica Caquetá y Vaupés). 1912: Santander se divide en Norte del Santander.	NUEVOS DEPARTAMENTOS: Nariño, Atlántico, Caldas, Huila, Valle del Cauca y Norte de Santander en 1905. INESTABILIDAD POLÍTICA HERENCIA DEL SIGLO XIX, DEBILIDAD INSTITUCIONAL DEL ESTADO CENTRAL FRENTE A LAS REGIONES Y UN MODELO ECONÓMICO QUEBRADO NUEVOS DEPARTAMENTOS 1908: Antioquia, Barranquilla, Bucaramanga, Buga, Cali, Cartagena, Cartago, Chiquinquirá, Cúcuta, Facatativá, Girardot, Honda, Ibagué, Ipiales, Jericó, Manizales, Medellín, Mompós, Neiva, Pasto, Popayán, Quibdó, San Gil, Santa Marta, Santa Rosa, Sincelejo, Sonsón, Tumaco, Tunja, Vélez y Zipaquirá.	INTENDENCIAS: Alto Caquetá, La Guajira, Meta y Putumayo. PEQUEÑAS COLONIZACIONES ANTIOQUEÑAS IMPLEMETANDO PROCESOS PRODUCTIVOS ARTESANALES, AGRICOLAS, GANADEROS EXTENSIVOS CON NULA PRESENCIA DEL ESTADO INTERVENTOR (VIAS, TELECOMUNICACIONES, ORDEN PÚBLICO, SISTEMAS SANITARIOS Y ESCUELAS)

Figura 2: cuadro explicativo del desarrollo de la organización territorial de Colombia siglo XX y XXI

Fuente: Autor, 2019.

Habitar el SUR GLOBAL con justicia Socio-Territorial

1912	Por ello se crearon las comisarías del Vaupés (1910), Arauca (1911), La Guajira (1911), Putumayo (1912), Caquetá (1912) y Vichada (1913), la intendencia de San Andrés y Providencia (1912).	Departamentos	Intendencias
		Antioquia, Atlántico, Bolívar, Boyacá, Caldas, Cauca, Cundinamarca, Huila, Magdalena, Nariño, Norte de Santander, Santander, Tolima y Valle del Cauca.	Chocó, Meta y San Andrés y Providencia.
			Comisarías
			Arauca, Caquetá, Juradó, La Guajira, Putumayo, Vaupés, Vichada y Urabá.
1928	Entre 1922 y 1934 se definieron muchos de los límites internacionales de Colombia, principalmente con Brasil (1928), Panamá (1924) y Perú (1922-1934). DESARTICULACIÓN DEL ESTADO EN ZONAS PERIFÉRICAS Y LA NO PRESENCIA	Departamentos	Intendencias
		Antioquia, Atlántico, Bolívar, Boyacá, Caldas, Cauca, Cundinamarca, Huila, Magdalena, Nariño, Norte de Santander, Santander, Tolima y Valle del Cauca.	Chocó, Meta y San Andrés y Providencia.
			Comisarías
			Amazonas, Arauca, Caquetá, La Guajira, Putumayo, Vaupés y Vichada.
1936-1954	1947: DEPARTAMENTOS CREADOS: CHOCÓ Y 1959 NACE EL DEPARTAMENTO DEL META. RESPUESTA A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA INDUSTRIA DEL CAUCHO POR MULTINACIONALES EXTRANJERAS BRITANICAS Y EEUU	LEY 200 Función social de las tierras SISTEMAS DE TRANSPORTE CIUDADES INTERMEDIAS DEL CENTRO DE PAIS (ARTICULACIÓN GEOGRÁFICA AL SERVICIO DE LA MOVILIDAD DE LA RENTA DE CAPITAL (TRENES, EXPLOTACIÓN AGRARIA, MINERA)	Comisarías
			Amazonas, Putumayo, Vaupés y Vichada.
1954	DISTRITO ESPECIAL BOGOTÁ: al cual se le anexaron los municipios de Engativá, Fontibón, Suba, Usme, Usaquén, Bosa y la provincia de Sumapaz.	CENTRALIZACIÓN POLÍTICA Y ADMINISTRATIVA DE COLOMBIA: culminando la lucha política con élites de Antioquia, Valle y la Costa Atlántica. MODELO ECONÓMICO DIVERGENTE	Comisarías
1966-1980	1966: creado COMISARIA GUAINIA; DEPARTAMENTO DE SUCRE 1966 antes del BOLIVAR. PROCESOS DE PAERTURA ECONÓMICA REGIONAL CAFÉ, FLORES, AZUCAR	Viejo Caldas se fraccionó en Quindío, Risaralda y Caldas en 1966, y el Cesar se segregó del Magdalena en 1967. La Guajira fue ascendida a la categoría de departamento en 1964. 1973 creado DEPARTAMENTO CASANARE	Amazonas, Guainía, Putumayo, Vaupés y Vichada. TERRITORIOS ANCENTRALES DE BAJA PRODUCCION CAPITALISTA EN SECTORES COMO LA MADERA, LA GANADERIA)
1986-1989	Guaviare se separó del Vaupés en 1977 y el Caquetá adquirió estatus de departamento en 1981. IMPLEMENTA UNA MODERNIZACIÓN DEL ESTADO EN TERRITORIOS DISTANTES CUYA PRODUCCIÓN NO DEPENDE DEL CENTRO SINO DE EMPRESAS EXTERNAS (MINERIA, GAS, PETROLEO)	ELEECION ALCADES Y LEY PLANES DE ORDENAMIENTO: Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991. Apertura Democrática en Departamentos y Municipios. TRANDORMACIONES URBANAS EN CIUDADES PEQUEÑAS Y MUY POCAS DE GRAN TAMAÑO.	zonas nacionales: REGALIAS POR LA EXPLOTACIÓN AMBIENTAL MADERA, PETROLEO, GAS, ETC agenciados por LA NACIÓN: AGENCIAS TERRITORIALES

Figura 3: la organización territorial de Colombia en el siglo xx.

Fuente: Autor, 2019.

Habitar el **SUR GLOBAL** con justicia **Socio-Territorial**

		Departamentos	
1991	CONSTITUCIÓN POLÍTICA de 1991 elevó la categoría de los territorios nacionales al de departamentos en total de 32 entidades y el Distrito Capital, Territorios Indígenas y abrió el paso a Regiones. SISTEMA GENERAL DE PARTICIPACIÓN RECURSOS FINANCIEROS DE LA NACIÓN A LOS TERRITORIOS (DEPARTAMENTOS- MUNICIPIOS)	Amazonas, Antioquia, Arauca, Atlántico, Bolívar, Boyacá, Caldas, Caquetá, Casanare, Cauca, Cesar, Chocó, Córdoba, Cundinamarca, Guainía, Guaviare, Huila, La Guajira, Magdalena, Meta, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Quindío, Risaralda, San Andrés y Providencia, Santander, Sucre, Tolima, Valle del Cauca, Vaupés y Vichada.	PERMITE la creación de ENTIDADES DISTRITOS ESPECIALES POR INTEGRACIÓN AMBIENTAL, CULTURAL, ECOTURISTICAS Y PATRIMONIAL DE LA NACIÓN. ADEMAS DE ÁREAS METROPOLITANAS
1997	EL ESTADO ORDENA LOS LINEAMENTOS POLÍTICOS, ADMINISTRATIVOS Y AMBINETALES A TRAVÉS DE LOS PLANES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LA LEY 388 DE 1997, LOOT Y LA REFORMA Ley 1454 de 2011 Y LEY 1083 DE 2006: PLANIFICACIÓN URBANA . LEY 136 DE1994 REGIMEN MUNICIPAL	PLANES ORDENAMIENTO: mantiene unidades administrativas para crear leyes a favor de la explotación ambiental, de suelos y servicios, fijando planes parciales como MOVILIDAD Y LOS ECOSISTEMAS	PROMULGA UN SISTEMA NACIONAL AMBIENTAL - RECIEN CREADO 1993 MINAMBIENTE: inventarios de bienes ambientales, reservas, flora y fauna. Entrega de licencias de explotación minera ambiental a multinacionales (TOLIMA: CEMEX, ARGOS, [Guamo, Saldaña e Ibagué]). Licencias urbanísticas (BOGOTÁ CASO CONEJERA Y PARQUE VANDERHAMER) para modificar suelos a favor de Constructoras privadas, ladrilleras, etc.
2001-2015	SISTEMAS DE CIUDADES Y LA FINANCIACIÓN para CONFIGURACION TERRITORIAL CENTRALIZADA	LEY 715 Y CATEGORIA MUNICIPIOS, antecedentes ley 60 de 1993. POBLACIÓN, IMPUESTOS, CARGOS PÚBLICOS Movilidad sostenible no motorizada y si Motorizada en Distritos y Municipios con Planes de Ordenamiento Territorial LEY 1083 DE 2006. CATEGORIAS MUNICIPALES	CIUDADES SOSTENIBLES CON INVERSIÓN PRIVADA: EN SISTEMAS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD; SISTEMAS DE RECOLECCIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS Y MUNICIPIOS Y MUNICIPIOS Y DISTRITOS; SISTEMAS DE GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN CIUDADES, OTROS.

Figura 4: configuración política de la organización del territorio.

Fuente: Autor, 2019.

Habitar el SUR GLOBAL con justicia Socio-Territorial

ESPACIO, TERRITORIOS, URBANO-RURAL Y CIUDADES: DESARROLLO DEL CAPITALISMO COMERCIAL E INDUSTRIAL ES DÉBIL, ES DE TIPO REGIONAL-LOCALIZADO FRENTE A ZONAS AMPLIAS AL MARGEN DE PROCESOS TRADICIONALES

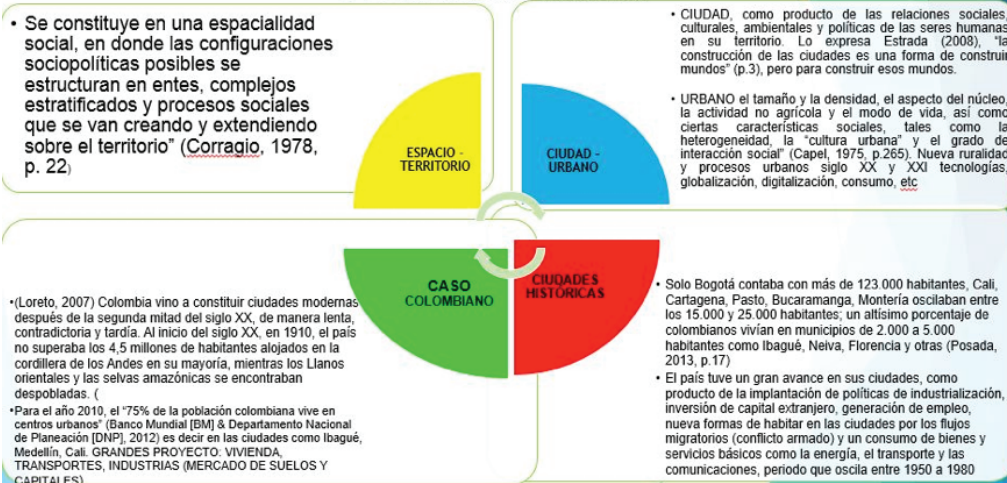


Figura 5: análisis multivariado de procesos urbanos

Fuente: autor, 2019.

CIUDAD/ CARACTERÍSTICAS	IBAGUE	GUAMO	SALDAÑA
PROYECTOS DE ARTICULACIÓN NACIONAL/REGIONAL MOVILIDAD VIAL	Sistema de transporte orientado a la explotación por parte de 5 empresas privadas con terminales. Plan Maestro de Movilidad alternativo pero no financiado. Lo atraviesa transporte de carga y de pasajeros, cuenta con aeropuerto local	No tiene un sistema integrado en movilidad, pero si está organizado en la única empresa local de transporte de pasajeros municipal e intermunicipal, no tiene aeropuerto. No tiene terminales de transporte y depende del tráfico nacional por la vía panamericana	Tiene trazos urbanos por la carretera nacional Bogotá-Espinal-Saldaña a Neiva. Presenta una movilidad desordenada en tránsito de motos y taxis. No tiene terminal a pesar de su ubicación estratégica
TIPOS SOCIEDAD-Y OCUPACIÓN DEL TERRITORIO	Desarrollo urbano luego de 1960 y 1970, desigual y desordenado por inmigraciones y planes de vivienda diseñados por el Estado (zona Jordán). Constructoras privadas Y capital extranjero para estratos altos (zonas VERGEL, CENTROS COMERCIALES).	Sociedad que no evidencia profundamente las desigualdades, POCA INVERSIÓN PÚBLICO-PRIVADA. Tiene origen indígena en la población de los caribes, panches y es un municipio creado en 1863(Cuellar & otros2005).	Se organiza en una zona urbana limitada pero amplia en lo rural con ventajas eco sistémico (río y variedades de flora).
SECTORES DE LA ECONOMÍA	Sectores de la producción comercial, construcción de centros comerciales, unidades de vivienda y bancos (CAPITAL EXTERNO). Alta informalidad por desempleo local y poca inversión Gobiernos Nacionales	Sector productivo del arroz, algodón y maíz. También el cultivo de limón, mango, tabaco y sorgo (EMPRESAS CAPITALISTAS AGRARIAS regionales). MULTINACIONALES EXPLOTADORAS DE RÍOS, CARENCIA DE EQUIPAMIENTOS URBANOS Y OFERTAS DE SERVICIOS ALTA TECNOLOGIA, FINANZA	80% de la producción depende del arroz, y de otros pequeños productores de limón, naranja, aguacate. (EMPRESAS CAPITALISTAS AGRARIAS región) MULTINACIONALES EXPLOTAN RIO
DISTRIBUCIÓN	Supera los 500.000 habitantes urbanos, distribuidos en más de 450 barrios de 13	Población mayoritariamente de origen indígena del sur del Tolima, no supera las 30 mil habitantes asentados en 20	Población no superior a 15 mil habitantes, cuyo origen se inscribe en población del Guamo

Habitar el SUR GLOBAL con justicia Socio-Territorial

POBLACIÓN Y CLASES SOCIALES	450 dentro de 13 comunas, además de 13 corregimientos, CONTRADICCIONES CLASES SOCIALES	habitantes asentados en 10 barrios urbanos y 17 veredas distantes. Mantiene empleados públicos quienes sostiene el pequeño comercio	asiste en población del Cuadro y de Purificación. Mantiene empleados públicos y el mínimo comercio
RECURSOS NACIÓN Y PROPIOS DESTINADOS A LA INVERSION SOCIAL	Proviene del Sistema General de Participaciones para el pago de los funcionarios públicos, acueducto municipal. Con impuestos propios construcción de vías y parques.	Pocos recursos de la Nación por el número bajo de pobladores y son los grandes productores del agro quienes pagan los más altos impuestos. Recibe regalías explotación	Recibe más recursos por explotación del Río Saldaña, petrolera y ambiental que por recursos de la nación

Figura 6: análisis de los tres casos concretos del Tolima. Fuente: Autor, 2019.

METODOLOGÍA

Este trabajo es de tipo cualitativo (Sauto Y Boniolo, 2008), utilizando el método histórico descriptivo, el cual permitió recoger las fuentes de información documental, los criterios de selección de los territorios y retomar casos específicos de barrios y zonas urbanas de estas ciudades pequeñas e intermedias de Colombia. Facilitó el análisis del marco institucional, legal y teórico del territorio en las ciudades y la movilidad , revisando la bibliografía reciente sobre el tema, luego se accedió a las fuentes de información secundarias (mediante una lista de chequeo) halladas en los archivos también se hizo una hoja de ruta para llevar a cabo la observación participante (Gómez Mendoza, 1997), se hicieron entrevistas abiertas en formato guía, de igual forma se depuro la base de datos de actores barriales en diferentes fuentes (diseño de una plantilla cuanticualitativa) (Rojas, 2011).

RESULTADOS

- Se evidencio una análisis de los cambios del uso del suelo en Ibagué al favor de empresas multinacionales y nacionales dedicadas a la construcción, mejoramientos urbano y sistemas de transporte y movilidad
- cambios en los planes de ordenamiento territorial de estos municipios que se evidencian en las transformaciones del espacio habitado al favor de empresas explotadoras de ríos, mediante el extractivismo, del turismo, del comercio organizado y sector financiero patrocinando proyectos de vivienda y de servicios para las diversas clases sociales.
- conformaciones históricas territoriales propias y ajenas a las agendas y planes del Estado a nivel Central, dichas conformaciones poseen cultura, tradición y folclor propias con proyección regional y hasta nacional



Figura 7: vista general de Ibagué y barros de Ibagué (barrios Nuevo Combeima, Gaviota sectores excluidos; edificios del Barrio EL Vergel de estrato 6 de la ciudad), EL Guamo y Saldaña Tolima.

- Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C. (2016). Constitución Política de Colombia 1991. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4125>
- _____. (2016). Ley 1454 de 2011. (Junio 28). Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones. Recuperada de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=43210>
- Asociación Nacional de Empresarios [ANDI]. (2016). Informe del Sector Automotor. Base consolidada a marzo de 2016. Recuperado de <http://www.andi.com.co/cinau/Paginas/Automoviles.aspx>
- Berman, M. (1991). Todo lo sólido de desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad. México, DF: Siglo XXI Editores.
- Banco Mundial [BM] & Departamento Nacional de Planeación [DNP]. (2012). Sistema de ciudades. Una aproximación visual al caso colombiano. Bogotá, DC: Autor.
- Capel, H. (1975). La definición de lo urbano. Revista Estudios Geográficos. No. 138-139. 265-301
- Carrión, F. (2013). El Desafío político del gobierno de la ciudad Metropolitana en América. En La Gestión Urbana en América Latina: debates desde la reflexión -acción (23-47). Bogotá, DC: Universidad Piloto de Colombia.
- Cepeda, H. (2013). El proyecto urbano: encuentros y desencuentros en la discusión sobre la ciudad moderna. En: La Gestión Urbana en América Latina: debates desde la reflexión -acción. (141-158). Bogotá, DC: Universidad Piloto de Colombia
- Coraggio, J. (1988). Territorios en transición. Crítica a la planificación regional en América Latina. Quito: Ciudad Ediciones
- Dangond-Gibson, C. Jolly, J-F. Monteoliva, A. & Rojas, F. (2013). Del transporte a la movilidad urbana en Bogotá. Más que un problema de vías y automotores. Bogotá, DC: Editorial Pontificia Universidad Javeriana
- Duque, L. (2013). Mallas Urbanas desplazadas: ciudades sostenibles para el siglo XXI. Bogotá, DC: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Estrada, F. (2008). La ciudad: una forma de construir mundos. Revista Credencial Historia. No. 221, 1-15. Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/node/86528>
- Estupiñán, L. & Restrepo, M. (2013). Asociatividad territorial: enfoque comparado y análisis en el nuevo contexto de la organización territorial en Colombia. Bogotá, DC: Editorial Universidad del Rosario.
- García R, A. & Muñoz J, J. (2002). El paisaje en el ámbito de la geografía III.2. México DF: Instituto de geografía-UNAM.
- Giménez, G. (1999). Territorio, culturas e identidades. La región sociocultural. Estudios sobre las culturas contemporáneas, 5, 1-33. [Versión PDF]. Recuperado de http://cenedic2.ucol.mx/culturascontemporaneas/contenidos/region_socio_cultural.pdf
- Lower, C. (2014). La electromovilidad toma impulso. Con vehículos innovadores y conceptos inteligentes, Alemania desea ser el mercado de referencia. Revista Digital Deutschland.de Su

Habitar el SUR GLOBAL con justicia Socio-Territorial

enlace digital con Alemania. Recuperado de
<https://www.deutschland.de/es/topic/economia/innovacion-tecnica/la-electromovilidad-toma-impulso>

Negret, F. (1997). Algunas consideraciones y conceptos sobre la investigación del espacio, el territorio, lo regional-urbano, la región y la ciudad. Bogotá D. C.: Siglo del Hombre Editores.

Pécaut, D. (2013). Simbólica nacional, liberalismo y violencias. En Colombia 1910-2010. (119-198). Bogotá, DC: Editorial Tauros.

Rojas Crotte, I.R. (2011). Hermenéutica para las técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales: una propuesta. Revista Espacios Públicos, 14(31), 176-189. Recuperado de www.redalyc.org/pdf/676/67621192010.pdf

Santos, M. (1996). La metamorfosis del espacio habitado. Barcelona

Sauto, R. & Boniolo, P. (2005). Manual de metodología. Construcción del marco teórico, formulación de los objetivos y elección de la metodología. Argentina: CLACSO.