

2020
Vol. 7, núm. 1



Revista Ciudades, Estados y Política

ISSN web: 2389-8437 | ISSN papel: 2462-9103 | DOI: 10.15446/cep
www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep



Instituto de Estudios Urbanos (IEU)
Sede Bogotá



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA



Revista Ciudades, Estados y Política

ISSN web: 2389-8437 | ISSN papel: 2462-9103 | DOI: 10.15446/cep
www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep

Volumen 7, número 1, enero-abril 2020
Volume 7, number 1, January-April 2020
Volume 7, numero 1, janeiro-abril 2020

Instituto de Estudios Urbanos (IEU)
Sede Bogotá



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

2020



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

 **Revista**
Ciudades, Estados y Política

ISSN web: 2389-8437 | ISSN papel: 2462-9103 | DOI: 10.15446/cep
www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep

Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá
Instituto de Estudios Urbanos (IEU)

Revista Ciudades, Estados y Política

Título abreviado: Rev. Ciudades Estados Política

ISSN web: 2389-8437 - **ISSN papel:** 2462-9103

DOI: 10.15446/cep

Sitio web: www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep

Correo electrónico: revcep_bog@unal.edu.co

Teléfono: (571) 3165000 Ext.: 10855 - 10858

Calle 44 n.º 45 - 67. Unidad Camilo Torres

Bloque C, módulo 6. Oficina 901. Bogotá, Colombia

Director Instituto de Estudios Urbanos

Fabio Roberto Zambrano Pantoja

Coordinadora Centro Editorial Instituto de Estudios Urbanos

Ana Patricia Montoya Pino

Comité Editorial

Fabio Roberto Zambrano Pantoja

Magíster en Historia de América Latina de la Universidad de la Sorbona, París (Francia), profesor e investigador del Instituto de Estudios Urbanos (IEU) de la Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia.

Correo electrónico: frzambbranop@unal.edu.co

Ana Patricia Montoya Pino

Doctora en Arte y Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia, profesora del Instituto de Estudios Urbanos (IEU) y coordinadora del Centro Editorial del mismo Instituto. Bogotá, Colombia.

Correo electrónico: apmontoyap@unal.edu.co

Carlos Alberto Patiño Villa

Doctor en Filosofía de la Universidad Pontificia Bolivariana. Profesor, investigador y director del Instituto de Estudios Urbanos (IEU) de la Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia.

Correo electrónico: capatinov@unal.edu.co

Yency Contreras Ortiz

Doctora en Estudios Urbanos del Colegio de México A.C., profesora e investigadora del Instituto de Estudios Urbanos (IEU) de la Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia.

Correo electrónico: ycontreraso@unal.edu.co

Comité Científico

Christof Parnreiter

Doctor en Phil. Habil de la Universidad de Viena, profesor de la Universidad de Hamburgo, Instituto de Geografía. Hamburgo, Alemania.

Correo electrónico: fgfa019@uni-hamburg.de

Cristian Erik Vergel Tovar

Doctor en Planificación Urbana y Regional de la University of North Carolina at Chapel Hill, profesor de la Universidad del Rosario, Programa en Gestión y Desarrollos Urbanos. Bogotá, Colombia.

Correo electrónico: erik.vergel@urosario.edu.co

Diego Silva Ardila

Doctor en Planeación y Políticas Públicas Urbanas de la University of Illinois at Chicago, profesor de la Universidad del Rosario, Facultad de Ciencia Política, Gobierno y Relaciones Internacionales. Bogotá, Colombia.

Correo electrónico: diego.silvaa@urosario.edu.co

Esthela Irene Sotelo Núñez

Doctora en Estudios Urbanos y Ambientales del Colegio de México, profesora e investigadora de la Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco. Ciudad de México, México.

Correo electrónico: esthela.sotelo@gmail.com

Francisco Colom González

Doctor en Filosofía de la Universidad Complutense de Madrid, investigador del Centro de Ciencias Humanas y Sociales del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Madrid, España.

Correo electrónico: f.colom@csic.es

Isidro Sepúlveda Muñoz

Doctor en Historia de la Universidad Nacional de Educación a Distancia y profesor de la misma universidad. Madrid, España.

Correo electrónico: isepulveda@geo.uned.es

Jesús Rodríguez Zepeda

Doctor en Filosofía Moral y Política de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, profesor e investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa. Ciudad de México, México.

Correo electrónico: jrzepeda@gmail.com



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

 **Revista**
Ciudades, Estados y Política

ISSN web: 2389-8437 | ISSN papel: 2462-9103 | DOI: 10.15446/cep
www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep

Leticia Moreira Sígolo

Doctora en Arquitectura y Urbanismo de la Universidade de São Paulo, profesora e investigadora de la Universidade São Judas Tadeu, Facultad de Arquitectura y Urbanismo. São Paulo, Brasil.
Correo electrónico: lesigolo@yahoo.com.br

Manuel Lucena Giraldo

Doctor en Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid, investigador del Centro de Ciencias Humanas y Sociales del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Madrid, España.
Correo electrónico: manuel.lucena@mecd.es

Tomás Antonio Moreira

Doctor en Estudios Urbanos de la Université du Québec à Montréal, profesor e investigador de la Universidade de São Paulo, Instituto de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, Brasil.
Correo electrónico: tomas_moreira@sc.usp.br

Daniel González Romero

Doctor en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad de la Universidad de Valladolid, profesor e investigador de la Universidad de Guadalajara. Guadalajara, México.
Correo electrónico: daniel.gromero@academicos.udg.mx

Equipo técnico del Centro Editorial del Instituto de Estudios Urbanos (IEU)

Editora

Solvey Yorely Castro Otálora

Apoyo editorial

Harold Santiago Madrigal Astudillo

Equipo técnico de la Editorial Universidad Nacional de Colombia

Coordinación editorial

Dayán Viviana Cuesta Pinzón

Corrección de estilo

María del Pilar Hernández Moreno

Traducción al inglés

Liliana Carolina Guzmán Ríos

Traducción al portugués

Roana Dalpiaz

Diagramación

Andrea Kratzer Moreno

Imagen de la portada

Vapor "Miguel Samper", Henry Jalhay

Acceso abierto. La Revista proporciona acceso abierto y libre a todos sus contenidos. De esta manera promueve la democratización y apropiación social del conocimiento financiado con recursos públicos y define la siguiente licencia de publicación y uso de los artículos para su edición web y papel:

Creative Commons: Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0), la cual permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra, de modo no comercial, siempre y cuando den crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



Responsabilidad de los contenidos

El contenido de los artículos publicados en esta revista es responsabilidad de los autores y no compromete a la Universidad Nacional de Colombia.

Solicitud de canje y donación

Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá
Instituto de Estudios Urbanos (IEU)
Revista *Ciudades, Estados y Política*
Correo electrónico: revcep_bog@unal.edu.co
Teléfono: (571) 3165000 Ext.: 10855 - 10858
Calle 44 n.º 45 - 67. Unidad Camilo Torres
Bloque C, módulo 6. Oficina 901. Bogotá, Colombia

Catalogación en la fuente

Revista Ciudades, Estados y Política / Universidad Nacional de Colombia (Sede Bogotá), Instituto de Estudios Urbanos (IEU). Vol. 7, núm. 1, (Ene.-Abr. 2020).

Primera edición: Vol. 1, núm. 1, (Sep.-Dic. 2014).
Esta edición: Vol. 7, núm. 1, (Ene.-Abr. 2020).

Título abreviado: Rev. Ciudades Estados Política (en línea)

Periodicidad: cuatrimestral

Formato: 16.5 x 24 cm

ISSN papel: 2462-9103, ISSN web: 2389-8437

DOI: 10.15446/cep

Acceso en línea: www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep

1. Estudios urbanos - Publicaciones seriadas. 2. Estado - Publicaciones seriadas. 3. Política gubernamental - Publicaciones seriadas. I. Universidad Nacional de Colombia. Instituto de Estudios Urbanos (IEU).



Contenido

Presentación	9
Editorial	11
<i>Carlos Alberto Patiño Villa</i>	
Investigación	13
Importancia del lenguaje cartográfico: análisis de tramo en mapas de ruta, Bogotá-Medellín: 1997, 2006 y 2010	15-30
<i>Andrea Antonia Córdoba Pinzón</i>	
Configuración de la metropolización entre Bogotá y Soacha a partir del comercio informal	31-45
<i>Edwin Giovanni Ruiz Rojas</i>	
Reflexión	47
Transporte fluvial en Colombia: operación, infraestructura, ambiente, normativa y potencial de desarrollo	49-68
<i>Julián Rodrigo Quintero González, Yohana Andrea Ramírez Sosa, Angélica María Cortázar Ávila</i>	
Apelando a la conciliación nacional: los comicios de 1904 para Concejo de Bogotá	69-82
<i>Adriana María Suárez Mayorga</i>	
Directrices para autores	85-87



Presentación

La Revista *Ciudades, Estados y Política* es una de las líneas editoriales del Instituto de Estudios Urbanos (IEU) de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá. Esta revista es una publicación digital, con acceso abierto desde la web, que comunica artículos de investigación, revisión y reflexión, revisados por pares académicos (*peer review*), que contribuyen al debate sobre los fenómenos urbanos, las relaciones entre ciudades y estados, la conformación política de la ciudadanía, el análisis territorial y las transformaciones físicas, económicas, culturales y sociales de las áreas urbanas y sus impactos en los países de América Latina y del resto del mundo.

La comunidad objetivo de la Revista son los investigadores especializados en urbanismo, arquitectura, geografía, ciencias políticas, derecho, economía, sociología, administración pública, historia, filosofía y demás disciplinas que indaguen y reflexionen los fenómenos y las relaciones entre las ciudades, los Estados y la política, con un enfoque local, regional, nacional e internacional.

La Revista recibe y publica, sin ningún costo, artículos de investigación, revisión y reflexión en idioma español. El título, resumen y palabras clave de los artículos se publica en idioma español, inglés y portugués. Su periodicidad de publicación es cuatrimestral (enero-abril, mayo-agosto y septiembre-diciembre), provee acceso inmediato y libre a su contenido a través del Portal de Revistas UN (www.revistas.unal.edu.co). De esta manera, el IEU contribuye a la democratización del conocimiento especializado en temas urbanos y aporta a la discusión o aplicación de los resultados de investigación financiados con recursos públicos.

La Revista cumple estándares nacionales e internacionales de publicación, conservación, comunicación científica y acceso abierto y registro en servicios de indexación y resúmenes

nacionales, regionales e internacionales. Los autores, cuyo manuscrito sea aprobado, acceden a los siguientes beneficios:

- Asesoría en el cumplimiento de los criterios editoriales.
- Traducción especializada del título, resumen y palabras clave al inglés y al portugués.
- Corrección de estilo, diagramación y publicación del artículo.
- Consulta y descarga ilimitada y a nivel mundial del texto completo del artículo, desde el sitio web de la Revista.
- Indexación del artículo en bases de datos nacionales, regionales e internacionales.
- Difusión del artículo según la estrategia de divulgación establecida por el Instituto de Estudios Urbanos.

Invitamos a los investigadores interesados en publicar en la Revista a que consulten las directrices para autores en las páginas 85-87 de este número, y la política editorial de la Revista en el Portal de Revistas UN: www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep. Esperamos sus manuscritos con gusto.

Centro Editorial

Revista Ciudades, Estados y Política
Instituto de Estudios Urbanos (IEU)
Universidad Nacional de Colombia



Editorial

Carlos Alberto Patiño Villa. Profesor del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia.

El presente número de la *Revista Ciudades, Estados y Política* está compuesto por cuatro artículos que establecen una conexión directa con las líneas de investigación del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia pero, sobre todo, que atañen al interés mismo de investigación del instituto, es decir, la centralidad de la vida política de las ciudades, la configuración de los discursos políticos y las prácticas electorales que conforman las instituciones de gobierno, y que de alguna manera están directamente relacionadas con las formas como los procesos de poblamiento y habitación de las ciudades van abriendo espacio a una morfología urbana siempre singular.

No están lejanas las prácticas y las formas de habitación de las aspiraciones de quienes se van insertando en las dinámicas urbanas, un proceso social, político, habitacional marcado por intereses explícitos, tanto económicos como sociales, culturales, religiosos y afectivos, y que incluso en muchos casos pueden ser contradictorios. Las distancias históricas que se pueden asumir al respecto hacen más importantes aún las constataciones que plantean los artículos contenidos en este número, dentro de las que se encuentran el papel del centralismo político y sus efectos sobre el gobierno de las ciudades o el papel de la modernización de las instituciones sociales y políticas, y cómo los habitantes de las áreas urbanas se incorporan o se benefician o también cómo se ven afectados por las formas de dirigir las instituciones.

El otro aspecto destacable en el actual número de la revista es la creación de redes de comunicación entre ciudades ubicadas en áreas

terrestres, marcadas por el establecimiento de rutas conformadas por caminos y por carreteras a través de las cuales se transportan mercancías que surten los procesos comerciales de las ciudades, pero también a través de las cuales se movilizan los habitantes urbanos, los comerciantes y, como lo han señalado diversos autores, las ideas, las costumbres y las transformaciones sociales y políticas. Dicho en estos términos, leer un mapa de carreteras muestra que no son solo gráficos indicativos de rutas dispuestas sobre un territorio, sino que son redes que tejen los intercambios urbanos y mucho más cuando estas se establecen entre ciudades de importancia política, económica y social dispares.

Otro tanto sucede con las comunicaciones fluviales en las que los puertos juegan un papel destacado, y en muchos casos son todavía más relevantes cuando no existen rutas de comunicación terrestres, son insuficientes o impiden una comunicación rápida. En Colombia las rutas fluviales existen como la alternativa básica en muchos sectores del país, en especial en zonas donde las carreteras son escasas o inexistentes, junto con una muy limitada presencia del transporte aéreo, y a la vez persisten ante un sinnúmero de dificultades operacionales, políticas y de planeación. De esta forma las ciudades cuyo eje central de comunicación es el fluvial parecen registrar dinámicas novedosas y disímiles con respecto a las ciudades mediterráneas, en las que las carreteras son la expresión básica de comunicación y mucho más ante la ausencia de grandes redes ferroviarias, como en Colombia.

Sección:

Investigación

Research

Pesquisa



Sección. Investigación | **Section.** Research | **Seção.** Pesquisa

Artículo revisado por pares académicos.



Importancia del lenguaje cartográfico: análisis de tramo en mapas de ruta, Bogotá-Medellín: 1997, 2006 y 2010

Andrea Antonia Córdoba Pinzón. Magíster en Geografía, convenio Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPRC) e Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC). Investigadora del grupo en Estudios Geográficos y Ordenamiento Territorial del Instituto Geográfico Agustín Codazzi. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2571-4670> Correo electrónico: acordoba@igac.gov.co

Recibido: octubre 30, 2017.

Aceptado: junio 30, 2020.

Publicado: noviembre 30, 2020.

Acceso abierto: Creative Commons: Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0), la cual permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra, de modo no comercial, siempre y cuando den crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



Conflicto de intereses: el autor ha declarado que no existe conflicto de intereses.

Resumen

La gestión de la información para representar distancias y altimetrías encontradas en los mapas de ruta permite visibilizar datos por medio de tablas, gráficas, fotografías, perfiles e imágenes. A partir de lo anterior surge el siguiente interrogante: ¿Es clara la información de distancias y altimetría en los mapas de ruta para un grupo de usuarios de varios niveles? Para dar respuesta en este artículo se propone un ejercicio investigativo de tipo mixto, en el que se utilizó material cartográfico en formato análogo de cuadros de distancias y perfiles de altimetría de los mapas de ruta Bogotá-Medellín y una encuesta semiestructurada. El objetivo de la investigación fue analizar la lectura en los mapas de ruta de la vía Bogotá-Medellín de 1997, 2006 y 2010 realizada por un grupo de usuarios e indagar la claridad, dificultad y formas de lectura de los cuadros de distancias y perfiles de altimetría.

Palabras clave: cartografía temática, cuadro de distancias, lecturas, perfil de altimetría, mapa de ruta, percepción.



Importance of Cartographic Language: Section Analysis in Route Maps, Bogotá-Medellín: 1997, 2006 and 2010

Abstract

The information management used for representing distances and altimetries which is found in route maps, allows the visibility of data through tables, graphs, photographs, profiles and images. According to the above, the following question arises: Is the information about distances and altimetry in the route maps clear for a group of users of various levels? In order to answer this question, this article proposes a mixed type of research exercise, in which it was used cartographic material in an analogous format of distance charts and altimetry profiles of the Bogotá-Medellín route maps; also it was applied a semi-structured survey. The objective of the research was to analyze the reading on the route maps of the Bogotá-Medellín route of 1997, 2006 and 2010 carried out by a group of users and investigate the clarity, difficulty and ways of reading the distance chart and altimetry profiles.

Keywords: thematic cartography, distance chart, readings, altimetry profile, route map, perception.

Importância da linguagem cartográfica: análise de trecho em mapas de rota, Bogotá-Medellín: 1997, 2006 e 2010

Resumo

A gestão da informação para representar distâncias e altimetrias encontradas nos mapas de rota permite visibilizar dados por meio de tabelas, gráficos, fotografias, perfis e imagens. A partir disso, surge o seguinte questionamento: é clara a informação de distâncias e altimetrias nos mapas de rota para um grupo de usuários de vários níveis? Para dar resposta, neste artigo, é proposto um exercício de pesquisa de tipo misto, no qual foi utilizado material cartográfico em formato análogo de quadros de distâncias e perfis de altimetria dos mapas de rota Bogotá-Medellín e uma pesquisa semiestruturada. O objetivo da pesquisa foi analisar a leitura nos mapas de rota da via Bogotá-Medellín de 1997, 2006 e 2010, realizada por um grupo de usuários, e indagar a clareza, a dificuldade e as formas de leitura dos quadros de distâncias e perfis de altimetria.

Palavras-chave: cartografia temática, quadro de distâncias, leituras, perfil de altimetria, mapa de rota, percepção.

1. Introducción

Con la elaboración de cartografías temáticas por métodos modernos como el uso de imágenes satelitales, ortofotomosaicos y modelos de elevación del terreno se espera un nuevo camino para conocer, educar, valorar y responder a la variedad de usuarios que acceden a este tipo de información. Uno de los resultados de estos métodos son los aportes de aplicativos para desplazarse por vía terrestre, suministrar información a los usuarios como lugares de referencia, tiempo y distancias, presencia de accidentes en la vía, entre otros, que les permiten relacionar variables que incluyen la motivación y los costos y beneficios para movilizarse de un lugar a otro.

Los mapas de ruta han sido utilizados para diferentes intereses como las estrategias militares, la exploración de accesibilidad, las expediciones escolares, universitarias, científicas, la divulgación de acontecimientos históricos o la propaganda política (Núñez, 2012). También se usan en las actividades del día a día en las que se escogen rutas para diversos desplazamientos hacia los centros educativos, de salud, laborales, recreativos, comerciales, entre otros.

Los mapas de ruta de Colombia pretenden dar a conocer los recorridos terrestres más utilizados por los turistas y viajeros para acceder a los diferentes atractivos turísticos del país e identificar las vías más importantes y las características topográficas presentes en cada uno de los recorridos: estos articulan el espacio en términos de estimar distancias y tiempos para visitar determinado lugar mediante la correlación de la red de autopistas, rutas y caminos del país. En ellos, los viajeros y turistas obtienen información de un itinerario señalizado sobre las vías de conexión entre diferentes zonas, centros y atractivos turísticos. Este tipo de mapas contiene tablas, gráficos o fotografías como descriptores sobre lo atractivo del lugar.

Para el diseño de las rutas de gran parte del territorio colombiano se han tomado la red vial principal y la cartografía básica oficial e información relacionada con sitios de interés a lo largo de vías, peajes, estaciones de gasoli-

na, teléfonos, talleres mecánicos, restaurantes y hoteles, entre otros. Otra información para consulta son los cuadros de distancias entre los municipios, el perfil altitudinal y la descripción de los principales atractivos turísticos.

Los mapas de ruta marcan procesos en los que participa el sistema visual, como el constante movimiento de los ojos para focalizar la búsqueda o el tiempo para que se centre la atención (Zyszkowska, 2017). Esa focalización de la búsqueda mediante el sistema ocular permite visualizar sitios de interés; cerros, montañas y conexiones espacio-temporales y vislumbrar entidades geográficas como lagunas, valles, cerros y cruces, portadores de todo un recorrido por las diferentes percepciones de realidad y de naturaleza.

La variedad de usuarios muestra interés en mantener o abandonar la lectura de la información representada en los mapas según el tema, estados anímicos, preferencias y valores. De ahí la importancia de representar la información con estructuras ordenadas que permitan la identificación, interpretación y comprensión de los mapas de ruta. Por esto surge la siguiente pregunta de investigación: ¿Es clara la información de distancias y altimetría en los mapas de ruta para un grupo de usuarios de varios niveles?

Dentro de los nuevos paradigmas de la cartografía temática tradicional, a los que le apuestan la ciencia y la sociedad, es necesario disponer de nuevas herramientas de geovisualización que permitan que esos mapas sean una interfaz flexible de los datos geoespaciales, que fomenten entre los usuarios no expertos el interés, la cultura, la exploración con las interrelaciones territoriales y el uso de información geográfica con técnicas y herramientas propias que brinden claridad en su consulta. Es importante involucrar a usuarios de varios niveles para describir la forma como leen este tipo de información. El objetivo de la investigación fue analizar la lectura en los mapas de ruta de la vía Bogotá-Medellín de 1997, 2006 y 2010 realizada por un grupo de usuarios e indagar sobre la

claridad, dificultad y formas de lectura de los cuadros de distancias y perfiles de altimetría.

1.1. El mapa, herramienta para los análisis espaciales

Con el paso del tiempo los grupos humanos han necesitado de instrumentos o herramientas que les ayuden a representar cualquier tipo de fenómeno espacial o territorial. Una de estas herramientas es el mapa, que además de servir como medio de almacenamiento de información, ayuda a entender los patrones espaciales, las relaciones y la complejidad del medio donde vivimos. También contribuye para que futuros lectores se interesen por las diferentes formas de representar y comunicar relaciones espaciales.

Algunos aspectos que se pueden representar en un mapa, según Mendieta y Valencia (2005) se sintetizan en que permiten interpretar y representar fenómenos de la naturaleza o fenómenos construidos; ubicar y analizar los diferentes desequilibrios físicos, espaciales, ambientales y socioeconómicos; sirven para planificar los territorios urbano y rural y realizar simulaciones (por ejemplo, crecidas de caudales).

Cuando se registran fenómenos de tipo natural, social, económico, cultural o ambiental en los diferentes lugares del territorio, y se representan en un mapa, este deberá ser comprensible, lo que implica que el investigador también debe conocerlo, hacer un amplio reconocimiento del campo y volver a él para realimentarlo.

2. La cartografía temática

La cartografía temática surge con el propósito de recolectar y elaborar datos primarios cualitativos y cuantitativos, y procesarlos para dar a conocer información de un tema específico: población, cobertura vegetal, aspectos culturales, económicos, rutas, entre otros, de acuerdo con una representación espacial por medio de mapas, tablas, gráficos, diagramas y perfiles. Ellos deben cumplir con el objetivo de evocar en la mente del lector una imagen clara y precisa del ambiente espacial del fenómeno (Instituto Geográfico Agustín Codazzi [IGAC], s. f.) y

estándares de exactitud, precisión e integridad que demande el proyecto.

Según el Standard Reference Model de 1996 se requieren pasos específicos para los procesos de captura de datos, procedimientos, almacenamiento, análisis, integración y control de los datos, entre otros (Aldana, 2008). Algunos de los estándares se categorizan con respecto a la tecnología, organizaciones, datos y procesos. En cuanto al almacenamiento, presentación y visualización adecuada, análisis, interpretación, control, aseguramientos y calidad de los datos existen normas relacionadas con información geográfica como las NTC 4611 de 2009, NTC 5043 de 2010, NTC 5204 de 2003 y NTC 5205 de 2003 que se pueden emplear para orientar y establecer los lineamientos en la creación, utilización y producción de información geográfica, que genera compromisos de tipo institucional o cultural en los usuarios (Aldana, 2008).

Al leer e interpretar lo que se representa en el mapa se da cuenta de una visión, de la que las personas captan y registran segmentos de imágenes como resultado de pedazos o fragmentos que, según Tuan (2003), por asociación de sentimientos, ciertos elementos imaginarios se transforman socialmente, a partir de algo que sabemos que existe o que ha existido en algún lugar, mientras que Robinson y sus colegas consideran importante la investigación del diseño del mapa como un campo de estudio apropiado durante la educación superior (Edney, 2005).

Es cierto que de un mapa se deducen aspectos con facilidad, como cálculos de distancias lineales, vías, fuentes hídricas, longitudes de un lugar a otro en grados, minutos y segundos (coordenadas geográficas), distancias en metros, coordenadas planas. Hoy en día se dispone de las coordenadas estandarizadas con el Marco Geocéntrico Nacional de Referencia Magna-Sirgas¹ (Mendieta y Valencia, 2005).

1 Para satisfacer las demandas de información geodésica de referencia en los diferentes países, los institutos geográficos de América del Sur generan información que se articula para la región mediante el Sistema de Referencia Geocéntrico para las Américas (Sirgas, por sus siglas en inglés).

Por otra parte, la forma como se grafiquen los datos es útil porque el lector experto o aprendiz tiene como referencia un elemento visual que comunica el significado que se va a representar. Es por esto que las correcciones a partir de las percepciones espaciales son un elemento por relacionar cuando se consulta o usa este tipo de mapas. Al respecto, Montoya, Robayo y Florez (1998) afirman que la utilización de medios gráficos en la representación de información geográfica es recurrente en los estudios de geografía y es una herramienta importante en las fases del proceso de investigación; mientras que Flores (1995) dice que la cartográfica temática involucra “la exigencia de los medios gráficos, lo cual debe transformar el mapa, diagrama, red o símbolo en un mensaje fácil y perceptible por el lector” (p. 23).

Por consiguiente, es pertinente involucrar el concepto de cartografía temática a la hora de crear los mapas de ruta², tanto para la representación como para la lectura de los datos. Baxendale y Buzai (2012) plantean que la cartografía temática debe ser un concepto amplio que incluya la capacidad de representación y lectura de datos aceptados como reales. Por tanto, debe tener presente los principios que se relacionan con la percepción humana desde diferentes sentidos para mejorar la comprensión, análisis y lectura de los datos que esta suministra.

Una actividad para mejorar la comprensión de los mapas es la claridad de los datos a la hora de representarlos en los gráficos o tablas para que sean de fácil interpretación en las operaciones mentales emprendidas, que permitan formular hipótesis para explicar fenómenos. En los mapas de ruta, la relación entre distancias y lugares significativos para el lector puede generar confusiones y equivocaciones, debido a que

se pueden fraccionar los datos de las distancias de formas no inteligibles.

En el mapa de ruta el investigador configura diferentes versiones acorde con las observaciones realizadas en el campo, las recopilaciones en las ciudades, las memorias colectivas e individuales que las acercan o alejan, no solo físicamente, sino también porque son ciudades depositarias de historia, con estructuras de fenómenos urbanos que articulan el territorio como signos característicos de cada municipio que entran en juego a la hora de representar y evocar un mundo cultural, social, político y geográfico.

Por lo anterior es importante especificar más allá de la gráfica, las relaciones que existen entre las ciudades, como en la ruta Bogotá-Medellín. En este caso se proyectan desafíos que van de lo local a un panorama global por prestación de servicio en el transporte del eje vial, características de altimetría que representan propiedades geográficas y permiten identificar ciertas particularidades al pasar de un municipio a otro (como por ejemplo los cambios de clima, la vegetación y las relaciones culturales de cada población). De ahí que se podría pensar que cuando se organiza u ordena el espacio o territorio hay mayor fluidez, mayor movilidad, mayor amplitud, mayor eficiencia y menos riesgos. Así mismo, cuando se analizan temas como la articulación de ejes viales o las distancias se acude a la cartografía básica, reglamentada mediante la Resolución 1392 de 2016, que señala “las especificaciones técnicas mínimas que deben tener los productos de la cartografía básica oficial de Colombia” (Instituto Geográfico Agustín Codazzi [IGAC], 2016) y es un insumo para la elaboración de las cartografías temáticas.

2.1. Percepción visual y lectura

Las investigaciones sobre percepción permiten determinar la manera como el lector asimila la información gráfica, la forma como organiza un cúmulo de datos captados por la vista y el proceso de aprehensión de la información. En este sentido, la cartografía temática incorpora elementos que centran la atención en la mane-

2 Los contenidos temáticos de los mapas de ruta son ejes viales interconectados con simbologías como restaurantes, estaciones de servicio, hoteles, centros de recreación, entre otros, que suministran información de trayectos intercomunicados a los viajeros o turistas.

ra como en el mundo occidental se efectúa la lectura, de izquierda a derecha y de arriba abajo (Aldana y Flores, 2000, p. 100).

Para que el lector de cartografía aprenda a leer, desde edades tempranas, habrá que ayudarle a explorar ese tipo de lenguajes simbólicos construidos en las representaciones de los mapas temáticos, por medio de gráficas, cuadros, imágenes, fotografías, esquemas, entre otros, que le permitan diferenciar, examinar y seleccionar los símbolos y representaciones que le faciliten la comprensión de una forma sencilla. Luria (1984) afirma que desde la primera ojeada el humano capta con el sistema visual, de súbito, la imagen íntegra del objeto; mientras que con el sistema táctil solo tiene indicios sueltos, es decir, fragmentos de las figuras geométricas por lo cual introducirá enmiendas a las leyes de la percepción estructural.

La lectura para un niño, según Montessori (citado en Helming, 1970) debe iniciar con el concepto de clasificar, luego agrupar y finalmente relacionar: en este sentido, hipotéticamente, si el lector agrupa información contenida en los perfiles de altimetría, por ejemplo, concentrando lugares con alturas sobre el nivel del mar similar, se agudiza tal información. Mientras que Suavita y Florez (1994) dice que todas las relaciones que establece el hombre se realizan por medio de los sentidos: ver, oír, tocar, degustar y oler le permiten conocer el mundo y distinguir los diferentes fenómenos.

2.2. Mapas de ruta

Un método aplicable a la investigación por medio de los mapas es el análisis visual (Lizmová, 2007) que consiste en establecer las particularidades y detalles representados por el mapa y comparar los tamaños de los símbolos (línea, puntos, polígonos). Esta observación por lo general tiene en cuenta las características cualitativas de los fenómenos, pero a veces aplica para las distancias, alturas y áreas.

Disponer de un mapa con información temática facilita el conocimiento del territorio y el ejercicio del poder sobre él: este poder es aplicable al gobierno y a las relaciones inter-

nacionales. En el proceso de planificación y ordenamiento territorial de los mapas de ruta se debe disponer de información como centros de salud, centros vacacionales, estaciones de servicio, hoteles, sitios atractivos, peajes, entre otros, para que los usuarios puedan consultar y desplazarse a determinados lugares, mediante interconexiones de redes viales.

La ruta Bogotá-Medellín presenta mayor flujo de transporte, en cuanto a la ubicación de equipamientos y servicios urbanos. En ellas se crean dinámicas asociadas al ordenamiento de circuitos de accesibilidad, en medio de la biodiversidad, para conocer lugares que resultan llamativos debido a la interacción entre los municipios y las ciudades. Más que por la cercanía están determinadas principalmente por la forma como se complementan y han empezado a configurar un nuevo orden regional a partir de esta (Massiris, Espinoza, Ramírez y Rincón, 2012).

En Medellín y Bogotá se han dado procesos de expansión urbana hacia los bordes de protección ambiental y áreas de riesgo por el fenómeno del desplazamiento forzado, revertido en la configuración de barrios de desplazados. Esta realidad histórica dio origen a una organización territorial desequilibrada y a prácticas de territorialidad entendidas como la forma de apropiación, identidad y afectividad por el espacio, que combinan y definen territorios de derecho, de hecho y de afectividad espacial (Montañez y Delgado, 1998).

En consecuencia con lo anterior han surgido nuevas maneras de estructurar el territorio que involucran posibilidades para el desarrollo de la nación y de la región, lo cual traspasa las fronteras locales para articular estructuras que conduzcan a minimizar impactos locales, regionales, nacionales y globales, no solo por los fenómenos de desplazamiento sino por los cambios de uso del suelo hacia las periferias de los municipios, donde se construyen o acondicionan áreas de comercio, infraestructura, en medios de transporte y funcionamiento del tráfico.

Los sistemas de transporte deben impulsar un ordenamiento territorial que signifique ar-

ticular la movilidad poblacional hacia los ámbitos de influencia de municipios cercanos, donde confluyan todos los medios de transporte de las ciudades implicadas, con la finalidad de ampliar tales ámbitos de influencia y consolidar relaciones funcionales con vínculos de carácter regional.

2.3. Contenido de los mapas de ruta

En los mapas de ruta se incorporan medios gráficos para la representación de la información geográfica recurrente en los estudios de la geografía. Al respecto Montoya, Robayo y Florez (1998) afirman que se deben destacar tres elementos: la escala, la información de base, los objetivos y los temas escogidos. En cuanto a la recolección de la información se debe analizar el tema que se está representando en la expresión gráfica de la distribución y localización de uno o varios fenómenos concretos en un determinado espacio, en virtud de que la intención es representar alguna o varias de estas variables (pero no todo el territorio visible).

Los mapas de ruta están impresos a color, plegados, a escalas que oscilan entre 1:250.000 y 1:700.000, detalladas o semidetalladas, según el área de la ruta. En ellas se incluyen la división departamental, los municipios, la respectiva red vial y los servicios. Además, registran información de los matices orográficos y fotografías de algunos lugares atractivos de la ruta. También tienen el cuadro de distancias y el perfil de altimetría de la ruta, objetivo de estudio de la presente investigación.

Los perfiles de altimetría son gráficos en los que se aplican representaciones didácticas sobre la distribución de unos fenómenos diferentes del plano horizontal. Estos se utilizan para el estudio del relieve, de la superficie terrestre y de la estructura geológica de la corteza terrestre (Lizmová, 2007). La percepción es más fácil si los elementos se presentan agrupados de dos en dos, de tres en tres o en forma simétrica, como los puntos de fichas de dominó o los cubos de los dados.

2.4. Datos y generación de conceptos

La producción, almacenamiento y mantenimiento de datos espaciales exige el reto de generar herramientas que permitan ejecutar el complejo proceso de generalización. Al respecto, Triana (2006) afirma que se deben desarrollar conceptos prácticos que dinamicen el sistema de producción de datos. Por ello la necesidad del uso de una Base de Datos Multiescala y Topónimos Dinámicos (BDMS y TD) como alternativa al problema de la generalización cartográfica. Esta base se describe como un grupo de técnicas que permite mantener la cantidad de información actual en un mapa, a pesar de que se reduce el número de datos. El mapa como herramienta de comunicación exige el desafío de representar fenómenos espaciales de fácil comprensión para usuarios de varios niveles en el mundo de los sistemas de información geográfica.

3. Metodología

La investigación es mixta, lo que permitió analizar los resultados cuantitativos y cualitativos, de alcance exploratorio debido a que se han hecho estudios sobre la percepción de la cartografía, pero en la claridad o dificultad para leer la información que contienen los cuadros de distancias y perfiles de altimetría, la literatura es escasa, por lo cual se espera que la investigación aporte información para futuros estudios.

Para la elección de los cuadros de distancias y perfiles de altimetría de la ruta seleccionada se tuvieron en cuenta los siguientes criterios: 1) ruta con mayor cubrimiento en kilómetros del país y 2) los datos que se registran en cuanto a movilidad. En la tabla 1 se evidencian algunos de los municipios y lugares que cubre la ruta, y las variaciones sobre la información de distancias y el perfil de altimetría en cada versión.

El mapa de ruta inicia en Bogotá (Cundinamarca), localizada en la zona central del país sobre la cordillera oriental; se desplaza hacia el occidente donde se encuentra el valle del río Magdalena y continúa hasta llegar al departamento de Antioquia, para terminar en Medellín, sobre la cordillera central.

Tabla 1. Cuadros de distancias y perfiles de altimetría en la ruta Bogotá-Medellín

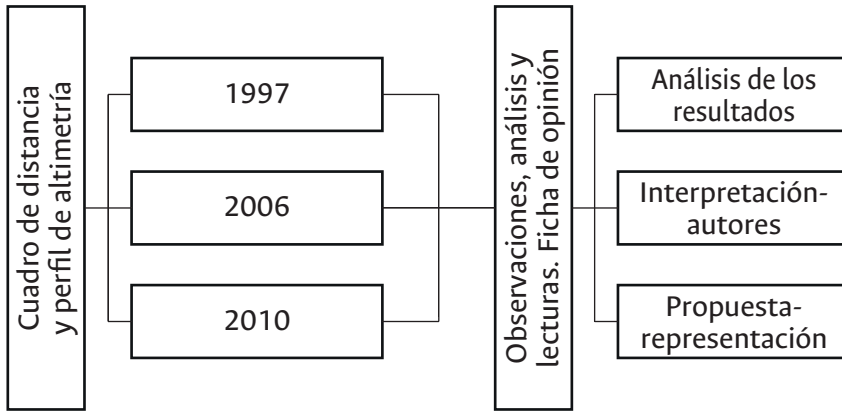
Año	Características, datos de los mapas de la ruta Bogotá-Medellín	
	Cuadro de distancias	Perfil de altimetría
1997	La matriz de los datos es: filas: nombres geográficos de la ruta Bogotá-Medellín. Columnas: distancias de algunos lugares de la ruta (ejemplo: Bogotá-La Vega 54 y finaliza con Medellín a 414 kilómetros de distancia con Bogotá).	La gráfica es un perfil de la altimetría Bogotá-Medellín: eje x: distancias, punto cero Bogotá-La Vega-Villeta-Guaduas-Puerto Bogotá-Honda-La Dorada-Doradal-Santuario-Guarne y Medellín. Eje y: altura sobre el nivel del mar y las temperaturas en grados centígrados.
2006	La matriz de los datos es: filas: nombres geográficos de la ruta Bogotá-Medellín. Columnas: distancias entre Bogotá-Madrid-Facatativá-La Tribuna-Albán-Sasaima-Villeta-Alto del Trigo, entre otros, hasta Medellín.	La gráfica es un perfil de la altimetría Bogotá-Medellín: en el eje x están los valores de la primera columna del cuadro de distancias; en el eje y están las alturas sobre el nivel y las temperaturas en grados centígrados, sin el nombre de los ejes.
2010	La matriz de los datos es: filas: nombres geográficos de la ruta Bogotá-Medellín. Columnas: nombres geográficos de las filas y distancias de Bogotá-Madrid-Facatativá-La Tribuna-Albán-Sasaima-Villeta-Alto del Trigo, entre otros, hasta Medellín.	La gráfica es un perfil de la altimetría Bogotá-Medellín: en el eje x están los valores de la primera columna del cuadro de distancias; en el eje y están las alturas sobre el nivel y las temperaturas en grados centígrados, sin el nombre de los ejes.

Fuente: elaboración propia.

La investigación es mixta en razón a que los resultados obtenidos son cuantitativos y cualitativos. Los participantes se encontraban entre los 15 y 48 años y eran estudiantes o funcionarios. Se eligió un muestreo por conveniencia, cuyo origen se considera de tipo práctico para obtener información en el menor tiempo posible, de acuerdo con las circunstancias concretas que rodean tanto al investigador como a los sujetos o grupos investigados (Quintana, 2006). Los criterios fueron: 1) disponibilidad del tiempo para observar los cuadros de distancia y altimetría y responder una encuesta; 2) institución pública de geografía, con mayor número de funcionarios en las áreas de agrología y cartografía y 3) centro de acopio de usuarios de la Biblioteca Pública Virgilio Barco, cerca al perímetro de la institución pública en Bogotá donde acuden diferentes poblaciones para consultar información.

Para dar cuenta de la comprensión de las lecturas hechas por las poblaciones se recurrió a la elaboración de una ficha de opinión que se sometió a la triangulación de una psicopedagoga, educadora y geógrafa y permitió constatar la pertinencia y aplicabilidad en la investigación. Los temas preseleccionados para abordar la comprensión de la lectura fueron: uso, contenido, dirección, tamaños y mejoras. En realidad, se tomó la decisión, sin perseguir la representación estadística (Valles, 1999) aplicada a estudio de caso y a contrastar el problema que requiere solución. La indagación entre los participantes consistió en la lectura e interpretación de las gráficas del cuadro de distancias y perfiles de altimetría de tres publicaciones de los mapas de ruta de Colombia de 1997, 2006 y 2010, ruta Bogotá-Medellín.

Figura 1. Metodología: estudio exploratorio



Fuente: elaboración propia.

En la figura 1 se indica la información utilizada en formato análogo de los cuadros de distancias y altimetría. Inicialmente los usuarios observaron y respondieron la encuesta, acorde con la comprensión de cada versión, seguidamente se hizo el análisis y se interpretaron los resultados del marco teórico con los autores Flores (1995) y Lizmova (2007).

3.1. Material cartográfico utilizado para los encuestados

El criterio para la selección de la ruta fue las ciudades de Colombia que han reportado mayor población, aeropuertos reconocidos y sistemas masivos de movilidad (Metrocable, metro y Transmilenio), por lo que se tienen los siguientes mapas de ruta:

- Mapas de Ruta. Santafé de Bogotá-Medellín. Escala 1: 500 000. 1997.
- Mapas de Ruta. Santafé de Bogotá-Medellín. Escala 1: 500 000. 2006.
- Mapas de ruta. Bogotá-Medellín. Escala 1: 950 000. 2010.

Para la recopilación de la información se elaboró una encuesta semiestructurada, con los siguientes criterios: observación en la lectura de los gráficos, cantidad de información,

dirección de la lectura y qué mejoras le haría. Para facilitar la selección las respuestas se categorizaron con un lenguaje sencillo y simbólico validado por un geógrafo y pedagogo cuyo objeto era garantizar el principio, según Taylor y Bogdan (1998), de aprender a examinar los vocabularios en función de los supuestos y propósitos de los usuarios.

3.2. Ficha de opinión elaborada por la autora

El total de la muestra fue de 36 personas: en primer lugar, se mencionan los usuarios de diferentes rangos de edad, en su mayoría estudiantes, lo cual permitió identificar la información representada en los cuadros de distancia y perfiles de altimetría de la Biblioteca Pública Virgilio Barco: 14 personas de sexo femenino, entre 14 y 38 años, 16 de sexo masculino, entre 16 y 36 años. En segundo lugar, nos referimos al personal de las áreas de agrología y cartografía: 4 personas de sexo femenino, entre 23 y 48 años, y 2 de sexo masculino, entre 23 y 34 años.

A los encuestados se les entregó el material cartográfico, fuente documental de la biblioteca del IGAC en formato análogo y que cumpliera los criterios de autenticidad, que se presentan

por errores cometidos en la elaboración de un producto y de credibilidad, que da cuenta de la fuente fidedigna de la información (Valles, 1999).

En la figura 2 se indican los criterios estructurados de la ficha de opinión, con los de uso, contenido, dirección, tamaños y mejoras

para la lectura de las gráficas por evaluar. Cada criterio incluye dos preguntas para un total de diez ítems e ilustra la información del cuadro de distancias y altimetría que contiene el mapa de la ruta de estudio.

Figura 2. Ficha de opinión para el estudio exploratorio

Registro de lectura	Saludo, la presente ficha pretende conocer su opinión, después de leer las gráficas presentadas a continuación (cuadros de distancias y perfiles de altimetría de los años 1997, 2006 y 2010). El tiempo aproximado para contestar es de treinta minutos. Marque con X la respuesta que considere apropiada. Gracias por su colaboración.												Edad	Sexo	Ocupación	Código-Fichas	
	Gráfica 1997				Gráfica 2006				Gráfica 2010								
	Uso																
	Vista	Manos	Lápiz	Otro	Vista	Manos	Lápiz	Otro	Vista	Manos	Lápiz	Otro					
1. ¿Qué utiliza para leer los cuadros de distancias?																	
1.1. ¿Qué utiliza para leer los perfiles de altimetría?																	
Contenido	Suficiente	Incompleta	Demasiada	Otro	Suficiente	Incompleta	Demasiada	Otro	Suficiente	Incompleta	Demasiada	Otro					
2. La información para leer los cuadros de distancia es:																	
2.1. La información para leer el perfil de altimetría es:																	
Dirección																	
	Derecha-Izquierda	Abajo-Arriba	Izquierda-Derecha	Arriba-Abajo	Derecha-Izquierda	Abajo-Arriba	Izquierda-Derecha	Arriba-Abajo	Derecha-Izquierda	Abajo-Arriba	Izquierda-Derecha	Arriba-Abajo					
3. ¿En qué dirección lee los cuadros de distancias?																	
3.1. ¿En qué dirección lee los perfiles de altimetría?																	
Tamaños	A	A	A	?	A	A	A	?	A	A	A	?					
	Grande	Mediano	Pequeño	Otro	Grande	Mediano	Pequeño	Otro	Grande	Mediano	Pequeño	Otro					
4. Para usted, el tamaño de las letras y números del cuadro de distancias es:																	
4.1. Para usted el tamaño de las letras y números del perfil de altimetría es:																	
Mejoras	+	-		?	+	-		?	+	-		?					
	Adicionar	Suprimir	Cambiar	Otro	Adicionar	Suprimir	Cambiar	Otro	Adicionar	Suprimir	Cambiar	Otro					
5. ¿Qué cambios le haría al cuadro de distancias?																	
5.1. ¿Qué cambios le haría al perfil de altimetría?																	

Fuente: elaboración propia.

4. Resultados

Los resultados son cualitativos y cuantitativos con fines exploratorios.













Usos

En la lectura de los perfiles de altimetría se usa la vista; en cambio en los cuadros de distan-

cias se emplean las manos, tal como se observa en la tabla 2.

En la respuesta de otro solicitan hacer un marcador, que permita desplazarse por los datos para una mejor comprensión de la información y el uso de un lápiz para leer las dos gráficas.

Tabla 2. Respuestas consolidadas sobre uso

Uso	Gráfica 1997				Gráfica 2006				Gráfica 2010			
												
	Vista	Manos	Lápiz	Otro	Vista	Manos	Lápiz	Otro	Vista	Manos	Lápiz	Otro
1. ¿Qué utiliza para leer los cuadros de distancias?	14	18	2	3	18	10	2	3	26	7	3	2
1.1. ¿Qué utiliza para leer los perfiles de altimetría?	30	5	0	2	21	7	4	3	27	8	1	1

Fuente: elaboración propia.

Contenido

La información que suministró el perfil de altimetría de 2010 fue relevante para su comprensión, a saber: matices de colores percibidos de fríos a cálidos, relacionados con las temperaturas de los lugares (para Bogotá tono oscuro y para Medellín color claro), tener los títulos de ‘altimetría’ y ‘kilómetro’. Esto con-

firma que si el lector tiene el mayor número de información a primera vista es probable que no abandone la lectura de los gráficos. Existe una diferencia fundamental con el perfil de 2006 porque no se reportó esa información, mientras que en los cuadros de distancias se reportó demasiada información en las tres versiones, tal como se observa en la tabla 3.

Tabla 3. Respuestas consolidadas sobre contenido

Contenido	Gráfica 1997				Gráfica 2006				Gráfica 2010			
	Suficiente	Incompleta	Demasiada	Otro	Suficiente	Incompleta	Demasiada	Otro	Suficiente	Incompleta	Demasiada	Otro
2. ¿La información para leer los cuadros de distancia es?:	18	7	6	0	19	7	5	1	24	7	2	18
2.1. ¿La información para leer el perfil de altimetría es?:	27	7	1	0	19	5	0	2	29	0	0	27













Fuente: elaboración propia.

Dirección

La dirección que predomina para leer el cuadro de distancias es de izquierda a derecha. Según Flores (1995) la cartografía temática incorpora elementos que centran la atención en la comprensión de la lectura Suavita (1994). De izquierda a derecha y de arriba abajo en el mundo occidental, tal como se muestra en la tabla 4.

corpora elementos que centran la atención en la comprensión de la lectura Suavita (1994). De izquierda a derecha y de arriba abajo en el mundo occidental, tal como se muestra en la tabla 4.

Tabla 4. Respuestas consolidadas sobre dirección

Dirección	Gráfica 1997				Gráfica 2006				Gráfica 2010			
												
	Derecha-Izquierda	Abajo-Arriba	Izquierda-Derecha	Arriba-Abajo	Derecha-Izquierda	Abajo-Arriba	Izquierda-Derecha	Arriba-Abajo	Derecha-Izquierda	Abajo-Arriba	Izquierda-Derecha	Arriba-Abajo
3. ¿En qué dirección lee los cuadros de distancias?	3	0	28	5	0	3	13	8	7	3	18	2
3.1. ¿En qué dirección lee los perfiles de altimetría?	0	3	10	3	0	3	17	2	5	6	17	6

Fuente: elaboración propia.

Tabla 5. Respuestas consolidadas sobre tamaños

Tamaños	Gráfica 1997				Gráfica 2006				Gráfica 2010			
	A	A	A	?	A	A	A	?	A	A	A	?
	Grande	Mediano	Pequeño	Otro	Grande	Mediano	Pequeño	Otro	Grande	Mediano	Pequeño	Otro
4. ¿Para usted, el tamaño de las letras y números del cuadro de distancias es?:	1	25	8	1	13	16	1	2	10	19	1	2
4.1. ¿Para usted el tamaño de las letras y números del perfil de altimetría es?:	14	8	1	1	0	12	1	1	11	17	1	3

Fuente: elaboración propia.

Tamaños

En cuanto a los tamaños de letra para el cuadro de distancias de 1997 se percibe mediana y para el perfil grande; mientras que en 2010 disminuye esta percepción, según se observa en la tabla 5.

Mejoras

En cuanto a las opiniones de mejora en las tres versiones se identificó la necesidad de citar las unidades de los ejes ‘x-y’, los tamaños de las letras de los nombres geográficos, que no fueran tan pequeños sino medianos, y elaborar algún marcador que permitiera diferen-

ciar nombres de lugares, municipios o sitios turísticos. Por otra parte, se sugirió suprimir el cuadro de distancias representado en 1997. Al respecto, Flores (1995) considera que un lector abandona la lectura si no consigue con facilidad y prontitud lo que busca.

Por lo anterior, el cartógrafo debe encontrar los medios para que se capte el mayor número de información en el menor tiempo posible. En contraste con los resultados de 1997, en el cuadro de distancias se encontró la opinión de mejorar la versión de 2010, tal como se aprecia en la tabla 6.

Tabla 6. Respuestas consolidadas sobre mejoras

Mejoras	Gráfica 1997				Gráfica 2006				Gráfica 2010			
	Adicionar	Suprimir	Cambiar	Otro	Adicionar	Suprimir	Cambiar	Otro	Adicionar	Suprimir	Cambiar	Otro
	+	-	◀	?	+	-	◀	?	+	-	◀	?
5. ¿Qué cambios le haría al cuadro de distancias?	8	9	8	6	6	6	3	11	10	1	8	7
5.1. ¿Qué cambios le haría al perfil de altimetría?	11	1	4	2	12	0	2	12	8	0	3	9

Fuente: elaboración propia.

En el perfil de altimetría se advirtió la necesidad de disponer de información de vías, núcleos de población e hidrografía para caracterizar las diferencias del territorio, indicando en el mapa el corte, lo que permitiría una mejor comunicación del contenido. Esto es significativo ya que, según Habermas (1987), en la comunicación se debe reconocer lo compartido por el grupo de participantes como un colectivo, entender el lenguaje y construir un mundo más real.

La mejor forma de leer la información de las distancias es de izquierda a derecha, por lo cual se filtran los datos para representar el tramo correspondiente al perfil. En este caso se aplicó con los datos originales de 2010. En la figura 3 se evidencia un tramo de los lugares y distancias seleccionado en la ruta Medellín-Bogotá.

5. Discusión

La cartografía temática de los autores y los resultados que sobresalen contienen gráficas, cuadros, perfiles, entre otros elementos, que deben representarse de forma clara y atractiva para que los usuarios en general permanezcan en la lectura, análisis y comprensión de los fenómenos que se representan en ella.

Se evidenció la necesidad de utilizar materiales como imágenes satelitales y modelos digitales de elevación para facilitar la comprensión de la información que se representa en los perfiles de altimetría.

Se identifica la necesidad de elaborar diseños de mapas de ruta con señalizadores que faciliten la comprensión de los datos que se registran en los cuadros de distancias. Así mismo, la posibilidad de ampliar los tamaños de los nombres de los sitios que contienen los perfiles debido a la dificultad para su lectura e interpretación. Como plantean Buzai, Baxendale y Cruz (2009) este diseño se puede lograr mediante la elaboración de diferentes productos pensados en función del destinatario final y de la transferencia de los contenidos a los mapas de ruta. La investigación tuvo los siguientes sesgos: aplicar encuestas a población de Bogotá, sin tener en cuenta a la de Medellín, implica desconocer su conocimiento y dominio del tema, sobre todo cuando se trata de viajeros. Por tanto, se recomienda incluirlos en posteriores investigaciones sobre el tema.

6. Conclusiones

De acuerdo con los análisis de las lecturas que realizaron los diferentes usuarios se identifica que las representaciones gráficas se relacionan de acuerdo con los análisis de raciocinios que ellos registraron en la ficha de encuesta. Esto permitirá nuevas formas de representar la información, con insumos como los modelos digitales de elevación y acercará más a la realidad dichas representaciones.

Aun cuando el contenido de la información de los cuadros de distancia y perfiles de altimetría fue un insumo básico en esta investigación

hizo posible indagar su objetivo y aportar para futuras investigaciones en donde se puedan desarrollar mayores y mejores saberes sobre el manejo de la información gráfica, tablas y estadísticas que se representan en las cartografías temáticas.

Hoy se cuenta con herramientas que permiten realizar encuestas por medios electrónicos y ampliar los ajustes reales que deben llevar los mapas de ruta teniendo presentes a los usuarios para el caso de esta investigación y a las poblaciones no viajeras.

Referencias

- Aldana, R. M. (2008). Los estándares: una necesidad en la producción y manejo de la información geográfica básica. *Revista de Topografía Azimut*, 2, 25-36.
- Aldana, A. T. y Flores R., E. (2000). Diagramación de mapas temáticos. *Geoenseñanza*, 5(1), 95-122. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/360/36050105.pdf>
- Baxendale, C. A. y Buzai, G. D. (2012). *Análisis socioespacial con sistemas de información geográfica*. Buenos Aires: Lugar Editorial.
- Buzai, G., Baxendale, C. y Cruz, M. (2009). Fases de un proyecto de investigación en estudios de geografía aplicada basados en sistemas de información geográfica. *Fronteras*, (8), 31-40. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/298353047_Fases_de_un_proyecto_de_investigacion_en_estudios_de_Geografia_Aplicada_basados_en_Sistemas_de_Informacion_Geografica
- Edney, M. H. (2005). Putting "Cartography" into the History of Cartography: Arthur H. Robinson, David Woodward, and the Creation of a Discipline. *Cartographic Perspectives*, (51), 14-29. doi:10.14714/CP51.393
- Flores, E. J. (1995). *Elementos de cartografía temática*. Mérida (Venezuela): Consejo de Publicaciones, Universidad de los Andes.

- Habermas, J. (1987). *Teoría de la acción comunicativa. I. Racionalidad de la acción y II. Crítica de la razón funcionalista*. Madrid: Taurus.
- Helming, H. (1970). *El sistema Montessori. Para un ejercicio de la libertad*. Barcelona: Luis Miracle.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (s. f.). *Cartografía básica*. Bogotá: Autor.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (2006). *Mapas de Ruta. Santafé de Bogotá-Medellín. Escala 1:500.000*. Bogotá: Autor.
- Lizмова, N. (2007). Análisis de mapas como un método de investigación de fenómenos naturales y socioeconómicos. *Luna Azul*, 74-80. Recuperado de http://lunazul.ucaldas.edu.co/downloads/Lunazul24_10.pdf
- Luria, A. R. (1984). *Sensación y percepción*. Barcelona: Martínez Roca Editorial.
- Massiris, A., Espinoza, M., Ramírez, T. y Rincón, P. y Sanabria, T (2012). *Procesos de ordenamiento en América Latina y Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Mendieta, J. A. y Valencia, R. E. (2005). *Cartografía básica aplicada*. Manizales: Universidad de Caldas.
- Montañez, G. y Delgado, O. (1998). Espacio, territorio y región. Conceptos básicos para un proyecto nacional. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 7(1-2), 120-134. Recuperado de https://acoge2000.homestead.com/files/Montanez_y_Delgado._1998.pdf <https://revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/article/view/70838/pdf>
- Montoya G., J. W., Robayo, B. y Florez, A. (1998). Uso de matrices gráficas en geografía. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 7(1-2), 291-321. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/article/view/70844/pdf>
- Núñez de las Cuevas, R. (2012). El poder de los mapas. *Estudios geográficos*, 73(273), 581-598. doi:10.3989/estgeogr.201220
- Resolución 1392. (2016, octubre, 27). Bogotá: Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
- Suavita, M. y Florez A. (1994). La percepción y la comprensión en cartografía temática. *Cuadernos de Geografía*, 5(1).
- Quintana, A. (2006). *Metodología de investigación científica cualitativa*. Lima: UNSM.
- Taylor, S. y Bogdan, R. (1998). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados*. Buenos Aires: Paidós.
- Triana, G. E. (2006). Las bases de datos geográficas multiescala y topónimos dinámicos. Una alternativa al problema de la generalización. *Análisis geográficos*, 56-63.
- Tuan, Y. F. (2003). Perceptual and cultural geography: A commentary. *Annals of the Association of American Geographers*, 93(4), 878-881.
- Valles, M. S. (1999). *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid: Síntesis.
- Zyszkowska, W. (2017). Levels and properties of maps perception. *Polish Cartographical Review*, 49(1), 17-26.



Sección. Investigación | **Section.** Research | **Seção.** Pesquisa

Artículo revisado por pares académicos.

Configuración de la metropolización entre Bogotá y Soacha a partir del comercio informal

Edwin Giovanni Ruiz Rojas. Licenciado en Ciencias Sociales de la Universidad Pedagógica Nacional (Colombia). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5875-5356> Correo electrónico: edwinruizrojas@gmail.com

Recibido: septiembre 10, 2019.

Aceptado: abril 23, 2020.

Publicado: noviembre 30, 2020.

Acceso abierto: Creative Commons: Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0), la cual permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra, de modo no comercial, siempre y cuando den crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



Conflicto de intereses: el autor ha declarado que no existe conflicto de intereses.

Resumen

Este estudio tiene como objetivo reconocer las prácticas y circunstancias en las que se desarrolla el trabajo informal que impulsa los procesos de metropolización entre Soacha y Bogotá. Para el efecto se revisa el crecimiento poblacional en el municipio de Soacha donde se registra una ampliación del sector comercial informal. Entender estos procesos es importante en virtud de que el crecimiento acelerado del municipio ha llevado a un desconocimiento del comercio informal y sus particularidades y ha derivado en que los trabajadores informales, las instituciones y la misma población no coordinen estrategias para garantizar los derechos y deberes de cada una de las partes.

Por tanto, el trabajo se desarrolla a partir de dos ejes: por un lado se muestran los avances investigativos respecto a tres categorías: 1) el crecimiento poblacional de Soacha que busca las facilidades para asentarse en el municipio; 2) la informalidad como forma de subsistencia y protección ante las desigualdades de bienestar que el municipio ofrece en cuanto a la vivienda y el acceso al trabajo y 3) la metropolización enfocada en determinar relaciones, de dependencia o no, que se entablan entre las partes involucradas. Por otro lado, se realiza un trabajo de campo que busca reconocer la conveniencia del comercio informal en ciertas partes, la procedencia de los trabajadores, las conductas de organización y apropiación del espacio, el lugar de la institucionalidad de cara al fenómeno y, por último, las dinámicas que llevan a la informalidad a convertirse en un eje fundamental para la metropolización desde la misma población.

Palabras clave: oportunidad laboral informal, poblamiento en Colombia, relación económica, Soacha, zonas metropolizadas.



Configuration of the Metropolization between Bogota and Soacha from the Informal Trade

Abstract

This study aims to recognize the practices and circumstances in which is developed the informal work that drives the metropolization processes between Soacha and Bogotá. For this purpose, the study reviews the population growth in the municipality of Soacha, where there is an expansion of the informal commercial sector. Understanding these processes is important taking in account that the accelerated growth of the municipality has led to a lack of knowledge about informal trade and its particularities, which has triggered in uncoordinated strategies among the informal workers, institutions and the population itself for guarantee the rights and duties of each of the parts.

Therefore, the work is developed from two axes: on one hand, it shows the research advances according to three categories: 1) the population growth of Soacha that seeks the facilities to settle in the municipality; 2) the informality as a subsistence and protection way against the inequalities of welfare that the municipality offers in terms of housing and access to work and 3) the metropolization focused on determine relationships, of dependence or not, that are established between the parts involved. On the other hand, it is carried out a fieldwork that seeks to recognize the convenience of informal trade in certain parts, the origin of the workers, the behaviors around the organization and appropriation of the space, the institutional place in view of the phenomenon and, finally, the dynamics that lead the informality to become a fundamental axis of the metropolization from the same population.

Keywords: informal labor opportunity, population in Colombia, economic relationship, Soacha, metropolitan zones.

Configuração da metropolização entre Bogotá e Soacha a partir do comércio informal

Resumo

O objetivo deste trabalho é reconhecer as práticas e as circunstâncias nas quais é desenvolvido o trabalho informal que impulsiona os processos de metropolização entre Soacha e Bogotá. Para isso, é revisado o crescimento populacional no município de Soacha, onde é registrada uma ampliação do setor comercial informal. Entender esses processos é importante em virtude de que o crescimento acelerado do município levou a um desconhecimento do comércio informal e suas particularidades, e derivou em que os trabalhadores informais, as instituições e a mesma população não coordenam estratégias para garantir os direitos e os deveres de cada uma das partes. Portanto, o trabalho é desenvolvido a partir de dois eixos. Por um lado, são apresentados os avanços de pesquisa a respeito de três categorias: 1) o crescimento populacional de Soacha que procura as facilidades para assentar no município; 2) a informalidade como forma de sobrevivência e proteção ante as desigualdades de bem-estar que o município oferece quanto à moradia e ao acesso ao trabalho, e 3) a metropolização focada em determinar relações, de dependência ou não, que são estabelecidas entre as partes envolvidas. Por outro lado, é realizado um trabalho de campo que pretende reconhecer a conveniência do comércio informal em certas partes, a procedência dos trabalhadores, as condutas de organização e apropriação do espaço, o lugar da institucionalidade em face do fenômeno e, por último, as dinâmicas que levam à informalidade a se tornar um eixo fundamental para metropolizar a partir da mesma população.

Palavras-chave: oportunidade profissional informal, povoamento na Colômbia, relação econômica, Soacha, zonas metropolizadas.

1. Introducción

Las ciudades en general tienen el poder de captar la atención de los diferentes focos económicos, políticos y sociales. A lo largo de los siglos xx y xxi Bogotá pasó de tener una población de 100 000 habitantes en 1905 a 7 181 469 habitantes en 2018 (Dane, 2019). Las causas de este crecimiento se explican, parafraseando a Preciado Beltrán (2005), desde tres ejes: el primero tiene que ver con el conflicto armado que desde los años cincuenta se vive a lo largo y ancho del país y que ha incentivado el desplazamiento de un gran porcentaje de la población rural a la urbana; el segundo, producto de las migraciones en busca de la posibilidad de hacer parte de un cuerpo laboral industrial que se consolida en Bogotá; el tercero se debe a las garantías económicas y de seguridad que se adquieren al ser empleado dentro de la industria.

El incremento poblacional significó necesariamente una expansión urbana desarrollada hacia el norte, el occidente y el sur de la ciudad, a excepción del oriente, en razón a las dificultades geográficas. Este crecimiento trajo consigo el cambio en el uso y valor del suelo, porque el centro de la ciudad pasó de ser un lugar de uso habitacional a un lugar de producción comercial, administración y oferta de servicios, y generó concentración en la periferia de espacios habitacionales donde se asentó la mayor parte de la población (Pérez, 2003). El crecimiento, sumado a los cambios que se empezaron a presentar en la industria a consecuencia de la crisis del capitalismo derivada del incremento de la producción por encima de la demanda, produjo el traslado de diferentes empresas a otros países (Cortés, 2002) y provocó la disminución de la oferta laboral. Dadas las condiciones se presentaron concentraciones poblacionales sin garantías laborales, por lo que estas personas que llegaban de otras partes del país tuvieron que encontrar caminos alternativos a la industria que les permitiera obtener medios económicos para contribuir a su autosostenimiento y al de sus familias. Por tal razón se presentaron procesos de autogestión económica que llevaron a

la consolidación del sector informal¹, es decir, “todo aquello que no pertenece a las lógicas del sector formal” (Arenas, 2015, p. 8). De allí que una vez presentado el crecimiento urbano y el crecimiento demográfico se dio paso al desarrollo de centros de desarrollo económico, ya sea de carácter formal o informal, tanto de la ciudad principal como de sus periferias. Este se va entrelazando a partir de mecanismos y redes de comunicación, lo que se conoce como metropolización.

Dentro de las lógicas de la metropolización la aglomeración urbana se configura socioespacial y físicamente desde los cambiantes órdenes políticos y económicos en diferentes niveles: lo global, lo nacional, lo regional y lo local. Una configuración con aspectos muy particulares que caracterizan a las metrópolis latinoamericanas y les permite dar un salto supranacional y global, paralelo a las graves implicaciones como las segregaciones sociales y económicas. El avance de la metropolización se define en los siguientes términos:

La metropolización es una etapa del proceso de urbanización de la población que antecede a la configuración de las megalópolis, en la que agentes económicos y unidades de decisión política localizados en dos o más unidades espaciales, susceptibles de ser distinguidas con criterios administrativos, interactúan a través de intercambios anónimos, redes de contacto u otras formas organizadas de proximidad, ampliando su umbral de interacción a una escala supralocal que gravita sobre un núcleo. (Alfonso, 2010a, p. 1, citado en Ruiz, 2015, p. 25)

Dicho núcleo conforma la concentración en términos poblacionales, urbanos y económicos. En virtud de la dependencia económica que tie-

¹ Este presenta un plano de complejidad en donde el concepto no logra ser un eje estático por una realidad dinámica (Guataquí, 2011, p. 12) lo que conlleva a que Colombia a partir de la segunda mitad del siglo xx empiece a realizar sus propios estudios sobre la informalidad teniendo en cuenta sus diferentes contextos y dinámicas con el objetivo de identificar el grado o nivel porcentual de la informalidad y las condiciones en las que se ejerce.

ne Soacha de Bogotá durante las últimas décadas se afianzan procesos de metropolización entre ambos ejes. De ahí el objetivo del presente estudio que reconoce las prácticas y circunstancias en las que se desarrolla el trabajo informal que impulsa los procesos de metropolización entre los dos municipios. Su importancia se debe a que en la mayoría de los casos se han presentado con un carácter institucional pero no se ha precisado la posibilidad de una evolución de la metropolización que posibilite el acercamiento económico a partir de las relaciones gestionadas por la población, como el comercio informal.

2. Metodología

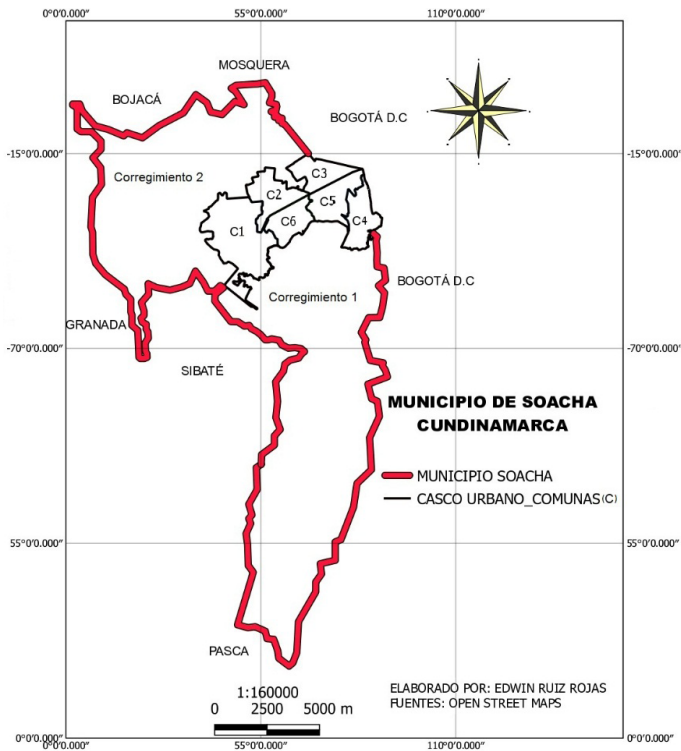
Se trata de una investigación mixta en la que, por un lado, en el orden cuantitativo se conocen los avances investigativos respecto a las categorías de poblamiento, comercio informal y metropolización; estas se desarrollan por su alta relación con las condiciones que hoy presenta el municipio. Así, una vez definidas las categorías se observa cómo estas se presentan en la zona de la salida sur del portal de San Mateo. Esto implicó hacer visitas constantes en el espacio a diferentes horas del día: 8:00 a. m., 1:00 p. m., 5:00 p. m. y 8:00 p. m. con el fin de

identificar horas clave en las que los vendedores respondieran preguntas sobre su oficio. De ello se llegó a un consenso mediante el cual los trabajadores determinaron que el mejor momento eran las 4:00 p. m., después del almuerzo y debido al descenso de la aglomeración en el espacio, que volvía a congestionarse a las 5:00 p. m.

Luego se hizo un cuestionario que contenía preguntas abiertas y cerradas. En este participaron 23 vendedores, es decir, más de la mitad de los que se encuentran en el sector. El resto, diez puestos de trabajo, no quisieron participar debido a la desconfianza que les generan los funcionarios de la alcaldía y de entidades públicas, pues según ellos, en repetidas ocasiones la alcaldía se había acercado a pedir información para luego usarla como base para el desalojo, reubicación, limitación del espacio o para mostrar estadísticas de falsos diálogos, consensos, talleres, entre otros. De esta manera fue necesario hacer énfasis en que la información suministrada iba a ser utilizada para fines académicos e informativos. Esta serie de eventos, en su conjunto, permitió un diálogo fiable y acertado con los comerciantes informales.

3. Resultados

Figura 1. Municipio de Soacha (Cundinamarca)



Fuente: Open Street Maps.

Soacha es un municipio de Cundinamarca ubicado al suroccidente de Bogotá.

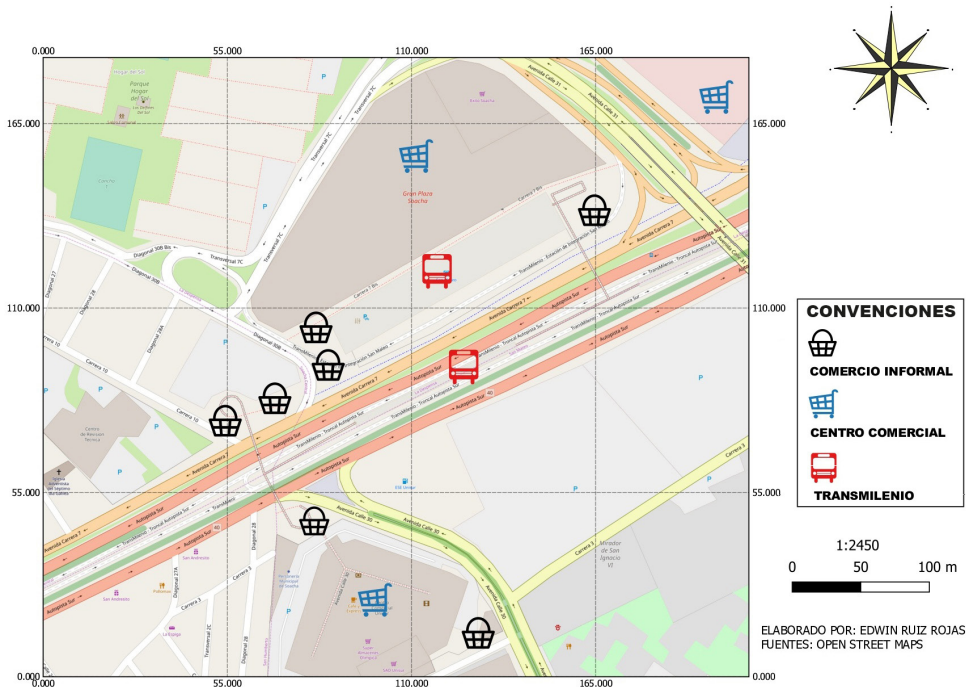
El casco urbano se encuentra dividido en seis comunas: Compartir, Soacha Central, La Despensa, Cazucá y Ciudadela Sucre, San Mateo y San Humberto. La zona rural se divide en dos corregimientos. Corregimiento 1: Alto del Cabra, Chacua, Fusungá, Hungría, Panamá, Romeral, San Jorge, Villanueva y Primavera. El Corregimiento 2 compuesto por las veredas: Alto de la Cruz, Bosatama, Cascajal, El Charquito y San Francisco. (Ávila, 2017, p. 36)

El crecimiento de Soacha se entiende a la par que se comprende el de Bogotá y su influencia metropolitana dado que la población concentra

sus actividades en la capital, y esta responde a sus necesidades en materia de educación, trabajo, salud, recreación, parques temáticos, bibliotecas, teatros, programas de actividad física, entre otros.

Las condiciones que presenta hoy el municipio de Soacha (proceso de poblamiento y la informalidad desde la vivienda y el trabajo) configuran redes de metropolización. Se toma el caso de la salida sur del portal de San Mateo con el fin de observar las dinámicas que llevan a este proceso, conocer las particularidades del oficio informal y las razones que llevan a este sector de la población a mantenerse en determinado lugar del espacio público.

Figura 2. Circuito comercio formal-informal Soacha-San Mateo



Fuente: Open Street Maps.

Con el acercamiento al sector sur del portal de San Mateo y con la información suministrada por los trabajadores se establecieron seis ejes de trabajo con los que se dilucidó gran parte de sus dinámicas de trabajo informal en el espacio.

3.1. La configuración informal en la salida sur de la estación de Transmilenio

La configuración de la actividad informal a la salida sur del Portal de San Mateo se debe a otras dinámicas y a cambios estructurales que propiciaron la concentración del comercio informal de personas en este mismo espacio. Por esta razón se ha mantenido como un lugar estratégico y rentable.

3.1.1. La concentración de la población, un factor de oportunidades

Muchos de los trabajadores del sector informal se desplazaron desde diferentes partes del país con la intención de llegar a la ciudad y tener mayores oportunidades de empleo. Pero no fue así, una vez llegaron a la ciudad, no pudieron mantenerse en Bogotá por los costos y se fueron a lugares cercanos, entre esos Soacha, donde el costo de vida era un poco más bajo, pero donde se encontraban a su vez menores oportunidades de empleo.

La gran cantidad de personas que llegaba al municipio llevó a aumentar la demanda del empleo y, como las industrias se mantenían, no alcanzaban a proporcionar la oferta deseada.

Es precisamente esta desproporción entre la oferta y la demanda de empleo, la que Arenas (2015) señala como razón de la informalidad dentro del enfoque dualista que sostiene que el trabajo en el sector informal obedece a la baja oferta laboral dentro de la ciudad.

De esta manera, muchas personas encuentran como alternativa de trabajo el comercio informal, en el cual existe la posibilidad de emplearse de manera rápida y con cierta autonomía. Esta también es una posibilidad de continuar viviendo las dinámicas de la ciudad a partir de “un trabajo honesto”, llamado así por los comerciantes que son conscientes de que en el espacio público se corren riesgos, por ejemplo, estar expuestos a cambios climáticos, precarias condiciones de seguridad y bienestar, ausencia de adecuados lugares de saneamiento como baños, poco espacio para la comercialización de sus productos y el hostigamiento de la fuerza pública que trata a los comerciantes “como si fuéramos criminales” y termina haciéndolos sentir menospreciados.

El comerciante informal también ha tenido que asimilar su labor como sinónimo de la disputa por el espacio público, porque advierte que esta es una actividad que se puede desarrollar en lugares de alta concentración poblacional, y por esto termina posicionándose y asentándose allí. Esta es una de las mayores contradicciones que tiene que mitigar la institucionalidad, pues el espacio donde más se va a presentar la informalidad es el mismo donde más se va a obstaculizar el paso. Esos flujos de alto tránsito de personas los aprovecha la informalidad para instalarse porque es el lugar donde habrá mayores ventas y se tendrán mayores utilidades económicas. Un claro ejemplo es la estación de Transmilenio de San Mateo, pues los mismos vendedores aseguran que es un sitio de oportunidad para el comercio informal, dado el alto número de personas que se desplaza a diario por la necesidad de usar el servicio de transporte. Número que no parece parar: por el contrario, se ha venido incrementando con las construcciones de complejos habitacionales en los últimos cinco años como Ciudad Verde y Hogares Soacha.

3.2. Los actores de la informalidad

Se han señalado a lo largo del documento las razones y condiciones por las cuales se presenta la informalidad. Entre estas está el crecimiento poblacional de las ciudades a partir de los procesos de migración. El caso de Soacha no es la excepción porque cuando se les preguntó a los 23 comerciantes que trabajan a la salida del Portal de San Mateo por su procedencia, salvo dos personas, respondieron que su lugar de origen no es Soacha. 18 personas se desplazaron de otras partes del país como Bogotá, Bolívar, Boyacá, Guaviare, Meta, Neiva, Santander y Tolima. Incluso se presentó el caso de tres personas que venían de Venezuela. Ello es consecuencia, en gran parte, de las condiciones en las que ha vivido el país en el último siglo, como la degradación del campo, el ambiente de incertidumbre por el conflicto armado y la falta de oportunidades en las grandes ciudades.

3.2.1. Las estrategias de la informalidad

Los trabajadores han tenido que soportar hostigamientos de diferentes sectores, en su mayoría institucionales, que han intentado desalojarlos del espacio donde están ubicados. Por esto era necesario indagar por las estrategias que han configurado los comerciantes informales para resistir en el espacio y no permitir su desalojo ante medidas institucionales que recurren a la amenaza de abrir procesos judiciales, imponer multas o quitarles la mercancía. Se pensaría que con ello es suficiente para desalojar el espacio público y desaparecer el comercio informal del sector, pero no es así.

Se ha visto que, a pesar de ello, las instituciones no han logrado el desalojo gracias a estrategias y dinámicas propias del comercio informal. De Soto (1986) denomina estas relaciones como la normatividad extralegal, entendida como acuerdos o consensos a los que llegan los mismos comerciantes; su incumplimiento llevaría al rechazo y señalamiento del resto del grupo. A esta normativa los comerciantes le dan más importancia que a la propia

ley. Por ejemplo, ante las constantes persecuciones de la fuerza pública hacia los comerciantes, que en parte responden a las peticiones de la alcaldía para garantizar el espacio público, se generan acuerdos y consensos que responden a las exigencias de la alcaldía, pero dan prioridad a las necesidades de los comerciantes. Esto les conviene realmente a los policías porque reduce sus esfuerzos para seguir manteniendo un conflicto que ni la misma alcaldía ha logrado solucionar ni consensuar con los comerciantes para su beneficio y conformidad.

Dentro de estos acuerdos se presenta el uso del espacio a determinadas horas. Es decir, que a ciertas horas del día pueden ocupar o no, determinado espacio para el comercio de los productos. Por ejemplo, un momento en el que no pueden estar en la acera, justo al frente de la autopista y en el puente, es en la hora pico. Los comerciantes tienen que desplazarse hacia los costados del puente para que las personas que salen del Transmilenio tengan mayor espacio para circular y tomar el bus que los lleve a sus hogares de manera más rápida.

Una segunda estrategia se configuró después de que algunos comerciantes informales se fueran porque aceptaron adherirse a un proceso de reubicación en la Calle 30, al costado oriental de la estación de San Mateo. Esta se presentó después de que el líder de los comerciantes informales dialogara con la policía. Al observar que el número de chazas era tolerable para el tránsito de las personas se acordó que los mismos comerciantes no permitirían el asentamiento de nuevos puestos o puntos de venta. De lo contrario, se afectaría el tránsito de las personas y no se podría evitar la comercialización de cualquier tipo de mercancías ilegales. De hecho, el incumplimiento de lo acordado llevaría a que la policía comenzara de nuevo con el hostigamiento de todos los comerciantes, sin distinción alguna. Los mismos comerciantes se reconocen y prohíben el acceso a otros que quisieran obtener beneficio económico por medio de esta labor. De no ser así, se pondría en riesgo el trabajo de todos. Los mismos comerciantes informales se con-

virtieron, entonces, en sus propios vigilantes, porque restringieron de manera irónica, pero entendible, el espacio público.

3.2.2. La exigencia de lo informal

El comercio informal ha beneficiado a muchas personas que no encontraron otras alternativas de empleo dentro de la formalidad. Por lo que la organización y el desarrollo de esta actividad se ha regulado gracias a las mismas propuestas y necesidades de quienes han adherido y han trabajado en este sector. Bien lo señaló De Alba (2012) cuando mencionó que el comercio informal se ha convertido en “el arma de los pobres”. Han encontrado en la comercialización de varios productos parte del bienestar que el Estado, la ciudad o el municipio no ha podido garantizar o les ha negado. Esta situación implica un gran nivel de responsabilidad con respecto a lo que se hace y la manera como se hace, pues requiere de distintos niveles de autonomía porque las personas deciden sobre sus tiempos de descanso, horarios de entrada y salida, días de trabajo, productos que se van a comercializar, entre otros. Todo ello de cara a sus intereses, metas y experiencias propias.

Los comerciantes que se ubican en la salida sur de la estación de Transmilenio afirman que efectivamente el comercio informal se convirtió para ellos en la respuesta a muchos de sus problemas económicos. Esta actividad les ha proporcionado seguridad cuando se enfrentaban a la escasez económica. Dicen que a pesar de las necesidades y de los problemas que se han presentado, el puesto de trabajo les ha dejado lo del diario. Con las ganancias han podido sostener económicamente sus familias e incluso, en ocasiones, han adquirido casa. Así como una persona se siente agradecida con la administración o con el jefe con el que ha trabajado por muchos años, el comerciante informal agradece a su puesto o chaza lo que ha conseguido a través de ella. Por esta razón, no es fácil cuando agentes externos, en su mayoría institucionales, ofrecen el cambio de trabajo o de lugar para ejercer su labor, pues esta se ha convertido no solo en una propuesta para la obtención de re-

cursos económicos, sino que les ha brindado un sentido de pertenencia por el lugar y por lo que hacen. Incluso algunos dicen que llevan trabajando tanto tiempo en lo mismo que no sabrían en qué más trabajar.

3.3. Percepción de lo informal desde el comercio informal

El comercio informal presenta varias directrices respecto a las condiciones con las que el comerciante trabaja y lo que este requiere para que se desarrolle su actividad. Entonces, se manifiesta la necesidad de ofrecer un producto, mercancía o servicio que llame la atención de quienes pasan junto a las chazas. Lo novedoso, la calidad y el tiempo invertido garantizan de cierta manera la ganancia. Pero habrá que preguntarse si esta es suficiente o proporcional a lo que requiere el oficio como tiempos y nivel de bienestar.

3.3.1. El bienestar en lo informal

Cuando se ingresa a un trabajo formal, una de las primeras obligaciones de la empresa, industria o compañía con el trabajador es el pago prioritario de pensión y salud, entre otros. Una vez aclarado ello, es normal pensar la condición del trabajador informal y cuestionarse cómo estas personas solventan sus necesidades en estos aspectos. Este tema formó parte de una de las preguntas formuladas a los comerciantes, en función de cómo garantizan ellos parte de su futuro y su bienestar. La mayoría enfocó su respuesta a la salud. Ninguno de ellos cotizaba o pagaba pensión porque veía innecesario este gasto. Y de alguna manera también la salud, pues la mayoría están inscritos en el Sisben.

Parte de la justificación para no realizar este pago se resume en un comentario recurrente entre los vendedores: “La pensión de nosotros es la casita, usted con los años debía haberse hecho a una casa, si no lo hizo pues se va a joder mucho” (Comerciante informal. Entrevista personal, 2018). Y es que el hecho de haber invertido y adquirido una casa propia, libre de cualquier tipo de deuda, es la mejor garantía

para la vejez, ya que de la propiedad se pueden obtener recursos económicos sin todo el esfuerzo que implica el comercio informal. Se presenta el caso del arriendo o la comercialización de algún producto desde la figura de local, que sigue siendo informal, pero con mayor bienestar que en el espacio público.

De esta manera, la pregunta terminó centrándose en la salud, porque a pesar de que existe el Sisben, un servicio público de la nación que responde al derecho a la salud para personas de escasos recursos, siete personas no estaban afiliadas a ningún servicio de atención hospitalaria. La situación empeora cuando se analizan los niveles de riesgo que se corren en la calle: el sobreesfuerzo en las jornadas de trabajo, los cambios de clima, el peso de la mercancía, el ruido, entre otros. Una situación complicada y que le corresponde revisar a la alcaldía.

Este tipo de lógicas enmarca la problemática de lo que Arenas (2015) señala como “dinámicas de exclusión”, pues los comerciantes informales, aun estando en estas condiciones, no son relevantes para las instituciones y para continuar respondiendo económicamente con sus deberes se siguen exponiendo a condiciones laborales sin ninguna protección social.

3.4. La informalidad para la organización

La informalidad persiste en el espacio gracias a la base poblacional o a la cantidad de personas que se dedica a la misma labor.

Los comerciantes, en conjunto, resisten y crean una zona en la que pueden comercializar con mayor libertad los productos y servicios. Muchas veces el resto de la comunidad o algunos sectores interesados en el espacio público no perciben esta organización. Y cuando algún otro sector desea intervenir en el mismo espacio, el comerciante informal cuenta con el respaldo de sus compañeros y no permite que se le desplace de manera ligera. La mayoría de inconvenientes se relaciona con la institucionalidad y con la fuerza pública.

La organización existente se ha constituido siguiendo una figura formal, que reconoce a ciertos actores como sus representantes. Curiosamente, cuando en diálogo con los comerciantes se abordaba el tema de cómo se organizaban, muchas de las personas decían que no había organización o que no sabían si la había, a pesar de haber mencionado que llevaban tiempo trabajando en el sector. Lo anterior se puede afirmar a partir de la respuesta de 14 personas que aseguraron que no había ningún tipo de organización entre ellos o de un superior en el cual pudieran apoyarse o al que pudieran acudir. Pero el resto sí señaló y mencionó algún tipo de organización. Esto reafirma la desconfianza manifiesta hacia agentes externos a la comunidad.

Los nueve comerciantes que sí mencionaron la existencia de algún tipo de organización, resaltaron su función en dos planos: 1) la organización del espacio en el sector y 2) la comunicación entre los diferentes sectores de comercio informal dentro del municipio. Además, en cada sector se presenta una figura conocida como líder sobre quien recae la responsabilidad de representar al sector para mediar entre los comerciantes y otros actores interesados en el espacio ocupado por los comerciantes informales.

3.5. La institucionalidad como factor para llevar al “informal fijo” hacia los “mercados informales”

El comercio informal es un ejercicio ambulatorio: el que labora no tiene un lugar fijo y debe desplazarse de forma constante por el espacio público. Pero también la informalidad avanza a partir del desarrollo de la actividad en un espacio fijo que, dependiendo del grado de seguridad y fiabilidad del lugar, puede llegar a convertirse en una posibilidad de mantenerse en determinado sitio de forma constante. El comercio informal fijo se presenta de dos maneras, la primera de ellas se observa en la estación de San Mateo: allí el vendedor ocupa el mismo lugar por periodos prolongados, de doce horas o hasta más, y luego se retira. La otra es el informal que se ubica en el espacio de modo permanente y rara vez se desplaza. El ejemplo más claro son los mercados.

Teniendo presente lo anterior, en enero de 2019 la alcaldía ofreció la posibilidad de negociar el espacio público con los comerciantes informales apostados en los alrededores del puente y en la salida sur del Portal de San Mateo. La entidad les ofreció reubicarlos en un mercado ubicado en la Calle 30, hacia el lado oriental de la estación, es decir, por la zona de San Mateo. Muchos de ellos, cansados del permanente asedio de la policía, con la esperanza de obtener mejores condiciones para el desarrollo de su labor y con el deseo de abandonar las calles para recibir una protección del Estado, aceptaron y se desplazaron.

Figura 3. Reubicación en la Calle 30

Fuente: fotografía de Edwin Giovanni Ruiz Rojas.

Otros, por el contrario, fueron más persistentes y conservaron su chaza en la zona donde la han mantenido durante años. Por supuesto que han tenido que ir modificando su lugar y sus prácticas así como adaptarse a nuevas exigencias de la alcaldía que cada vez pone más trabas y es más incisiva con la intención de querer desplazarlos de allí.

3.5.1. ¿Por qué aceptar o no la reubicación?

Cuando la alcaldía les ofreció la posibilidad de hacer parte del proceso de reubicación, muchos aceptaron cansados del hostigamiento de la policía, que en el momento de la reubicación les iba a prestar el servicio de vigilancia y seguridad. También aceptaron por la promesa de la alcaldía de poder hacer parte del sector formal: se les iba a acondicionar la zona para que pudieran trabajar de manera más confortable, con una mejor condición sanitaria, vigilancia priva-

da, carpas acondicionadas para mitigar los cambios de clima drásticos y un constante flujo de población con la que ellos pudieran mantener las ventas para que fuera un negocio lucrativo.

Los que no aceptaron argumentaron: 1) que la alcaldía estaba haciendo una oferta que no era la debida, pues una vez comenzó la persecución de la fuerza pública, muchos de los vendedores que se encontraban allí se marcharon cansados de la “humilladera”; 2) el espacio ofrecido no cumplía con la cuota de personas que se requiere para poder vender todos los productos disponibles, en razón a que el comercio informal precisa de la aglomeración para que sea exitoso, de lo contrario no habría mayores ganancias y 3) nunca se habló de la opción de adecuar y organizar el espacio donde ya estaban para continuar ofreciendo sus productos. Así, sin antes haber cambiado las condiciones de reubicación, no iban a aceptar.

3.6. Dinámicas que configuran la metropolización

Para que se presente el fenómeno de la metropolización debe haberse presentado primero el proceso de conurbación, es decir, como lo explica Utría (1998, citado en Ríos Montoya, 2009) “una aproximación física progresiva de la ciudad principal a uno o varios de los centros vecinos, como dinámica del crecimiento acelerado incontrolado”. Este proceso se evidencia en Soacha con respecto a Bogotá. El crecimiento acelerado de la capital lo obliga a acercarse a los centros próximos, entre los que se encuentra Soacha. Esta relación es tan fuerte que llega al punto donde se borra cualquier tipo de frontera física. Esta afirmación cobra sentido en tanto los comerciantes señalan que muchas veces ni ellos mismos saben con certeza dónde empieza y termina Soacha, pues al compartir escenarios y prácticas comunes con las personas que viven en Bogotá, la distinción se hace mucho más complicada.

Ahora bien, esa conurbación va a dar paso a la metropolización en tanto es funcional. Así lo resalta Moreno (2009), quien define como conurbación funcional “la conexión o dependencia funcional entre dos o más ciudades en cuanto aspectos económicos, comerciales, industriales, y de servicios”. Esta dependencia la tienen muy clara los comerciantes informales en tanto reconocen que existe una dependencia de los habitantes de Soacha de Bogotá, por lo menos en lo que respecta al trabajo, en virtud de que cuando terminan su jornada laboral estas personas llegan a la estación y adquieren los productos que ofrecen los comerciantes informales.

Luego se configura la zona metropolitana, donde necesariamente se tiene que pasar por dos planos: uno espacial, que se refiere precisamente al acercamiento físico entre dos centros, en este caso, Soacha y Bogotá y otro económico, que empezó a definirse a partir de las instituciones, pero que a su vez abrió paso para que las personas también participaran del proceso, en especial los comerciantes informales. De allí

que sea necesario conocer particularidades del comercio informal. Pues es insólito ver cómo hoy el comercio informal no es una actividad que sorprenda ver en el espacio público, porque se ha naturalizado a tal punto que pareciera que forma parte del paisaje urbano y muchas de las personas lo ignoran porque simplemente están acostumbradas a verlo.

3.6.1. Configuración de la metropolización desde la informalidad

Los ejes de informalidad se configuran y se hacen presentes en razón a los desplazamientos que realizan los habitantes de Soacha, pues es a partir de ellos que los comerciantes informales ven un factor de oportunidad para ofrecer y vender sus productos. Ahora bien, se ha venido mencionando a lo largo del documento que el comercio informal se presenta en Soacha porque allí no se brindan las oportunidades de empleo formal a un cierto sector de la población, el mismo que tampoco encontró rentable conseguir un trabajo en la ciudad por los costos del transporte y el tiempo requerido para desplazarse desde el municipio a la ciudad, sin contar con la dificultad para hacerse a un empleo en la capital. Aun en estas condiciones estas personas conforman el comercio informal y con él, empiezan a incentivar flujos económicos entre Bogotá y Soacha. Los comerciantes se desplazan hacia la ciudad, ya no en busca de trabajo sino de productos que puedan comercializar a la salida sur del Portal de San Mateo, debido a que en la ciudad los precios resultan más económicos para ellos.

Lo anterior significa que no solo hay un desplazamiento de un lugar a otro, sino que se advierte una particularidad y es el intercambio de bienes: los productos generan redes comerciales e informativas que contribuyen a identificar los lugares donde se adquiere la mercancía más económica y que puede dejar mayores ganancias. Este es uno de los temas que más resalta el trabajo puesto que el fenómeno no hace referencia a una particularidad sino es toda una tendencia que se presenta en las dinámicas de los comerciantes informales.

La información se puede comprobar a partir del testimonio de muchos de los entrevistados: 17 de ellos manifestaron haber adquirido sus productos en diferentes zonas de la capital. Los que trabajan con frutas y verduras traen su mercancía de Corabastos, algunos comestibles los traen de Paloquemao, otros que trabajan con accesorios, tecnología, implementos de aseo y productos varios los adquieren en Sanandresito. Incluso, algunos productos los traen de otras regiones del país, llevan sus cargas y las dejan en las plazas de Suba. De esta manera, se demuestra que muy pocos compran sus productos en la capital. En este caso, tres de ellos obtienen su mercancía en Soacha y otros tres se dedican a preparar arepas y comidas rápidas para la venta.

4. Conclusiones

La manera como se ha presentado el crecimiento desmedido del municipio de Soacha en los últimos años ha dado lugar a dinámicas de exclusión, porque sus pobladores han tenido que mitigar el déficit en el equipamiento de bienestar a partir de sus propias fuerzas sin tener un apoyo real del Estado o la alcaldía. De la misma manera, el Estado no ha logrado garantizar una fuente de empleo que incluya a la población que ha llegado al municipio, lo que los ha obligado a desplazarse a la ciudad en busca de trabajo.

De hecho, la alcaldía ha representado para la población un impedimento para la realización de actividades que ayudan a obtener recursos económicos. Es ese el caso del comercio informal, que hoy no percibe a la alcaldía como una institución que la pueda salvaguardar o apoyar de acuerdo con su vulnerabilidad sino por el contrario, su constante persecución y desinterés por el desarrollo de la actividad ha llevado a los comerciantes informales a mirar la institucionalidad con desconfianza. En este sentido, nada de lo que provenga de la alcaldía surge para ayudar a mantener sostenible la informalidad. En cambio, busca desaparecerla sin brindar alternativas que realmente mejoren las condiciones de vida de los comerciantes informales del municipio.

Esta desconfianza hacia las instituciones produjo entre los comerciantes informales una predisposición contra quienes desarrollamos esta investigación. Pues pensaron que, de alguna forma, la información que se estaba solicitando iba a ser consignada en las bases de datos de la alcaldía, para luego ser usada en los procesos de desalojo o en falsos avances de acompañamientos, que terminaba por beneficiar a algunos funcionarios. Por tal razón, el acercamiento con ellos debió hacerse de manera paulatina y siempre recordando los propósitos informativo-académico e informativo de la investigación para propiciar un mejor diálogo y la posterior ayuda con el cuestionario.

De manera que solo a partir del reconocimiento y del diálogo con las personas que allí laboran, se puede llegar a conocer realmente las prácticas que se desarrollan en el espacio público, porque las preguntas que se tenían preparadas se desarrollaron a partir de una conversación. La actividad informal consiste en una iniciativa propia, consecuente a la carencia económica que presentan algunas personas en el municipio. El comerciante tiene la ventaja de no rendir o dar explicación sobre su actividad a un jefe inmediato. Pues cada uno se hace cargo de los productos y define sus tiempos de trabajo. Los que llegan a presentar algún tipo de relación o subordinación con otros comerciantes son familiares y entre ellos, más que una relación económica, la actividad informal aparece como una relación de colaboración para descargar responsabilidades o solucionar situaciones que dificultan la actividad. De ahí que en su labor se presente un sentimiento de solidaridad que pasa del nivel de lo familiar al nivel de camaradería.

Cuando se presentan problemas con el desarrollo de la actividad, todos acuden y se mantienen al tanto de la situación, de manera que los comerciantes informales están listos si alguno de ellos necesita ayuda. Por tanto, se consolidan redes de comunicación y organización con las que logran defender un poco la estabilidad que han conseguido. No es extraño entonces que se presenten asociaciones como

la Asociación de Vendedores Informales de San Mateo (Asoveisanm) que ofrecen resistencia a las peticiones de desalojo del espacio público de la alcaldía. En cierta medida ellos reconocen que su actividad obstaculiza la libre circulación de otro sector de la población. De esta conciencia surge una organización que busca no incomodar pues en realidad no tienen otras salidas para su subsistencia.

La informalidad, entonces, se ha convertido en el camino para proveer el bienestar y la estabilidad económica que el Estado y la alcaldía no han logrado garantizar. De allí que el puesto de trabajo cobre tanto valor, pues se trata de la manera como se obtienen los recursos para el sostenimiento diario de las familias. Del mismo modo, esta condición impide que los comerciantes informales acepten la reubicación, porque consideran que los espacios ofrecidos por la alcaldía, por ejemplo, la zona de la Calle 30, no cumplen con las mínimas condiciones de seguridad y bienestar y sí vulneran aún más su labor, porque no garantizan su amplio desarrollo. De manera que al ubicarlos en un sector en el que no se presenta mayor tránsito de la población, las probabilidades de venta son muy bajas y, en consecuencia, las ganancias que puedan obtener son pocas.

Por tanto, al no aceptar la única opción que da la alcaldía, los comerciantes se ven obligados a resistir en el espacio público y a enfrentar el hostigamiento de la policía que amenaza con el encarcelamiento provisional, la imposición de multas o el decomiso de la mercancía. De allí que surja la necesidad de crear estrategias para conservar el desarrollo del trabajo en su lugar. Algunos de estos planes involucran a los policías y junto con la autorregulación del espacio y la prohibición de asentamiento de otros comerciantes, evitan la propagación del comercio informal en la zona y la ocupación de ciertos lugares a determinadas horas del día, por ejemplo, la acera occidental de la estación de San Mateo después de las 5:00 p. m. Estos acuerdos no solo convienen a los comerciantes informales, también son convenientes para la policía, que en ocasiones ve relevante el desalojo de

la zona y es consciente de que la informalidad es una constante y por eso prefieren que los mismos informales salvaguarden el espacio público.

Ahora bien, la informalidad en el costado occidental del puente de San Mateo es posible también gracias a la complicidad que existe con los centros de comercio formal, pues se desarrolla alrededor del Portal de San Mateo y el Centro Comercial Antares. Esta circunstancia no es producto del azar, porque el comercio informal también concentra un grupo poblacional que va por la zona en busca de algún tipo de servicio, en este caso el transporte y el entretenimiento.

Además, este espacio es tan importante para los comerciantes que su ocupación se convierte en una lucha por mantenerse en él, durante largas jornadas de trabajo de 12 horas en el sector, sin contar con los tiempos que implica preparar algunas mercancías para ponerlas a la venta, además del desplazamiento de los comerciantes informales hacia diferentes partes de la ciudad como Paloquemao, Corabastos, San Andresito, Suba, entre otros, para proveerse de mercancía. En medio de esta lógica surge la relación entre los dos centros, Bogotá y Soacha. Esta dinámica da origen a los primeros ejes de intercambio económico en el que proveedores y consumidores dependen unos de los otros y marcan las primeras redes de información con la que otros comerciantes terminan adquiriendo sus mercancías.

A partir de estos intercambios es que toman lugar las dinámicas de metropolización en las que la propia población, en este caso los comerciantes informales, en busca de sus mercancías propician redes económicas por fuera de las lógicas institucionales. Esto es importante no solo porque el comercio informal deja a un lado su condición segregada sino porque empieza a hacer parte del fenómeno de metropolización que hasta ahora solo había sido impulsado por la institucionalización con los servicios públicos y de transporte. Incluso estos intercambios económicos llegan a ser tan significativos que terminan desplazando a la

mayor parte de los comerciantes informales hacia la ciudad en busca de los productos que posteriormente comercializan.

Finalmente, queda abierta la discusión con respecto a la visión ecologista del espacio que defiende la alcaldía: según esta entidad el espacio donde tiene lugar el comercio informal fomenta el desarrollo de las dinámicas de inseguridad. Este es su argumento-excusa para intervenir el espacio público y buscar el desalojo, desconociendo los problemas estructurales que llevan a la población a formar parte del comercio informal.

Referencias

- Acero, L., Barón, A., Galindo, N., Ramírez, D., Vargas, G. y Fernández, L. (2016). *Surgimiento de la estructura urbana del municipio de Soacha*. Recuperado de <https://slideplayer.es/slide/11005618/>
- Alcaldía de Soacha. (2000). *Plan de Ordenamiento Territorial*. Soacha: Autor.
- Alfonso, O. (2012). *Bogotá fragmentada*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Arenas, C. (2015). *Determinantes del empleo informal en Colombia: 2001-2014*. Bogotá: Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito.
- Ávila, N. O. (2017). *Dinámicas espaciales y configuraciones territoriales en los municipios de Chía, Tocancipá, Soacha y Sibaté de 1990 a 2012, un estudio de caso comparado*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2005). *Plan económico para la competitividad de Soacha*. Bogotá: Autor.
- Cortés, F. (2002). La metamorfosis de los marginales: la polémica sobre el sector informal en América Latina. En E. de la Garza Toledo, *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo* (pp. 592-615). México: Fondo de Cultura Económica.
- DANE. (2019). Censo Nacional de Población y Vivienda. 2018. Colombia. Recuperado de <https://sitios.dane.gov.co/cnpv/#/>
- De Alba, F. (2012). *Informalidad urbana e incertidumbre. ¿Cómo estudiar la informalización en las metrópolis? Fundamentos analíticos para el estudio de la informalidad: una breve introducción*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- De Soto, H. (1986). *El otro sendero*. Bogotá: La Oveja Negra.
- Díaz Moya, M. (2014). *De la urbe a la loma. Historias del proceso de urbanización y poblamiento en Cuzacá*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Galvis, L. A. (2012). *Informalidad laboral en las áreas urbanas de Colombia*. Bogotá: Banco de la República. Centro de Estudios Económicos Regionales.
- Guataquí, García y Rodríguez. (2011). *El perfil de la informalidad laboral en Colombia*. Bogotá: Universidad del Rosario.
- Lecciones que deben ser repasadas. (s. f.). *Notas Obreras*.
- Moreno, A. M. (2009). *El proceso de conurbación Bogotá-Soacha a través del estudio de la movilidad*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Pérez, A. (2003). *La expansión urbana de Bogotá*. Bogotá: Instituto de Estudios Urbanos.
- Preciado Beltrán, J. (2005). *Bogotá Región: crecimiento urbano en la consolidación del territorio metropolitano*. Bogotá: Instituto de Estudios Urbanos.
- Ríos Montoya, J. A. (2009). *Propuesta de un esquema de análisis diacrónico y prospectivo, como herramienta de la planificación para la construcción del futuro de las áreas metropolitanas inmersas en un proceso de urbanización y conurbación*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Ruiz, C. A. (2014). *Metropolización de las grandes ciudades de Colombia: una aproximación desde las instituciones subnacionales y el desarrollo económico*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Sección:

Reflexión

Reflection

Reflexão



Transporte fluvial en Colombia: operación, infraestructura, ambiente, normativa y potencial de desarrollo

Julián Rodrigo Quintero González. Magíster en Derecho Privado, Persona y Sociedad con Énfasis en Derecho del Transporte, Logística e Infraestructura de la Universidad Externado de Colombia; Magíster en Ingeniería Ambiental de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Director Ejecutivo y de Proyectos e Investigador del Grupo RAU de AHCTTUM Quintero-G Ingeniería S. A. S. Colombia, Tunja. ORCID: ORCID.ORG/0000-0001-5238-4067 Correo electrónico: investigacion@ahcttum.com, jrquinterog.itv@gmail.com

Yohana Andrea Ramírez Sosa. Ingeniera Civil de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Investigadora del Grupo RAU de AHCTTUM Quintero-G Ingeniería S. A. S. Colombia, Tunja. ORCID: orcid.org/0000-0002-6482-5883 Correo electrónico: rs.yohanaandrea@gmail.com

Angélica María Cortázar Ávila. Especialista en Geotecnia Vial de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Investigadora del Grupo RAU de AHCTTUM Quintero-G Ingeniería S. A. S. Colombia, Tunja. ORCID: orcid.org/0000-0002-7321-8524 Correo electrónico: angelica.cortzar1@gmail.com.

Recibido: junio 09, 2018.

Aceptado: junio 01, 2020.

Publicado: noviembre 30, 2020.

Acceso abierto: Creative Commons: Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0), la cual permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra, de modo no comercial, siempre y cuando den crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



Conflicto de intereses: el autor ha declarado que no existe conflicto de intereses.

Resumen

El transporte fluvial constituye un eje de desarrollo y crecimiento económico en países con vías navegables aprovechables, como los europeos en donde la adecuada explotación de un transporte fluvial eficiente ha redundado en su mayor competitividad en el comercio exterior. Estos desarrollos requieren que cada nación posea un claro entendimiento de sus potencialidades en el sector fluvial, en razón a que el desconocimiento de estos aspectos es el principal obstáculo de cara a la planeación, gestión y explotación óptimas de este sistema de transporte. El objetivo de este artículo es proveer una perspectiva del transporte fluvial en Colombia y una perspectiva sobre su potencial de desarrollo. La metodología se orienta al estudio de su origen, progreso, su forma de operación actual, las características de su infraestructura, la situación ambiental y el marco normativo aplicable en el contexto colombiano. Sobre lo anterior se proporciona una perspectiva de desarrollo del transporte fluvial orientado al comercio, la infraestructura y nuevos planes y políticas públicas. Se concluye que este modo de transporte tiene gran viabilidad en Colombia, para lo cual se requiere la inversión en infraestructuras prioritarias y servicios logísticos, así como el desarrollo de nuevas políticas públicas.

Palabras clave: características de operación, Colombia, hidrología, infraestructura de transporte, medio ambiente, política gubernamental, transporte fluvial y lacustre.

Waterway transport in Colombia: Operation, Infrastructure, Environment, Normative and Development Potential

Transporte fluvial na Colômbia: operação, infraestrutura, ambiente, legislação e potencial de desenvolvimento

Abstract

Waterway transport constitutes an axis of development and economic growth in countries with usable waterways, such as the Europeans, where the appropriate operation of an efficient waterway transport has made them more competitive in foreign trade. These developments require that each nation has a clear understanding of its potential in the inland waterway sector, taking in account that the ignorance of these aspects is the main obstacle to an optimum planning, management and operation of this mode of transport. The objective of this article is to provide a perspective of waterway transport in Colombia and its potential development. The methodology is oriented to the study of its origin, progress, its current form of operation, its infrastructure characteristics, the environmental situation and the applicable regulatory framework in the Colombian context. Based on the above, the article provides a perspective about the waterway transport development oriented to the trade, infrastructure and new plans and public policies. It is concluded that this transport mode is highly viable in Colombia, which requires investment in priority infrastructure and logistics services, as well as the development of new public policies.

Keywords: operational characteristics, Colombia, hydrology, transport infrastructure, environment, government policy, river and lake transport.

Resumo

O transporte fluvial constitui um eixo de desenvolvimento e crescimento econômico em países com vias navegáveis aproveitáveis, como os europeus em que a adequada exploração de um transporte fluvial eficiente redundou em sua maior competitividade no comércio exterior. Esses desenvolvimentos requerem que cada nação tenha um claro entendimento de suas potencialidades no setor fluvial, devido a que o desconhecimento desses aspectos é o principal obstáculo em face do planejamento, da gestão e da exploração otimizados desse modo de transporte. O objetivo deste artigo é propiciar uma perspectiva do transporte fluvial na Colômbia e uma prospectiva sobre seu potencial de desenvolvido. A metodologia é orientada ao estudo de sua origem, progresso, sua forma de operação atual, as características de sua infraestrutura, a situação ambiental e o âmbito legislativo aplicável no contexto colombiano. Sobre isso, é apresentada uma prospectiva de desenvolvimento do transporte fluvial orientado ao comércio, à infraestrutura e a novos planos e políticas públicas. Conclui-se que esse modo de transporte tem grande viabilidade na Colômbia, para isso é requerido o investimento em infraestruturas prioritárias e serviços logísticos, bem como o desenvolvimento de novas políticas públicas.

Palavras-chave: características de operação, Colômbia, hidrologia, infraestrutura de transporte, meio ambiente, política governamental, transporte fluvial e lacustre.

Nota: Este artículo presenta las reflexiones resultado del trabajo de investigación realizado por los autores en el marco del Grupo de Estudios e Investigación en Recursos Ambientales y Urbanos (RAU), perteneciente a la empresa АНСТТУМ Quintero-G Ingeniería S. A. S., Colombia. El trabajo se enmarca en la línea de investigación de "Transporte, Urbanismo y Movilidad" del Grupo RAU, y está orientado al estudio y análisis de los modos de transporte en Colombia, sus características, problemáticas, políticas públicas y potencialidades de desarrollo.

1. Introducción

La preponderante necesidad del hombre de movilizarse ha impulsado la búsqueda del aprovechamiento de los diferentes modos de transporte de pasajeros y de mercancías: terrestre, marítimo, aéreo, férreo y fluvial, tomando como premisa un marco de eficiencia, seguridad y comodidad de manera congruente con la necesidad de movilización de los individuos y sus bienes en áreas rurales y urbanas. Dentro de los diferentes modos de transporte, el fluvial es uno de los que presenta significativas ventajas en relación con su capacidad para el transporte, sobre todo de mercancías, especialmente en territorios que cuentan con cursos de agua con condiciones apropiadas para la navegación.

Aspectos como su alta capacidad de transporte de carga a bajo costo, su extensión a lo largo de grandes distancias, menor gasto en mantenimiento de infraestructura, bajo consumo de energía y reducción de impactos en el ambiente se sobreponen a desventajas como su velocidad, necesidad de infraestructura especial como los puertos y los altos requerimientos de navegabilidad de los cursos de agua para su desarrollo.

Aunque alguna vez tuvo un declive, debido principalmente al desarrollo y predominancia de otros modos de transporte y de las preferencias de los usuarios por estos, el transporte fluvial sigue representando un eslabón en el sector transporte, con gran potencial de aprovechamiento, máxime en aquellos países que poseen gran riqueza hídrica como Colombia, que cuenta con importantes cursos de agua con condiciones favorables para la navegación. No obstante lo anterior, y conforme lo expone el estudio hecho por Ricardo (2013), sobre la situación en Colombia se identifican las siguientes problemáticas:

- No cuenta actualmente con la infraestructura portuaria adecuada y suficientes centros de transferencia que aseguren las ventajas de un posible desarrollo del transporte multimodal.

- Limitación de las condiciones de navegabilidad de sus principales ríos.
- Irregularidad en el servicio; depende de la demanda.
- Poca atención del gobierno para fortalecer y proteger a las empresas que prestan el servicio.
- Falta de estímulos para desarrollar el comercio y demás actividades económicas.
- Inexistencia de señalización y balizaje fluvial, la cual no permite la navegación nocturna. (pp. 164-165)

Atendiendo a lo anterior, el presente artículo pretende proporcionar una perspectiva acerca del origen y evolución del transporte fluvial en Colombia, su situación actual, la naturaleza de sus operaciones, sus ventajas y desventajas, además de los aspectos relevantes relacionados con su infraestructura, la situación ambiental, las políticas públicas de regulación de operaciones, promoción y desarrollo. La metodología se orienta al estudio de referentes como artículos científicos y de opinión, investigaciones, documentos técnicos de organizaciones internacionales y los instrumentos normativos aplicables al contexto colombiano. Por último, y sobre la base de los hallazgos realizados, se plantea una prospectiva sobre el potencial de aprovechamiento del transporte fluvial en Colombia y su importancia dentro del sector transporte.

2. Origen del transporte fluvial e inicios en Colombia

Complementariamente a otros modos de transporte (en algunos casos marítimo, carretero o ferroviario) el transporte fluvial ha sido tradicionalmente un medio importante para el traslado de pasajeros y de productos con el fin de realizar intercambio comercial a través de ríos con profundidades adecuadas y por medio de rutas de comercialización establecidas (Morales y Soplín, 2014, p. 11). El transporte fluvial data de siglos atrás, en el momento en que el hombre emprende actividades de agricultura, ganadería y manufactura, con lo cual surge la necesidad de transportar y comercializar la mercancía y utilizar los ríos para lograrlo. En las

cuenas del Magdalena, Atrato, Orinoco y Amazonas inicialmente las embarcaciones eran fabricadas con materiales vegetales, a diferencia del Pacífico Sur y de las costas de Perú y Chile, donde se empleaba la piel de algunos animales. Con la llegada de los españoles, los métodos y materiales que servían para fabricar las barcas mejoraron, como en el caso de la aparición de los champanes o “pangas”, embarcaciones construidas a partir de troncos de gran tamaño cuyo interior se vaciaba con ayuda del fuego. Estas posibilitaron la conquista en la navegación por el río Magdalena y el Bajo Cauca y el paso de canoas de guadua a balsas para la navegación en el Alto Cauca (Silva, 2009, pp. 15-16; 22, 25).

En Colombia se generaron rutas con mejor proyección: Cartagena fue epicentro del crecimiento del transporte fluvial con la creación del canal del dique, construcción efectuada por indígenas y españoles, que generó una alternativa cómoda a la futura oposición del transporte férreo con los tramos extensos y la engorrosa topografía, aunque para aquel entonces no se planeaba el diseño de líneas férreas. En 1825 se pusieron en funcionamiento dos embarcaciones innovadoras para la época, que tuvieron por nombre “Santander” y “Gran Bolívar”, que navegaban por el río Magdalena, al inicio con esporádicos viajes y después más continuamente para el transporte de pasajeros. Sin embargo, para el cargamento de mercancía este medio fue propicio e impulsó el crecimiento de la economía interna fortaleciendo la comunicación del centro del país con el norte en la costa Atlántica (Cardozo, 2015, pp. 4, 9).

Los buques a vapor tomaban renombre y aportaban beneficios comerciales al país que registraba un rápido crecimiento. A finales de los años cuarenta estas máquinas se fueron reemplazando progresivamente por otras que tenían motor diésel, hasta 1956, cuando se realizaban cargas hasta de dos millones de toneladas por año y aproximadamente 360 mil pasajeros (Felfle, 2013, p. 3). A partir del siglo XX, pese a que se desarrollaron los transportes aéreo y terrestre, el fluvial siguió siendo un medio efectivo para llevar y traer mercancías pesadas,

trabajando en combinación con el transporte férreo. Con la llegada del Ministerio de Obras Públicas en 1905 (Ministerio de Transporte, 2011) perdió fuerza proporcionalmente porque los esfuerzos se dirigieron a la mejora de la malla vial. Sin embargo, no desapareció del todo gracias a que se integraron otros sistemas y a la necesidad de comunicación en lugares aislados, para ofrecer un servicio intermodal que se consideraba más completo y se adaptaba a las necesidades de cada actividad (Ricardo, 2013).

En la actualidad aún se realizan viajes por este sistema de transporte en lugares del suroccidente y suroccidente, donde es más difícil generar una malla vial debido a las condiciones climáticas y de vegetación de estas regiones. A escala económica los sistemas actuales permiten desarrollos importantes en cuanto al comercio, teniendo como medio de transporte el río Atrato cuyo origen se da al noroeste del país, el río Magdalena que beneficia la zona central, el río Orinoco y el río Meta que pertenecen al sistema oriental y en la parte sur los ríos Amazonas, Caquetá y Putumayo que comunican a Colombia con Brasil (Bravo, 2012).

3. Características de operación

La infraestructura del sistema de transporte fluvial se compone básicamente de dos elementos importantes, donde tienen lugar la carga y la vía por donde se transporta la mercancía, tal como se aprecia en la figura 1. Los puertos, de capital público, privado y concesionados, son lugares destinados estratégicamente para el cargue y descargue de mercancías y el ascenso y descenso de pasajeros. Los primeros son de gran importancia para el país y, en su mayoría, los opera el municipio, a excepción del puerto de Leticia que es operado directamente por el Ministerio de Transporte; los segundos (privados) son de tamaño pequeño y pertenecen a las empresas que comercializan cemento, petróleo y carbón, entre otros; por último, los concesionados se conforman por el Puerto de Barrancabermeja, Magangué, y Puerto Salgar, entre otros.

Figura 1. Operación de transporte fluvial en el río Magdalena, Colombia



Fuente: Díaz, 2016.

Las vías fluviales están a cargo del Instituto Nacional de Vías, a excepción del río Magdalena, que se encuentra a cargo de Cormagdalena; estas dos entidades mantienen en orden la estabilidad en los tramos del río y se valen de señalización y leyes para el control y la seguridad de la navegación (Ministerio de Transporte, 2010b, pp. 30-31). Así mismo, la Ley 1508 de 2012 aborda problemas relacionados con obras de infraestructura, procesos de selección por medio de licitaciones y el uso de la inversión económica y además orienta todos aquellos contratos estatales que pueden ser adjudicados a entes privados, que incluyan actividades de operación y mantenimiento; por consiguiente, sirve de guía en la proyección y ejecución de obras de infraestructura, incluyendo modelos de Alianzas Público-Privadas (APP), que regulan los recursos públicos y privados destinados a esas obras.

Conforme lo establece el artículo 2.2.3.2.2.1. del Decreto 1079 de 2015, el transporte fluvial tiene tres modalidades: 1) transporte fluvial de carga; 2) de pasajeros -transporte de turismo, de servicios especiales y de apoyo social- y 3) mixto. De acuerdo con las necesidades de cada modalidad se presentan los siguientes tipos de embarcaciones:

- Según el tonelaje que soportan, especialmente para transporte de carga, se dividen en mayores y menores. Las mayores se clasifican en tres tipos: de 25 a 100 toneladas, son las de menor capacidad de carga ya sea por sus dimensiones o su infraestructura; de 101 a 300 toneladas son de capacidad media; de 300 toneladas en adelante son las de mayor capacidad y, por tanto, presentan mayores dimensiones. Las menores son aquellas que tienen una capacidad de carga inferior a 25 toneladas.
- Según el servicio que prestan, pueden ser de turismo, de pasajeros y de carga. Las de carga realizan el transporte de materiales de construcción, alimentos e hidrocarburos destacados como la gasolina (Córdoba, 1997, p. 49).

Las embarcaciones más utilizadas para transporte de carga y pasajeros son lanchas, botes, pangas, canoas, remolcadores y planchones. En la tabla 1 se relacionan la capacidad, longitud de recorrido y tipo de carga de las embarcaciones mencionadas.

Tabla 1. Embarcaciones más utilizadas en el transporte fluvial

Tipo de embarcación	Características			
	Descripción	Capacidad	Recorrido	Tipo de carga
Bote	De pequeñas dimensiones, se mueve a partir de remos, y está fabricado principalmente con madera o fibra de vidrio. Además, es utilizado para realizar actividades de pesca.	Hasta para 50 personas	Recorridos de mediano alcance	Carga granel Alimentos Pasajeros
Lancha	Se mueven gracias a un motor de combustión interna que da potencia a una hélice. Al ser más potentes el tiempo de recorrido es menor que con un bote y la carga puede ser mayor.	Capacidad de tonelaje menor	Recorridos largos	Carga granel Alimentos
Pangas (taxis)	Es una barca de tamaño moderado, tiene un motor que se mantiene fuera de la borda. Normalmente está hecha de madera.	De 8 a 18 personas aproximadamente	Recorridos largos	Pasajeros
Canoas	Son botes de pequeño tamaño. Tienen la parte delantera y trasera en punta lo que los hace más rápidos. Funciona con propulsión humana, mediante un número de palas que depende de la cantidad de personas que se transporten en ella.	Inferior a ocho personas	Recorridos de mediano alcance	Pasajeros
Remolcadores	Son grandes embarcaciones que, como su nombre lo indica, empujan o remolcan planchones de gran capacidad de carga.	Capacidad de tonelaje menor o mayor	Recorridos largos	Facilitan la potencia de botes y planchones
Planchones	En ellos se transporta la carga, son propulsados con remolcadores.	Capacidad de tonelaje mayor	Recorridos largos	Carga granel Alimentos Hidrocarburos Materiales

Fuente: elaboración propia, 2017.

Entre las principales ventajas del transporte fluvial se encuentran las siguientes:

- Es un sistema de transporte de bajo costo a diferencia de otras modalidades, con excepción de la marítima.
- Puede llegar a lugares de difícil acceso, con vegetación abundante y climas difíciles, de esta forma se genera desarrollo económico en zonas aisladas.
- La contaminación provocada al ambiente es casi nula, dado que tiene una propagación baja de emisiones de gases nocivos para la

atmosfera; además, la afectación por ruido y accidentes es muy baja.

- Presenta una cercanía evidente a los principales puertos marítimos del continente.
- Las embarcaciones pueden ser diseñadas para el transporte de cargas específicas (Mora, 2014, pp. 61-62). Permite la interacción multimodal, que puede reducir los tiempos de entrega y los costos de transporte.

Por otro lado, presenta las siguientes desventajas:

- Navegación fluvial rudimentaria y peligrosa en algunas zonas, por lo cual presenta restricciones para la navegación durante las 24 horas.
- Puertos ubicados en zonas donde la sedimentación no permite que se utilicen botes de gran capacidad (Rodríguez, 2013, pp. 49-50).
- Baja cantidad de puertos dotados con la maquinaria y zonas de almacenamiento requeridas para las operaciones de cargue, descargue y bodegaje.
- Si bien el costo del transporte de carga a futuro es bajo, el de su implementación es alto, en comparación con otros medios de transporte (Felfle, 2013, p. 11).
- No existen recorridos fijos, lo que obliga a los pasajeros a parar en puertos diferentes a su destino original y a realizar viajes extra.

4. Situación de infraestructura

4.1. Red fluvial nacional

En Colombia la red fluvial navegable está dividida en cuatro cuencas: Región Pacífica y cuenca del Atrato, Magdalena, Orinoquía y Amazonía.

La cuenca del río Magdalena tiene un caudal de agua significativo, además de que transita por lugares con alta concentración de población, lo que la convierte en la principal vía fluvial de Colombia. Los demás ríos son de movimiento bajo y sirven para apoyar las localidades cercanas a ellos y aisladas del resto del país; por problemas de infraestructura, la navegación fluvial en general, se ha utilizado poco, ya que los puertos fluviales no están acondicionados para numerosos pasajeros y la capacidad de muchos de los ríos es baja (Garay *et al.*, 1998).

Las alternativas de conexión con otros países permiten el desarrollo socioeconómico de Colombia. Para que esto sea posible se emplean sistemas multimodales que facilitan la interconexión de las líneas fluviales; sin embargo, la red fluvial nacional no está demostrando todo su potencial ya que transporta el 1 % del total de la mercancía que se moviliza en el país, en razón a que el medio más utilizado para este fin es el carretero y esto se deriva de la deficiencia en la infraestructura fluvial y de la variabilidad del medio ya que la navegación se dificulta en época de estiaje cuando los tirantes son más bajos (Yances, 2015), tal como se observa en la figura 2.

Figura 2. Red fluvial de Colombia



Fuente: elaboración propia a partir de IGAC, 2012.

4.2. Principales puertos

Los puertos fluviales no tienen la infraestructura conveniente para un buen desarrollo, dado que cuentan con insuficientes equipos de manejo de carga, pocos patios, bodegas y servicios complementarios, esto los hace en gran medida ineficientes. Los puertos más destacados son:

- Tumaco y Buenaventura. Son puertos marítimos que dan vía al transporte fluvial y se encuentran sobre el océano Pacífico.
- Puerto Salgar. Se encuentra sobre la ribera del río Magdalena, puede ser multimodal ya que se combina con líneas férreas. Teniendo en cuenta su ubicación es la puerta del departamento de Cundinamarca hacia el mar (Ortiz, 2012, pp. 40, 44).
- Puerto Berrío. Es importante para la economía nacional por su ubicación geográfica; sus instalaciones portuarias están conecta-

das, aproximadamente desde 1880, por una red férrea que une el Pacífico con el Caribe (Nieto, 2011, p. 68), por esta razón se considera multimodal.

Además de los puertos mencionados anteriormente, son de gran importancia los puertos de Barrancabermeja, Gamarra, El Banco, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta.

En Colombia los puertos fluviales controlados por Cormagdalena y por el Ministerio de Transporte se dividen en: puertos de interés nacional, que sirven de acceso a las capitales departamentales, y puertos de carácter regional, empleados para el transporte local y regional; dentro del primer grupo se encuentran 32 puertos, de los cuales 11 pertenecen a Cormagdalena, el segundo grupo está conformado por 52 puertos (Ministerio de Transporte, 2010a, p. 4). En la tabla 2 se presentan los puertos fluviales de interés nacional.

Tabla 2. Puertos fluviales de interés nacional

Región geográfica	Puertos fluviales
Magdalena (a cargo de Cormagdalena)	Barranquilla, Calamar, Magangué, La Gloria, Gamarra, Capulco, Puerto Wilches, Barrancabermeja, Puerto Berrío, Puerto Salgar y La Dorada.
Costa Pacífica y río Atrato	Quibdó, Tumbo, Pizarro, Palestina e Istmina.
Orinoquia	Puerto Carreño, Puerto Nariño, La Banqueta, Cabuyo, Puerto López, San José del Guaviare, Mitú, Yuruparí, Pucarán, Calamar y Puerto Inírida.
Amazonas	Puerto Asís, Puerto Leguízamo, Tarapacá, La Tagua, la Pedrera y Leticia.

Fuente: elaboración propia a partir de Sena, 2007, p.115.

4.3. Capacidad fluvial

Se estima que la extensión total de los ríos más importantes del sistema fluvial de Colombia es de 24 725 km. Pese a esto, en cuanto a cargamento de mercancías, el sistema de transporte fluvial, con respecto al vial, abarca únicamente el 4 %. Se cuenta con una red navegable en parte del año de 18 225 km, y 7063 km navegables permanentemente (Ricardo, 2013, p. 164). Las cuencas principales y de mayor extensión son las del Magdalena que comprende los ríos Mag-

dalena, Cauca y Cesar; los ríos Atrato, San Juan y Baudó, y finalmente el Orinoco y el Amazonas que unidos tienen una extensión de aproximadamente 600 000 km². En ellas se encuentra el 99 % de los ríos navegables del país y de él se derivan subcuencas de extensión más corta, pero de igual importancia ya que convergen a lagos de países vecinos como Venezuela (Ministerio de Transporte, 2013, pp. 10-11).

La cuenca del Magdalena tiene un total de 2770 km navegables y gracias a su localización

en el territorio colombiano es una de las más utilizadas para el transporte de mercancías; en 2015, 3 524 000 toneladas de mercancía se movilizaron por las redes fluviales del país, de las cuales 3 488 723 transitaron por la cuenca del Magdalena que transportó productos derivados del petróleo como ACPM y combustóleo, entre otros (1 598 256 toneladas en total), pero en su gran mayoría otros productos como maquinaria, cemento, agrícolas, entre otros (1 890 467 toneladas en total). Por otro lado, también es muy común el transporte de pasajeros: en 2015 por vías fluviales se movilizaron 2 460 460 pasajeros, 1 349 503 de ellos lo hicieron por el río Magdalena (Ministerio de Transporte, 2015a).

La cuenca del Atrato tiene una longitud de 4435 km de la red fluvial del país. Transporta en su mayoría abonos, productos agrícolas, cemento, maderas, minerales, papel, víveres, entre otros. La cuenca del Amazonas tiene una extensión de 7135 km; predomina el transporte de pasajeros y carga de cemento y minerales. Finalmente, la cuenca del Orinoco es una de las más utilizadas (junto con la del Amazonas) aunque en mayor cantidad para hidrocarburos y ganado con longitud total de 8897 km (Sena, 2007).

5. Ambiente

La contaminación fluvial afecta en gran parte a los mares del país porque a través de los ríos se genera el ingreso de sedimentos que provienen de la combinación de basura y partículas de tierra que se arrastran por las vías fluviales lo que altera el hábitat y produce la desaparición de las especies marinas, además de causar efectos en la salud humana y cambios en el flujo de los sedimentos naturales (Escobar, 2002). Estos aspectos son consecuencia de las actividades antrópicas (propias de plantas industriales, por desechos municipales o extracción de materiales), que se desarrollan cerca de las riberas de los ríos que desembocan en el mar. Por el momento, uno de los más afectados es el mar Caribe. Los contaminantes más comunes transportados por los ríos son desechos orgánicos provenientes de los hogares, metales pesados

y compuestos tóxicos que provienen de la industria. Otros no tan comunes, pero aún más perjudiciales son los desechos nucleares que se componen de residuos hospitalarios, industriales, entre otros (De la Orden, 2012, p. 26).

Actualmente, el panorama en Colombia es desalentador, ya que diariamente se vierten 4.5 millones de metros cúbicos de aguas residuales a los ríos, además de desechos y materiales domésticos y derivados de la industria, sin tener un plan de manejo adecuado estos desperdicios son arrojados a los océanos Pacífico y Atlántico tanto por Colombia como por otros países latinoamericanos (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente [PNUMA], 2003, p. 136). La cuenca más contaminada y, al mismo tiempo la principal, es la del río Magdalena, que brinda beneficios socioeconómicos al 49 % del país y recibe la mayor parte de las cargas contaminantes (Procuraduría General de la Nación, 2013).

Si bien es cierto que el fluvial ha sido catalogado como uno de los modos de transporte más amigables con el ambiente, debido a su infraestructura basada en canales naturales de lagos y ríos, así como su menor demanda de combustibles y contaminantes a comparación de otros modos de transporte (Córdoba, 2015), los impactos ambientales que este genera dependen en gran medida de las condiciones como se desarrolle, relacionadas principalmente con el marco regulatorio y de las políticas que se apliquen para desarrollar ciertas actividades.

El fluvial emite menos dióxido de carbono que los demás modos de transporte y genera una mayor eficiencia energética y ambiental: "Para la mayoría de las operaciones a granel, el consumo es de tres a seis veces menor al consumo para el transporte vial o de dos veces menor al modo ferroviario" (Jaimurzina y Wilmsmeier, 2017, p. 18). Sin embargo, en relación con la emisión de material particulado y dióxido de azufre no se presentan las mismas ventajas, puesto que en otros sectores como el del transporte por carreteras la normatividad e innovación han presentado mayores avances.

Con el fin de posicionar el fluvial como un modo de transporte competitivo y limpio, en el Plan Maestro Fluvial de Colombia de 2015 se plantean diferentes acciones para poner en marcha en el corto plazo, enfocadas a reducir los niveles de emisiones mediante la aplicación de tecnologías, definir estándares con el fin de regular los niveles de emisiones de los buques, su uso energético y el tratamiento de los desechos a bordo (Ministerio de Transporte, 2015b, p. 79).

6. Normativa

6.1. Regulación y operación

La legislación colombiana es concreta cuando se trata de los lineamientos regulatorios del transporte fluvial en todo el territorio nacional. El artículo 1 de la Ley 1242 (Congreso de la República, 2008) señala que uno de sus principales objetivos es:

Proteger la vida y el bienestar de todos los usuarios del modo fluvial, promover la seguridad en el transporte fluvial y en las actividades de navegación y operación portuaria fluvial, resguardar el medio ambiente de los daños que la navegación y el transporte fluvial le puedan ocasionar, desarrollar una normatividad que fomente el uso del modo de transporte fluvial, procurando su viabilidad como actividad comercial. (p. 1)

A su vez, el artículo 2 aclara la importancia de las vías fluviales, así: “Las vías fluviales y cuerpos de agua no marítimas del territorio nacional son bienes de uso público, y como tales inalienables, imprescriptibles e inembargables”. Estos dos apartes del texto ponen de manifiesto la necesidad de regular la operación del transporte fluvial mediante una política pública en la que se considere el aprovechamiento comercial de los cursos de agua como medios de transporte de acuerdo con un esquema viable, eficiente y seguro. La Ley 1242 de 2008 delimita otros aspectos relevantes como la autoridad, vigilancia y control, operaciones portuarias fluviales y sanciones.

Los lineamientos establecidos por la legislación nacional deben ser empleados como herramienta para garantizar el óptimo desarrollo de la actividad del transporte por vías fluviales de entes reguladores con jurisdicción definida, esto con el ánimo de no entorpecer la regulación de las operaciones portuarias y fluviales. En este sentido, el artículo 11 de la Ley 1242 de 2008 aclara que la autoridad nacional competente para el transporte fluvial es el Ministerio de Transporte, que apoyado en sus inspecciones fluviales (Resolución 3388 del 2000) realizará el control y vigilancia de la navegación, operación y seguridad de embarcaciones. De la misma forma, el artículo mencionado adiciona que: “La Dirección General Marítima (Dimar) del Ministerio de Defensa Nacional y la Armada Nacional ejercerán el control del tránsito fluvial, en los últimos 27 km del río Magdalena, en la bahía de Cartagena”. No obstante, también debe atenderse a lo dispuesto por la Ley 161 (Congreso de la República, 1994) que establece a los municipios ribereños del río Magdalena como jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena). Por último, el artículo 61 de la Ley 1242 de 2008 aclara que: “El Instituto Nacional de Vías (Invias) o la entidad que este designe, tendrá a cargo la administración de la infraestructura portuaria ubicada en jurisdicciones diferentes a la de Cormagdalena”.

Lo anterior permite plantear la consideración de que este conjunto de entidades, competencias y jurisdicciones representa un problema en las etapas de gestión, planeación, ejecución y mantenimiento de proyectos fluviales, entidades que por su diversidad y confluencia dificultan además la administración, vigilancia y control de operaciones y de recursos para el desarrollo del transporte fluvial. Para evitar esta fragmentación se mencionan, en el apartado “Ordenamiento Institucional” del Plan Maestro Fluvial de Colombia (2015), algunas estrategias para mejorar la eficiencia y el control en el manejo del sector fluvial; entre otras se describe brevemente la acción de la Dirección General de Navegación y Puertos, y se afirma “este orga-

nismo había logrado resultados muy positivos para la hidrografía, para el progreso del transporte, la navegación y la infraestructura fluvial” (p. 17). “Por ello se recomienda la creación de la Agencia Nacional de Navegación y Puertos (ANP).” Además de esto se complementaría con la formulación del “Estatuto de Navegación y Transporte Fluvial” que ofrecería pautas legales, ejecutivas y administrativas a la ANP.

En relación con la operación existen políticas específicas que la reglamentan, esto según la premisa de que el transporte fluvial representa una actividad comercial con diversas modalidades. Por supuesto, se debe atender en forma preliminar a lo dispuesto en la Ley 336 de 1996 por la que se ha definido el estatuto nacional de transporte, carta principal que establece los fundamentos de la regulación y reglamentación del transporte en todas sus modalidades. Es conveniente continuar con el Decreto 3112 (Ministerio de Transporte, 1997), que luego de recalcar el papel de los entes reguladores, así como la naturaleza y uso de las vías fluviales, precisa las modalidades de transporte fluvial de acuerdo con una clasificación de empresas dentro de las que se encuentran: de pasajeros, de carga, mixta, de turismo y de servicios especiales. También se definen otros aspectos legales como la obligatoriedad de los seguros, la matrícula de las embarcaciones, los permisos para empresas de transporte fluvial y la operación fluvial.

En forma complementaria, la Resolución 2107 (Ministerio de Transporte, 1999) proporciona una guía clara acerca de la forma como deben operar las embarcaciones y delimita la jerarquía del personal técnico-operativo, sus requerimientos y responsabilidades. Por último, la Resolución 2889 (Ministerio de Transporte, 2012) precisa entre otros aspectos, las tarifas máximas para la prestación del servicio de transporte fluvial de pasajeros, su ámbito de aplicación y periodicidad de actualización, atendiendo a los orígenes y destinos de viajes, así como los tipos de embarcaciones que prestan el servicio en las cuencas hidrográficas del país. Cabe resaltar que todos los documentos

anteriormente mencionados se aplican con respecto a la Ley 1242 (Congreso de la República, 2008) “por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales”.

6.2. Promoción y desarrollo

En relación con la promoción del transporte fluvial, inicialmente se debe acudir a lo dispuesto por el artículo 1 de la Ley 1242 (Congreso de la República, 2008), que plantea los siguientes objetivos:

Promover un sistema eficiente de transporte fluvial, garantizando el cumplimiento de las obligaciones pactadas en acuerdos multilaterales y bilaterales respecto de la navegación y el transporte fluvial, promover la armonización de prácticas de navegación y establecer un sistema de inspección efectivo y garantizar el cumplimiento de estas disposiciones. (p. 1)

Este texto hace visible el interés del Estado de proporcionar a los usuarios un sistema de transporte fluvial en sus modalidades de pasajeros y de carga, entre otras, atendiendo a principios de eficiencia en sus etapas de planeación y desarrollo y su adecuada operación, para lo cual generará mecanismos efectivos para la vigilancia del cumplimiento de dichos principios. Como herramienta complementaria, el Decreto 320 (Ministerio de Transporte, 2013) establece un conjunto de garantías para actividades fluviales que incluye a aquellos que deseen les sea otorgada una concesión portuaria, lo que podría interpretarse como un mecanismo conveniente a la hora de promover la constitución de nuevas sociedades portuarias e impulsar el desarrollo de la infraestructura portuaria fluvial.

Recientemente, las políticas públicas nacionales se han orientado al desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte que permitan el intercambio modal. Esto se puede apreciar en la iniciativa propuesta en el Decreto 736 (Ministerio de Transporte, 2014) que busca reglamentar la planeación de infraestructuras de transporte incorporando conceptos de logística especializada encaminada al trans-

porte intermodal y multimodal de pasajeros y de carga, con el fin de mejorar la conectividad de la red de transporte existente y de alcanzar una complementariedad modal que permita potencializar las bondades de cada modo del que se dispone en el territorio nacional. Al final, debe resaltarse el elemento más importante del documento mencionado, que son los lineamientos definidos para la planeación de la infraestructura del transporte, entre los que se encuentran la complementariedad de servicios logísticos, la sostenibilidad y la visión estratégica, que por supuesto plantean una perspectiva favorable para el transporte fluvial tanto de pasajeros como de carga, que en el pasado se desarrolló en forma conjunta con otros modos de transporte con buenos resultados, situación que de repetirse podría marcar el impulso que desde hace mucho tiempo requiere esta modalidad de transporte.

Por su parte, para potencializar el desarrollo de infraestructura, en la Ley 1882 (Congreso de la República, 2018) se establecen los lineamientos que se deben tener en cuenta para la selección objetiva de la contratación estatal, que incluye modificaciones en el procedimiento de licitaciones públicas, referentes a la presentación de la oferta e implementación de pliegos tipo. Así mismo, realiza modificaciones a la Ley 1508 (Congreso de la República, 2012) enfocadas a viabilizar los proyectos de Alianzas Público-Privadas (APP), urbanos, sociales y de entidades territoriales.

7. Discusión: prospectiva de potencial de desarrollo

7.1. Comercio e infraestructura

Uno de los referentes mundiales en cuanto al aprovechamiento del potencial fluvial es Egipto, una de las civilizaciones más ricas de la Antigüedad; el crecimiento de la cultura egipcia se debe principalmente al aprovechamiento del río Nilo que, como fuente de recursos, permitió la subsistencia de los egipcios al proveer los alimentos necesarios; adicionalmente, el

transporte de personas y mercancías se hacía siguiendo su curso (National Geographic España, 2012). El desarrollo del sistema fluvial en Colombia está definido por el transporte regional de carga y de pasajeros, facilita las vías de acceso entre departamentos, pero también las relaciones comerciales con países vecinos; además genera identidad, cultura y turismo. Sin embargo, hay que tener en cuenta que las relaciones económicas más favorables son aquellas que se desarrollan entre departamentos, ya que las vías fluviales facilitan la movilidad del interior del país, en las ciudades ribereñas destacadas, hacia las poblaciones cercanas (Cepal, 2013, p. 3).

Aunque Colombia cuenta con un gran recurso hídrico, y considerando que el transporte fluvial es uno de los menos costosos en cuanto a fletes, se ha evidenciado que los entes públicos no están interesados en impulsar este modo de transporte y evitan que se transforme en un punto intermedio de conexión entre los puertos marítimos y los centros de producción. Esto se debe a que todavía existen muchas deficiencias en infraestructura y en transporte multimodal (Rodríguez, 2013, p. 49). Así pues, es de gran importancia para promover el crecimiento de este sistema el fortalecimiento de la infraestructura que favorezca la integración del transporte fluvial con otros modos como el carretero. En ciertas zonas la infraestructura vial es mínima, ya sea por olvido o por condiciones topográficas; por esto sigue siendo necesaria la utilización de los ríos como medio de transporte. En estos casos la necesidad puede ser el motivo del progreso del transporte fluvial. Aun así, en 2014 el volumen de cargas transportadas a nivel nacional fue de aproximadamente 300 millones de toneladas, de las cuales solo el 1 % se realizó por el medio fluvial, al igual que en años anteriores (Ministerio de Transporte, 2015b).

Según proyecciones realizadas a veinte años contados a partir de 2015, se podrá observar un crecimiento de carácter potencial tanto de carga como de pasajeros. Para 2035 la cifra de cargas realizadas por transporte fluvial pasa-

ría de 4.7 a 19.5 millones de toneladas al año aproximadamente y para pasajeros se estima que si en el año base (2014) se transportaron 3.7 millones de personas, con una mejora en la infraestructura y la calidad de los viajes, el incremento sería de 0.8 millones de pasajeros, esto suponiendo que la calidad de las carreteras en zonas alejadas a los ríos Magdalena, Cauca y Putumayo, entre otros, permanezca constante, ya que la mayor parte de movilización por estos ríos se deriva de la falta de otros mecanismos de transporte.

Puesto que los valores de crecimiento solo dependen de las inversiones que se realicen en infraestructura de las vías fluviales y de los planes de desarrollo que el gobierno acoja para darle uso a esas vías, no se tiene la total certeza de que en realidad el aumento sea satisfactorio (Ministerio de Transporte, 2015).

Se han desarrollado planes para la restauración y utilización de vías fluviales con el fin de realizar una planeación a futuro y de procurar que a largo plazo se suplan las necesidades que implica el crecimiento del proyecto. Como posibles vías utilizables, en Colombia existen cuencas de gran importancia para el transporte de mercancías y de pasajeros, pero la falta de infraestructura genera problemáticas para su utilización. Las principales cuencas que se podrían aprovechar son:

- Cuenca del Magdalena. Esta cuenca contiene los ríos Magdalena, Cauca y Cesar, además alberga una subcuenca menor (cuenca del Catatumbo), que se comunica con el lago Maracaibo en Venezuela. Con una longitud navegable de 1206 km el río Magdalena es el principal en esta cuenca y el que generaría mejores resultados como vía fluvial navegable, ya que recorre una gran parte del país.
- Cuenca del Amazonas. Pertenecen a esta los ríos Amazonas, Guainía, Putumayo, Caquetá, Vaupés y Vichada. Con 1600 km navegables el río Putumayo es el más utilizado; esta cuenca se encuentra ubicada en una zona muy problemática con respecto a la topografía de la zona y la disposición de

vías para el transporte terrestre (Ministerio de Transporte, 2013).

Colombia tiene 26 ríos navegables. Esta cifra incluye los ya mencionados, es decir, Magdalena y Putumayo, que tienen longitudes navegables más largas y un posible mejor aprovechamiento; aunque es uno de los más importantes del país el Putumayo cuenta con un área de cuenca pequeña, lo que restringe su utilización. El Magdalena lo está interviniendo el Gobierno para reactivar su actividad económica. Recorre de sur a norte el centro del país y genera desarrollo en varias regiones (Paredes et al., 2010).

7.2. Desarrollo de planes y políticas públicas

Sobre la base de lo expuesto por Quintero, Cortázar y Ramírez (2018, p. 27), en relación con la disposición de políticas públicas que regulen y potencien las operaciones de transporte marítimo internacional en Colombia –y cuyo planteamiento puede ser aplicable en cierta medida al transporte fluvial–, el transporte fluvial nacional e internacional requiere de acciones inmediatas, orientadas al mejoramiento de las políticas públicas disponibles y a la creación de otras que regulen la gestión, planeación y explotación del transporte fluvial de pasajeros y mercancías. Se proponen las siguientes, como una adaptación de lo expuesto por esos autores:

- Un marco político de institucionalidad que defina claramente las funciones de las corporaciones y entidades territoriales, erradique la duplicidad de dichas funciones entre instituciones y estructure las relaciones entre aquellas.
- Planes de desarrollo respaldados por políticas públicas que potencialicen la conformación de inventarios regulares de las condiciones geomorfológicas, a través de batimetría y cartografía actualizada de los ríos, de las infraestructuras en operación y de sus zonas de expansión, potenciales zonas de explotación portuaria y logística y necesidades de mantenimiento.

- Políticas de crecimiento basadas en las exportaciones de productos propios de las regiones de influencia de los principales corredores fluviales, provisión de facilidades en términos de zonas de actividades logísticas, infraestructura portuaria y unidades transportadoras de mayor capacidad.
- Planes que potencien la inter y multimodalidad contenida en políticas actuales, con una mayor conectividad con medios de transporte complementarios, especialmente carretero y marítimo, y sus infraestructuras.
- Relacionada con las dos anteriores, la modernización regularizada de las tecnologías utilizadas para la operación y administración del transporte fluvial en puertos y el desarrollo de tecnologías propias ajustadas a las características particulares de los puertos colombianos, especialmente para el seguimiento de condiciones geomorfológicas e hidrográficas de zonas portuarias de influencia.
- Políticas que promuevan la eficiencia energética extendida a la exportación de combustibles a países desarrollados y aquellos con economías en crecimiento, basadas en el consumo de petróleo, en forma simultánea a la reducción del consumo de combustibles fósiles en el interior del país y el incremento en la utilización de biocombustibles.
- De las dos anteriores, políticas ambientales congruentes con las necesidades de desarrollo del sector, enfatizando en la adecuada gestión del uso de suelo, la racionalización del uso de los recursos naturales en zonas ribereñas, la definición de zonas y cursos de agua para explotación con el mínimo de impactos a ecosistemas ribereños y estuarios e incentivos sobre mecanismos de desarrollo limpio de estos proyectos.
- Políticas sociales que incorporen una visión clara al Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), como una práctica adoptada de otros medios de transporte como el terrestre urbano de pasajeros, que busca una adecuada

y armónica relación territorio-transporte, pero se oriente al desarrollo social y económico en torno a la disposición de infraestructuras portuarias y zonas de actividades logísticas, la integración social y cultural, y la generación de empleo y valorización económica.

7.3. Teorías de desarrollo económico

El transporte permite la conectividad de personas y también la movilización de bienes y servicios, integra los lugares donde se presenta oferta de productos con otros en los que se advierte la necesidad de adquirirlos. Esto promueve el desarrollo económico de las ciudades. En Colombia el transporte fluvial hace parte vital del intercambio de mercancías, aún más teniendo en cuenta los aspectos geográficos del país. Es importante destacar que los productos transportados adquieren un valor agregado gracias a su movilización; sin embargo, no solo incrementa su precio por el costo del traslado, también se debe tener en cuenta el tiempo que tarde su migración (Sanabria, 2008, pp. 5-7), por esta razón es fundamental promover medios de transporte eficientes que permitan la integración entre vías férreas, terrestres y fluviales.

Algunas teorías económicas apoyan la necesidad del desarrollo del transporte fluvial para generar conexiones amigables con otros medios de transporte, en busca de la disminución de tiempos y costos, como lo argumenta Smith en *La teoría del crecimiento económico*. La expansión de los mercados de bienes y servicios promueve la incorporación de medios de transporte en función del crecimiento económico. Para Smith el transporte fluvial presenta una gran ventaja con respecto a otros ya que es de carácter multifuncional, permite el desplazamiento de gran variedad de bienes y servicios y muchas veces maneja mercados más amplios que otros tipos de transporte (Ricoy, 2005).

Por otro lado, Dussel (1985) en su obra *La producción teórica de Marx un comentario a los Grundrisse* explica:

Es así que los “costos de circulación” [...] o el transporte se agregan a los costos de la producción, y exigen un alto desarrollo de las fuerzas productivas –para fabricar caminos, ferrocarriles, mejorar las técnicas de la navegación–, como condición para “que disminuyan los costos de transporte” (p. 255)

El desarrollo de la maquinaria contribuye a agilizar los procesos de producción y transporte, ya que el costo del producto crece en proporción a la distancia de desplazamiento; sin embargo, existen productos que no permiten que su tiempo de transporte sea largo, y ahí entra en juego la multimodalidad, ya que en algunas ocasiones el desplazamiento de un lugar a otro puede ser más rápido por medios fluviales que terrestres. Esto reclama la innovación en el desarrollo de maquinaria para producir, en este caso, vías navegables que disminuyan los inconvenientes del transporte y por tanto el costo del bien o servicio.

La teoría moderna del crecimiento económico toma como referencia la infraestructura de transporte y se centra aún más en el medio por el cual se moviliza la carga, no tanto en el vehículo transportador sino en las carreteras, vías férreas y vías fluviales. Como antecedente indica que, si las vías navegables son primitivas, la capacidad del transporte será deficiente, teniendo por premisa la calidad de las vías sin descuidar la calidad y la capacidad de las embarcaciones, entre otros aspectos. De esta manera se logrará la eficiencia en el transporte de bienes y servicios (Sanabria, 2008, p. 7). Finalmente, lo descrito conlleva a tres puntos importantes enmarcados en las teorías económicas, que se deben atender para el éxito del desarrollo económico del país y la reactivación del transporte fluvial: 1) la capacidad de interconexión con otros medios de transporte (transporte multimodal); 2) los tiempos de desarrollo del transporte de carga teniendo en cuenta el tipo de bien o servicio prestando un transporte multifuncional y 3) la inversión en la calidad de la infraestructura del transporte fluvial (vías navegables).

8. Conclusiones

Al ser complementario del transporte marítimo, el transporte fluvial en Colombia ha tenido una evolución similar, originándose en zonas ribereñas. Su principal objetivo ha sido solventar la necesidad de transportar productos, bienes y suministros elaborados en asentamientos humanos localizados en tierra adentro en zonas con cercanía a ríos y el transporte de pasajeros entre puertos fluviales. Estas características han permitido establecer como principales bondades de este sistema de transporte el hecho de que pueda llegar a lugares de difícil acceso conectados solo por cursos de agua, la baja emisión de gases contaminantes y su evidente cercanía con puertos marítimos que en Colombia representan una perspectiva económica y social favorable dada la riqueza hídrica y que, en términos de cursos de agua navegables, señalan un alto porcentaje de generación de empleo y desarrollo. No obstante lo anterior, para potenciar el desarrollo del transporte fluvial se requiere orientar los esfuerzos a la conservación y mantenimiento de las vías fluviales navegables, la inversión en infraestructuras prioritarias y en oferta de servicios logísticos tanto para pasajeros como para carga.

El transporte fluvial es una alternativa de transporte de pasajeros y de carga con gran potencial de aprovechamiento en Colombia. Contrario a su declive en el pasado, debido a la predominancia de otros modos de transporte y la poca valoración de su importancia en el ámbito nacional, ha logrado mantenerse a flote, y a la espera de un nuevo impulso que le permita potencializar su operación, atendiendo a la circunstancia óptima que representa para su desarrollo la riqueza de importantes cursos de agua con condiciones favorables de navegabilidad en el territorio nacional. En este sentido, las políticas públicas nacionales se muestran como suficientes en relación con los mecanismos de regulación y operación del transporte fluvial de pasajeros, de carga, mixto, de turismo y de servicios especiales, así como concordantes con las actuales necesidades de promoción

y desarrollo en términos del mejoramiento de la conectividad y la complementariedad modal.

Sin embargo, se requiere el desarrollo de políticas públicas que se encaminen a proteger y conservar el ambiente, reducir el consumo de energía, desarrollar el comercio regional e internacional, mejorar las tecnologías utilizadas, promover la inter y multimodalidad y el desarrollo social en torno al transporte fluvial.

El presente trabajo representa un nuevo esfuerzo por mantener vigente la investigación con relación a las problemáticas y potencialidades del transporte fluvial en Colombia. El método de recopilación y exposición de los aspectos relativos a su operación, las características de su infraestructura, la situación ambiental de los ríos navegables y los instrumentos normativos aplicables permiten proporcionar una perspectiva clara de las necesidades en el sector. La metodología utilizada puede ser replicable a otros modos de transporte desde la óptica de disciplinas como la ingeniería de transporte y el derecho del transporte; al mismo tiempo, los resultados pueden dar luces a las instituciones nacionales con competencia en el sector, planificadores y administradores de la operación del transporte y autoridades, en la toma de decisiones para una adecuada planeación y gestión de la explotación del transporte fluvial en Colombia. Sobre lo anterior, y la limitación del presente trabajo al estudio de aspectos propios de la operación y la infraestructura del transporte, queda como proyección la inclusión de elementos en el contexto de la economía del transporte y las políticas públicas en el marco de la sostenibilidad del transporte desde las dimensiones ambientales, sociales y económicas.

Referencias

- Bravo, J. (2012, noviembre, 7). Sistema de transporte fluvial en Colombia. *El Mundo.Com*. Recuperado de http://www.elmundo.com/portal/opinion/columnistas/sistema_de_transporte_fluvial_en_colombia.php#.VZ6wll-qkq
- Cardozo, O. (2015). *Historia del río Magdalena desde la ciudad de Girardot hasta la ciudad*

de Barranquilla. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. (Trabajo Académico). Recuperado de http://wiki.ead.pucv.cl/images/7/73/4FUNDAMENTO_TEORICO_HISTORIA_DEL_RIO_MAGDALENA_GIRARDOT-BARRANQUILLA.pdf

- CEPAL. (2013). Conectando a América del Sur: movilidad fluvial y sistemas de navegación fluvial. Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe. *Boletín FAL*, 327(11), 1-15. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36081/1/FAL_327_es.pdf
- Córdoba, J. (1997). *Mejora en la conectividad intermodal del municipio de Vigía del Fuerte, Antioquia, con el resto del departamento y la cuenca del río Atrato* (tesis de especialización). Medellín: Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de <http://www.bdigital.unal.edu.co/12367/25/11794400.1997.Parte5.pdf>
- Córdoba, L. (2015). Articulación del sistema fluvial colombiano con los puertos marítimos como alternativa estratégica frente a los índices de competitividad global. *Métodos*, 13(13), 56-59.
- De La Orden, E. A. (2012). *Contaminación*. San Fernando del Valle de Catamarca, San Fernando del Valle: Editorial Científica Universitaria, Universidad Nacional de Catamarca.
- Decreto 320. (2013, febrero, 27). Por el cual se reglamentan las garantías para actividades portuarias en áreas marítimas y fluviales y se dictan otras disposiciones. Presidencia de la República, Colombia. Recuperado de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.aspx?id=1073514>
- Decreto 736. (2014, abril, 10). Por el cual se reglamenta la planeación de los proyectos de infraestructura de transporte con la finalidad de asegurar la intermodalidad, multimodalidad, su articulación e integración, de conformidad con lo



- dispuesto en el artículo 9 de la Ley 1682 de 2013. Presidencia de la República, Colombia. Recuperado de <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Decretos/2014/Documents/ABRIL/10/DECRETO%20736%20DEL%2010%20DE%20ABRIL%20DE%202014.pdf>
- Decreto 1079. (2015, mayo, 26). Por el cual se expide el Decreto único Reglamentario del Sector Transporte. Ministerio de Transporte. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=62514>
- Decreto 3112. (1997, diciembre, 30). Por el cual se reglamenta la habilitación y la prestación del servicio público de transporte fluvial. Ministerio de Transporte. Recuperado de <http://dc02eja.cormagdalena.gov.co/index.php?idcategoria=103>
- Díaz, C. (2016). Remolcador del río Magdalena, Colombia. Recuperado de <https://www.flickr.com/photos/lamaquinadefotos/34716667631/in/photolist-UTMZM2-dMazSB-6S3S-BX-vou1i-7gegpa-emCbyM-7L9jLf-bSeEPB-9NoZuW-aU8S52-7Tikxt-dEC-fDh-dECftj-uP2bq5-4Z6cqv-8x5duJ-84tAA3-rWzfVM-W4gsRQ-e9NUaP-4CPHER-Yz1wo-84tAaC-7geeq4-86TWfZ-86TVSV-86TXcc-86X6wG-JHYGJ-K1qaN-6DAZW6-6DBauF-7mB8sm-6DFi9U-aU8R3z-bb3C-cB-4bpRC9-6DFg8C-84tJQY-jV2vfn-ehhXZZ-ikVHua-8XMbse-7L5mcV-6Ag-Via-84tH17-6FqNSP-6DBgCX-7MF-CB6-dECgWE>
- Dussel, E. (1985). *La producción teórica de Marx, un comentario a los Grunisse*. México: Siglo XXI Editores. Recuperado de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/otros/20120424093754/Marx.pdf>
- Escobar, J. (2002). *La contaminación de los ríos y sus efectos en las áreas costeras y el mar*. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura. Serie Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago de Chile: CEPAL.
- Felfle, A. (2013). *Modelos de optimización de costos de transporte intermodal en el río Magdalena*. Recuperado de <http://docplayer.es/6019386-Modelos-de-optimizacion-de-costos-de-transporte-intermodal-en-el-rio-magdalena.html>
- Garay, L. (Coord.). *Colombia: estructura industrial e internacionalización 1967-1996*. Bogotá: Cargraphics S. A. Recuperado de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Empresarial/Colombia%20Estructura%20Industrial%20e%20Internacionalizaci%C3%B3n.pdf>
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (2012). *Mapa físico nacional de Colombia*. Recuperado de <https://geoportal.igac.gov.co/sites/geoportal.igac.gov.co/files/geoportal/mapafisico.pdf>
- Jaimurzina, A. y Wilmsmeier, G. (2017). La movilidad fluvial en América del Sur. *Recursos naturales e infraestructura*, 188, 1-77. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43135/1/S1700967_es.pdf
- Ley 1508. (2012, enero, 10). Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. Congreso de la República, Colombia. Recuperado de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1508_2012.html
- Ley 161. (1994, agosto, 3). Por la cual se organiza la Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena, se determinan sus fuentes de financiación y se dictan otras disposiciones. Congreso de la República, Colombia. Recuperado de <http://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/leyes/96-ley%20161%20de%201994.pdf>
- Ley 336. (1996, diciembre, 20). Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Congreso de la República, Colombia. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346>

- Ley 1242. (2008, agosto, 5). Por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones. Ministerio de Transporte, Colombia. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=31783>
- Ley 1882. (2018, enero, 15). Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones. Congreso de la República, Colombia. Recuperado de <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201882%20DEL%2015%20DE%20ENERO%20DE%202018.pdf>
- Mora, L.A. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga*. Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Morales, C. d. J. y Soplín, J. A. (2014). *El transporte fluvial y la navegabilidad de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas, 2014*. (Tesis de pregrado). Universidad Científica del Perú. Iquitos.
- National Geographic España. (2012, noviembre, 21). *El Nilo, río sagrado de Egipto*. Recuperado de http://www.nationalgeographic.com.es/historia/grandes-reportajes/el-nilo-rio-sagrado-de-egipto_6820
- Nieto, C. E. (2011). El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país. *Apuntes*, 24(1), 62-75.
- Ortiz, M. F. (2012). *Lineamientos para el desarrollo territorial urbano de las ciudades puerto fluvial sobre el río Magdalena. Aplicación Puerto Salgar*. (Tesis de maestría). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Paredes, Y., Garcés, P. A. y Villa, L. M. (2010). *Informe de seguimiento de caracterización de 16 ríos navegables y la actividad portuaria*. Superintendencia de Puertos y Transporte. Recuperado de <https://docplayer.es/21033284-Informe-de-seguimiento-de-caracterizacion-de-16-rios-navegables-y-la-actividad-portuaria.html>
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente [PNUMA]. (2003). *GEO América Latina y el Caribe: perspectivas del medio ambiente 2003*. Costa Rica: Autor. Recuperado de https://books.google.com.co/books?id=ppYUWpsGxUYC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- Quintero, J. R., Cortázar, A. M. y Ramírez Sosa, Y. A. (2018, agosto). Transporte marítimo internacional: aspectos operativos y comercio, logística portuaria, aspectos jurídicos y comerciales, prospectiva para Colombia. *Journal de Ciencia e Ingeniería*, 10(1), 18-31. Recuperado de <https://jci.uniautonoma.edu.co/2018/2018-3.pdf>
- República de Colombia. Ministerio de Transporte. (2010a). *Red fluvial nacional de transporte*. Ministerio de Transporte-Instituto Nacional de Vías, Colombia. Recuperado de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/servicios-al-ciudadano/proyectos-invias/610-informe-de-gestion-2010/file>
- República de Colombia. Ministerio de Transporte. (2010b). *Diagnóstico de la regulación económica en infraestructura y transporte en cada uno de los modos de transporte carga y pasajeros*. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idFile=4264>
- República de Colombia. Ministerio de Transporte. (2011). *Historia*. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/267/historia/>
- República de Colombia. Ministerio de Transporte. (2013). *Metodología para elaboración y actualización de inventarios fluviales en ríos navegables*. Bogotá: Legis. Recuperado de <http://docplayer.es/8477267-Metodologia-para-elaboracion-y-actualizacion-de-inventarios-fluviales-en-rios-navegables-republica-de-colombia.html>
- República de Colombia. Ministerio de Transporte. (2015a). *Transporte en cifras*. Esta-

- dísticas 2015. Recuperado de <https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/News/Transporte2015.pdf>
- República de Colombia. Ministerio de Transporte. (2015b). *Plan Maestro Fluvial de Colombia 2015*. Recuperado de <https://onl.dnp.gov.co/es/Publicaciones/Documents/PLAN%20MAESTRO%20FLUVIAL.pdf>
- República de Colombia. Procuraduría General de la Nación. (2013). *Río Magdalena. Informe social, económico y ambiental*. Recuperado de <http://www.procuraduria.gov.co/portal/media/file/Presentaci%C3%B3n%20R%C3%ADo%20Magdalena%20Procurador%20Delegado%20para%20Asuntos%20Ambientales%20y%20Agrarios.pdf>
- Resolución 2107. (1999, octubre, 15). Por la cual se expide el reglamento de tripulaciones y dotaciones de embarcaciones fluviales. Ministerio de Transporte, Colombia. Recuperado de http://legal.legis.com.co/document?obra=legcol&document=legcol_759920419aff034e-0430a010151f034
- Resolución 2889. (2012, mayo, 11). Por la cual se fijan las tarifas máximas para la prestación del servicio de público de transporte fluvial de pasajeros y se dictan otras disposiciones. Ministerio de Transporte, Colombia. Recuperado de http://legal.legis.com.co/document?obra=legcol&document=legcol_c14bb-9956c8301e0e0430a01015101e0
- Resolución 3388. (2000, noviembre, 22). Por la cual se organizan las inspecciones fluviales del Ministerio de Transporte, se fijan funciones y sus jurisdicciones en todo el territorio nacional. Ministerio de Transporte, Colombia. Recuperado de http://legal.legis.com.co/document?obra=legcol&document=legcol_75992041b0a0f034e-0430a010151f034
- Ricardo, L. (2013). Las vías fluviales, infraestructuras y puertos: la industria del contenedor, sus aportes al transporte multimodal, visión en Colombia. *Revista Humanismo y Sociedad*, 1(2), 162-167.
- Ricoy, C. J. (2005, enero-junio). La teoría del crecimiento económico de Adam Smith. *Economía y Desarrollo*, 138(1), 11-47. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/4255/425541308001.pdf>
- Rodríguez, C. M. (2013). *Análisis del transporte de carga en Colombia, para crear estrategias que permitan alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional*. (Tesis de pregrado). Bogotá: Universidad del Rosario.
- Sanabria, S. A. (2008, julio-diciembre). El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la segunda mitad del siglo xx. *Apuntes del Cenes*, 27(46), 141-182. Recuperado de <https://revistas.uptc.edu.co/index.php/cenes/article/view/240>
- SENA. (2007). *Estudio de caracterización del transporte acuático. Subsector Transporte Fluvial*. Mesa Sectorial Transporte Acuático. Regional Bolívar. Cartagena de Indias: Autor.
- Silva, G. (2009). *Champanes, vapores y remolcadores. Historia de la navegación y la ingeniería fluvial Colombiana*. Academia Colombiana de Historia de la Ingeniería y las Obras Públicas. Recuperado a partir de <http://www.silcarsa.com/wp-content/uploads/historia-champanes-vapores-y-remolcadores.pdf>
- Yances, L. (2015, octubre). Articulación del sistema fluvial colombiano con los puertos marítimos como alternativa estratégica frente a los índices de competitividad global. *Métodos*, 13(13), 56-69. Recuperado de <http://docplayer.es/48896067-Articulacion-del-sistema-fluvial-colombiano-con-los-puertos-maritimos-como-alternativa-estrategica-frente-a-los-indices-de-competitividad-global.html>



Apelando a la conciliación nacional: los comicios de 1904 para Concejo de Bogotá

Adriana María Suárez Mayorga. Doctora en Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires. Magíster en Historia de la Universidad Nacional de Colombia. Historiadora de la Universidad Nacional de Colombia. Investigadora independiente. ORCID: 0000-0002-6910-8859 Correo electrónico: am_suarezm@yahoo.com

Recibido: septiembre 06, 2019.

Aceptado: mayo 11, 2020.

Publicado: noviembre 30, 2020.

Acceso abierto: Creative Commons: Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0), la cual permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra, de modo no comercial, siempre y cuando den crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



Conflicto de intereses: el autor ha declarado que no existe conflicto de intereses.

Resumen

La nueva sociología urbana no solo ha hecho hincapié en la necesidad de considerar la interpretación histórica como un componente indispensable en el análisis de cualquier sociedad, sino que ha reivindicado la importancia de la política para comprender la producción tanto física como social del espacio urbano. La traducción de estos preceptos al ámbito de los estudios centrados en la esfera local, implica asumir que la facultad que poseen las ciudades para escoger por medio de la representación popular a sus dignatarios, es un factor determinante para que la administración municipal adquiera un lugar preeminente en el andamiaje institucional propio del nivel nacional.

Teniendo en cuenta lo anterior, el objetivo de este artículo es examinar los comicios para concejales realizados en Bogotá en 1904, con el fin de dilucidar de qué manera los problemas urbanísticos exteriorizados por la ciudad se convirtieron en una suerte de caballo de batalla que los *publicistas* utilizaron, bien para aconsejar a los ciudadanos sobre la elección que iban a realizar, o bien para denunciar la crisis que vivía el territorio colombiano.

Metodológicamente, la argumentación se cimentó en un examen riguroso de fuentes primarias y secundarias otorgando especial relevancia a la prensa de la época. La conclusión principal del escrito es que la preocupación por el desarrollo bogotano evidenciada en los periódicos de comienzos del siglo xx, no debe entenderse como un mero elemento discursivo sino como una crítica mordaz al férreo centralismo político y administrativo impuesto durante la Regeneración (1886-1910).

Palabras clave: administración local, Colombia, elecciones municipales, siglo xx, sociología urbana.

Appealing to the National Conciliation: The 1904 Elections for the Council of Bogotá

Abstract

The new urban sociology has not only emphasized the need to consider the historical interpretation as an indispensable component in the analysis of any society, but has also claimed the importance of politics in order to understand both the physical and social production of urban space. The translation of these precepts into the field of studies centered on the local sphere, implies to assume that the ability of cities to choose their dignitaries through popular representation is a determining factor for the municipal administration to acquire a preeminent place in the institutional scaffolding of the national level.

Based on the above, the objective of this article is to examine the elections for city councilors held in Bogotá in 1904, in order to elucidate how the urban planning problems exteriorized by the city became a luck of battle horse that the *publicistas* used, either to advise citizens on the election that they were going to make, or to denounce the crisis that the Colombian territory was experiencing.

Methodologically, the argument was based on a rigorous examination of primary and secondary sources, giving special relevance to the press of the time. The main conclusion of the writing is that the concern for Bogotá's development evidenced in the newspapers of the early 20th century, should not be understood as a mere discursive element but as a scathing criticism of the rigid political and administrative centralism imposed during the Regeneration (1886-1910).

Keywords: local administration, Colombia, municipal elections, twentieth century, urban sociology.

Apelando à conciliação nacional: os comícios de 1904 para a Câmara Municipal de Bogotá

Resumo

A nova sociologia urbana não somente tem enfatizado na necessidade de considerar a interpretação histórica como um componente indispensável na análise de qualquer sociedade, mas também tem reivindicado a importância da política para compreender a produção tanto física quanto social do espaço urbano. A tradução desses preceitos ao âmbito dos estudos centralizados na esfera local implica assumir que a faculdade que as cidades têm para escolher por meio da representação popular a seus líderes é um fator determinante para que a administração municipal adquira um lugar preeminente na estrutura institucional próprio do nível nacional. Com isso, o objetivo deste artigo é examinar os comícios para vereadores realizados em Bogotá em 1904, com o objetivo de dilucidar de que maneira os problemas urbanísticos exteriorizados pela cidade se tornaram uma sorte de cavalo de batalha que os *publicistas* utilizaram, seja para aconselhar os cidadãos sobre a eleição que iam realizar, seja para denunciar a crise que vivia o território colombiano. Metodologicamente, a argumentação está fundamentada em um exame rigoroso de fontes primárias e secundárias, outorgando especial relevância à imprensa da época. A conclusão principal do texto é que a preocupação pelo desenvolvimento bogotano evidenciada nos jornais do início do século XX não deve ser entendido como um mero elemento discursivo, mas sim como uma crítica mordaz ao férreo centralismo político e administrativo imposto durante a Regeneração (1886-1910).

Palavras-chave: administração local, Colômbia, eleições municipais, século XX, sociologia urbana.

1. Introducción

La “nueva sociología urbana” propuesta por Gottdiener y Feagin (1990, p. 227) a finales de los años ochenta de la centuria pasada se caracterizó por formular una metodología particular para investigar sobre la ciudad, consistente en introducir en el análisis urbano cuatro áreas de observación: el contexto global, los actores sociales, el espacio y el Estado¹.

La confluencia de estas dimensiones en la conceptualización de la urbe no solo significó hacer de la interpretación histórica un componente indispensable en el análisis de cualquier sociedad, sino que supuso reivindicar –siguiendo los postulados de Lefebvre (2013)– la importancia de la política para comprender la producción tanto física como social del espacio urbano².

La traducción de estos preceptos al ámbito de los estudios centrados en la esfera local implica asumir que la facultad que poseen las ciudades para escoger por medio de la representación popular a sus dignatarios, es un factor determinante para que la administración municipal adquiera un lugar preeminente en el andamiaje institucional propio del nivel nacional³.

Teniendo en cuenta lo anterior, el objetivo del presente artículo es examinar los comicios para concejales realizados en Bogotá en 1904, con el fin de dilucidar de qué manera los problemas urbanísticos exteriorizados por la ciudad se convirtieron en una suerte de caballo de batalla que los *publicistas* utilizaron, bien para aconsejar a los ciudadanos sobre la elección que iban a realizar, o bien para denunciar la crisis que vivía el territorio colombiano⁴.

Tal como lo ha demostrado la historiografía hispanoamericana reciente⁵, la prensa cumplió un papel fundamental en el desarrollo de las elecciones locales, en la medida en que su labor trascendió el deber puntual de denunciar las carencias exhibidas por cierta ciudad o de relatar la experiencia de la jornada comicial. De hecho, el grueso de su quehacer radicó en incidir sobre la opinión pública⁶, generando con

tales, incluyendo las de las provincias” constituyó el centro de la vida electoral andina, por lo que la vida municipal condicionó el desarrollo del electorado (p. 337).

- 1 El documento original de Gottdiener y Feagin fue publicado en 1988 en *Urban Affairs Quarterly*. Vale aclarar que aquí no se abordará el área de observación correspondiente al contexto global. El origen de este artículo de reflexión se encuentra en la tesis doctoral titulada *Bogotá en la lógica de la Regeneración. Indagando sobre el papel cumplido por el municipio en la conformación del Estado nacional a partir del análisis de la administración capitalina, 1886-1910*, sustentada en 2015 en la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires. Una versión preliminar de este artículo se presentó como ponencia en el VII Simposio de Historia Regional y Local realizado en 2018.
- 2 Lefebvre llegó a afirmar: “El espacio ha sido siempre político pero ahora lo es más que nunca” (1974, p. 221).
- 3 Como lo asevera Eduardo Posada Carbó (2003), el municipio, “y en particular, las ciudades capi-

- 4 *Publicistas* era el nombre que se utilizaba para aludir a los editorialistas o colaboradores de los periódicos. Es importante recordar que en la Constitución de 1886 “todos los ciudadanos” elegían “directamente Consejeros municipales y Diputados a las Asambleas departamentales” (República de Colombia, 1911, p. 52).
- 5 La historiografía argentina ha sido particularmente prolífica al respecto; entre los autores más notables cabe destacar a Marcela Ternavasio (1991), Emma Cibotti (1995) y Luciano de Privitellio (2003). En el medio colombiano el conocimiento sobre las elecciones municipales todavía es incipiente, a pesar de que diferentes investigadores han llamado la atención sobre la necesidad de indagar sobre el tema. Un análisis detallado de esta cuestión se encuentra en: Suárez Mayorga. (2015a).
- 6 Los especialistas en historia electoral admiten que a finales del siglo XIX y comienzos del XX circularon diferentes conceptualizaciones acerca de lo que se entendía por opinión pública; no obstante, esta constatación no demerita su

ello que los letrados que publicaban editoriales o notas en los diarios se convirtieran en una fuente de legitimidad del poder político a través de su rechazo o aprobación a determinada candidatura⁷. Marco Palacios ilustra esta cuestión con las siguientes palabras:

La generación política que buscó forjar Estado y Nación hacía parte de la élite criolla polivalente [...]. Propietarios rurales y comerciantes; políticos y clérigos; pero, ante todo, publicistas. [...] Para estar y permanecer arriba había que demostrar capacidad de opinar y crear y agitar la opinión pública. Capacidad definida a partir de las redes de sociabilidad moderna, erigidas desde la Ilustración, que permitían materializar la elaboración y divulgación discursivas. [...] esta élite pareció alcanzar la cima durante la Regeneración. (Martínez, 2001, p. 14)

Metodológicamente, la argumentación consignada en las páginas que siguen se cimentará en un examen riguroso de fuentes primarias y secundarias. Dentro del primer ámbito se priorizaron: 1) los documentos hallados en el Fondo Histórico del Concejo de Bogotá, el cual se conserva en el Archivo de Bogotá; 2) la prensa de la época, y 3) la normatividad expedida en el período en estudio.

Dentro del segundo ámbito, se le otorgó preeminencia a la historiografía latinoamericana y colombiana relacionada con la historia electoral. Al respecto hay que indicar que las elecciones municipales bogotanas de comienzos de siglo xx han sido poco estudiadas, al

punto que no se conocen otros trabajos que se hayan preocupado por analizar en qué circunstancias históricas, propias de la capital colombiana, se verificaron las votaciones, quiénes fueron los candidatos elegidos y qué consecuencias tuvo este proceso en el seno de la administración capitalina. Interesa llamar la atención sobre este punto porque las fuentes primarias y secundarias previamente mencionadas fueron seleccionadas en virtud de su pertinencia para ahondar en tales temáticas.

La conclusión principal del escrito es que la preocupación por el desarrollo bogotano evidenciada en los periódicos de comienzos del siglo xx no debe entenderse como un mero elemento discursivo sino como una crítica mordaz al férreo centralismo político y administrativo impuesto durante la Regeneración (1886-1910)⁸.

2. Los sucesos previos

La expedición de la Ley 8 del 10 de septiembre de 1903, que derogó el Decreto 1719 de 1902, supuso regresar al calendario electoral existente en 1898 (Ley 8 de 1903)⁹. Hay que señalar, sin embargo, que la decisión de José Manuel Marroquín de suscribir lo establecido en el artículo 23 de la Ley 119 de 30 de diciembre de 1892, fijando para el último domingo de abril de 1904 las elecciones para diputados a las Asambleas departamentales y para “Consejeros municipales” (Ley 119 de 1892, 1892), no fue tomada al azar sino que hizo parte de una

importancia como un mecanismo de control de la autoridad impuesto por la naturaleza misma del orden republicano. Sobre esta temática, remitirse al trabajo de Forment (2003) citado en la bibliografía.

7 Los letrados –siguiendo los postulados de Ángel Rama (1984)– es el término que se emplea para hacer referencia a quienes a través de sus escritos, allende si se desempeñaban como políticos, periodistas, escritores, o los tres a la vez, como a veces sucedía, reflexionaron sobre la realidad nacional y por su posición en la sociedad tuvieron cierta incidencia en ella.

8 Historiográficamente existen diversas posturas sobre el espacio temporal que cubrió la Regeneración; no obstante, de acuerdo con la investigación efectuada en la tesis doctoral, aquí se sostiene que esta etapa de la historia de Colombia inicia con la aprobación de la Constitución de 1886 y culmina en 1910, al finalizar el corto mandato de Ramón González Valencia.

9 Esta norma fue complementada poco después por la Ley 19 del 5 de octubre de 1903, cuyo artículo 8 estableció que con su sanción se declaraban “caducados todos los Decretos de carácter Legislativo relacionados con el Ramo Electoral”.

estrategia trazada por el gobierno para acallar las voces que por entonces insistentemente pedían la descentralización administrativa.

Los reproches elevados de distintos sectores de la opinión pública a causa del centralismo imperante se erigieron en los meses siguientes en un reclamo prácticamente generalizado para efectuar una reforma a la carta magna que estuviera encauzada a fomentar la autonomía municipal. Tras la pérdida de Panamá esta demanda alcanzó tanto eco en la prensa de la época que se transformó en una condición *sine qua non* para evitar que la amenaza separatista se propagara por todo el país. Un artículo publicado el 13 de enero de 1904 en el diario *El Comercio* retrató la situación como sigue:

Es un anhelo casi unánime de la Nación el de obtener la reforma de nuestro sistema constitucional en el sentido de aumentar la vida de los departamentos y de los municipios. Para nadie constituyen un misterio las tendencias separatistas que dominan en Antioquia, Cauca y Bolívar. Voces que no deben ser desatendidas –por su número y respetabilidad– piden que se ponga término al centralismo absurdo impuesto á la República por los Constituyentes de 1886.

[...]

La descentralización administrativa se levanta como anhelo clamoroso de todas las partes de esta nacionalidad. Tál es su poder, que el Ejecutivo pidió á las Municipalidades su concepto sobre las reformas y el modo de efectuarlas. Esto es, que la entidad á la cual se rodeó de atribuciones y se atrincheró como á una fortaleza, empieza á reconocer las funestas consecuencias que para la vida nacional puede engendrar un régimen que reduce casi á cero la existencia de los Municipios. (*El Comercio*, 1904)

Interesa recalcar que este llamado a modificar la carta magna para impulsar la vida municipal fue además un punto nodal en las elecciones presidenciales que se realizaron a comienzos de 1904. La zozobra reinante en el territorio patrio a causa tanto de la Guerra de

los Mil Días como de la separación del Istmo creó el ambiente propicio para que entre los colombianos se impusiera la idea de que era preciso que el candidato que llegara a la primera magistratura apostara por un régimen conciliador, en el que todas las banderas tuvieran cabida y en el que tanto los departamentos como los municipios tuvieran la potestad de tomar las providencias necesarias para garantizar el bienestar de su población. No es producto de la casualidad, por consiguiente, que la investidura de Rafael Reyes como presidente de la República, acaecida el 7 de agosto de 1904, estuviera inscrita dentro de lo que se llamó el régimen de *Concordia Nacional*.

3. Las elecciones municipales de 1904 en Bogotá

Las esperanzas generadas en torno a la posibilidad de que finalmente Colombia pudiera gozar de la paz y la tranquilidad que requería para progresar tuvieron una plasmación directa en los comicios para regidores capitalinos¹⁰. Testimonio de esto es que el Partido Liberal, ilusionado con el hecho de que germinara un ambiente de tolerancia, decidió participar en las votaciones recalcando la importancia que tenían las *corporaciones* populares en el desarrollo administrativo y político del país¹¹.

¹⁰ Las palabras cabildante, regidor, concejal y consejero eran utilizadas indistintamente en el período en estudio. Esto mismo sucedía con los términos Municipalidad, Cabildo, Concejo Municipal y Consejo Municipal.

¹¹ Se escribe en cursiva la palabra *corporación* para recordar que es un término propio de la Constitución de 1886. En concreto, el artículo 198 de esta carta magna dice: “En cada Distrito Municipal habrá una Corporación popular que se designará con el nombre de Consejo municipal” (República de Colombia, 1911, p. 59). Téngase en cuenta que los liberales no participaron en los comicios de 1903, pero aun así salieron elegidos dos liberales como concejales de Bogotá: Pedro Carlos Manrique y Diego Uribe (Suárez Mayorga, 2018).

La pretensión principal de la colectividad era que las votaciones se verificaran “sin denotar caracteres de combate, sin menosprecio de la ley y sin engaños ni zancadillas”, factores que aparte de encarnar el espíritu sinceramente republicano, eran imprescindibles para que sus copartidarios acudieran en masa a sufragar (El Espectador, 1904a, p. 594)¹².

Afincado en estos postulados el partido organizó en cada municipio los trabajos previos a la jornada comicial alrededor de la conformación de un directorio municipal que fungía como núcleo base para la formación de la junta provincial, órgano que tenía la responsabilidad de definir quiénes serían los miembros del comité departamental.

Los candidatos para regidores debían ser propuestos por las localidades, aunque se recomendó que se entablaran conversaciones con el conservatismo para que se adoptaran listas mixtas que encarnaran “del modo más genuino a los habitantes del respectivo Distrito” (El Espectador, 1904b, p. 558)¹³. “Liberales y conservadores de varios matices, ricos y pobres, comerciantes, artesanos, hacendados, militares, artistas, banqueros, abogados, médicos, ingenieros, escritores, etc.”, eran bienvenidos a candidatizarse, pues lo primordial era que la ciudad quedara representada por un grupo de “ciudadanos probos a carta cabal”, pero a la vez “hábiles para administrar los bienes y rentas” municipales (El Espectador, 1904a, p. 594)¹⁴.

Huelga decir que la propuesta precedente se sustentó en la convicción de que el concierto partidista en el entorno local no solo sería benéfico para los intereses de los municipios sino que además constituiría “un buen cimientito para la concordia nacional a la que todos los buenos ciudadanos aspiraban”, ya que convertiría a las municipalidades en una especie de “escuelas preparatorias o institutos modelo para el aprendizaje del régimen republicano”, que a futuro obrarían de sustrato para que pudiera organizarse fácilmente un Congreso plural (El Espectador, 1904a, p. 594).

Vale advertir, empero, que las manifestaciones de conciliación esgrimidas por algunos sectores del Partido Liberal empezaron a enturbiarse en los días previos al acto comicial: el 19 de abril de 1904 el periódico *El Espectador* publicó un editorial en el que aseguraba que la colectividad debía esforzarse por llevar a las entidades públicas, “cuyo personal elegían los pueblos”, individuos que comulgaran con su ideología para de esta manera dejar de buscar en la guerra la reivindicación de los derechos que por tantos años les habían negado (1904c, p. 586).

Aunque el articulista admitía que el sistema electoral en vigor era inadecuado para distribuir equitativamente entre los partidos la representación popular, su razonamiento buscaba demostrar que la única forma de acabar con el “monopolio del sufragio” era participando en las votaciones, es decir, demostrándoles “a los intransigentes” que no iban a seguir cooperando para que se mantuvieran en los puestos de decisión (El Espectador, 1904c, p. 586). En sus términos:

Sea que el partido gobernante nos permita ahora votar, sea que de nuevo nos niegue ese derecho, debemos acudir á las urnas en moderada pero firme solicitud de él; y sea que saquemos buen número de representantes nuestros en las corporaciones públicas, sea que sólo se nos deje llevar á ellas unos pocos, los que tal

12 Los planteamientos aquí expuestos hacen referencia a Medellín, pero se citan porque exteriorizan la trascendencia que le daba el partido a los comicios.

13 El término localidad tiene que ver con lo que en la normatividad de la época se denominaba municipio o distrito municipal. No debe confundirse, por tanto, con la organización en localidades que actualmente rige en Bogotá.

14 Los liberales estructuraron sus trabajos electorales en un sentido ascendente: del municipio pasaban a la provincia y de allí al departamento. Los conservadores, en contrapartida, lo hicieron de forma descendente: del departa-

mento salía la junta provincial y esta acordaba lo relativo al entorno municipal.

encargo reciban deben ir á donde nuestros votos les destinen, para cooperar allá á la reforma republicana de las instituciones, si nuestros contrarios adoptan al fin ese patriótico camino, ó protestar, si nó, contra la terquedad de los injustos monopolizadores del poder. (*El Espectador*, 1904c, p. 586)

El recelo denotado en la cita con respecto a la postura que adoptaría el gobierno durante las elecciones estuvo acompañado desde comienzos de 1904 en el entorno bogotano de múltiples críticas hacia la administración capitalina. *Sur América*, por ejemplo, se dedicó a publicar escritos breves en los que, con la excusa de analizar el decurso de Bogotá cuestionaba sistemáticamente la actuación de los concejales, entre otras cosas por: 1) su incapacidad para pensar la urbe en el largo plazo y no “en el día a día con su propio afán”; 2) su ineficiencia para acabar “las obras que iniciaban”; 3) su incompetencia para darle solución a los muladares que proliferaban en la localidad generando numerosos focos de infección que repartían “miasmas gratuitamente en todas las direcciones” (Aben-Abó, 1904a) y 4) su “*des...caro*” al cobrar el impuesto de aseo, alumbrado y vigilancia cuando el municipio capitalino exhibía en este ramo un descuido tan deplorable (Aben-Abó, 1904b)¹⁵.

Otro punto en el que dicho diario hacía énfasis era en la precaria función que desempeñaba la Policía dentro de este contexto; según lo expresaba, en la “ciudad del ave negra” (Aben-Abó, 1904a) la autoridad policial se limitaba a imponer “multas” por doquier, a descubrir “conspiraciones”, a “envenenar” a los canes y a llevar a “los liberales al Panóptico, escenario que utilizaba para denunciar el abandono en que se encontraba Bogotá (Aben-Abó, 1904b). En el lenguaje de Aben-Abó,

[...] la capital, aunque parece estar en plena y octaviana paz, se halla en estado de sitio, en estado interesante. Estamos sitiados[...] (por cien

mil muladares) [...] Y usted sabe que en una ciudad sitiada hay que reservar todas las inmundicias, todos los ratones, todos los perros muertos para cuando llegue el hambre grande. Ah! Sí, es verdad: no recordaba que Bogotá está en plena guerra. [...]

- Y tan tenaz es el sitio que ya debiera el Gobierno tratar de dar salida a las bocas inútiles, como dicen los que estudian aquella farsa inútil que llamaban Derecho Internacional. [...].

- Se me ocurre que ya que no se hizo nada por Panamá y que estamos en sitio en Bogotá, debemos hacer algo por Bogotá.

- Sí señor, creo lo mismo. Y esto lo digo muy en serio: si el patriotismo no es pura conversación, es el caso de que los cinco mil pesos que ofreció cada uno de los Regidores para salvar la patria, los que iba a dar el Sr. Alcalde, los cuarenta mil que para el mismo objeto consignó el Sr. Marroquín, las sumas que ofrecieron otros tantos, se den íntegramente para salvar a la [urbe] del tenaz sitio de desaseo, oscuridad y miseria en que se halla. A rascarse, pues, los *patriotas*. (cursivas en el original) (1904b)¹⁶

La relevancia de este artículo reside en que condensaba varias de las denuncias que de antaño se habían hecho al movimiento regenerador: la alusión a la *ciudad sitiada* por el desaseo remitía a las críticas que desde finales del siglo XIX se hacían a la subordinación en la que vivía Bogotá con respecto al poder central en función de su condición de capital del país, circunstancia que había propiciado que los esfuerzos realizados por la administración local para estimular el desarrollo urbano bogotano fueran continuamente obstaculizados por el Gobierno¹⁷.

Igualmente, retomando el debate finisecular administración-política que exigía que se administrara honradamente, Aben-Abó men-

15 La palabra en cursiva se empleaba en dos sentidos: *descaro*, como sinónimo de desvergüenza; y *caro*, refiriéndose a que la contribución era bastante alta.

16 Bogotá se denominaba la ciudad del águila negra por ser el emblema de su escudo de armas; aquí el ave negra se refiere al chulo.

17 Véase: Suárez Mayorga (2015b).

cionaba las *bocas inútiles* con el objetivo de censurar la práctica común de crear puestos innecesarios para los *amigos de círculo* o, en su defecto, de situar en cargos públicos de importancia a una infinidad de *caballeros* que no tenían los méritos ni el conocimiento para desempeñarlos pero que por sus afinidades políticas vivían de usufructuar el tesoro nacional, departamental y local¹⁸.

Finalmente, la referencia al *patriotismo* de los concejales bogotanos estaba encaminada a reprocharles su decisión de ofrecer (acatando así la responsabilidad histórica de dar ejemplo al resto de los municipios de la patria) cuantiosos caudales para luchar en contra de los panameños a pesar de la miseria que evidenciaban las arcas municipales y de las carencias que exhibía el damero ciudadano.

Lo interesante de esta última acotación es que invertía la correlación capital-país que distinguía a la lógica regeneradora al responsabilizar al poder central de las penurias de la ciudad: si en el discurso decimonónico Bogotá era el pilar que sostenía al territorio patrio, ahora lo que el articulista pedía era que la República fuera recíproca con la urbe proporcionándole los recursos suficientes para salvarla *de la oscuridad* en la que se hallaba. La crisis de la localidad demandaba, en consecuencia, la solidaridad de los *patriotas* en procura de impedir que la ruina de los bogotanos se erigiera en la ruina de todos los colombianos¹⁹.

Téngase en cuenta que la difusión de artículos que revelaban el alarmante panorama que exteriorizaba el espacio urbano bogotano fue frecuente en las semanas contiguas, escenario que a la larga acabó caldeando todavía más los

ánimos de los correligionarios de ambos partidos políticos. La preocupación del liberalismo porque sus copartidarios no concurrieran a las urnas causó que el 29 de marzo de 1904, Hemel Flórez L. les enviara a los periódicos liberales de la ciudad una comunicación en la que les sugería, en virtud de la decisión de las directivas del partido de participar en las votaciones, que hicieran “una elección privada” con miras a que los candidatos que “obtuvieran la mayoría de votos” fueran “aceptados lealmente” por la colectividad, afirmación que suponía que “los órganos de la Prensa, las Juntas y el liberalismo unido” se enfocarían en trabajar a beneficio de sus candidaturas (1904).

Mientras los liberales debatían si se aceptaba o no esta proposición, en el lado del oficialismo se optó por regresar a la prédica empleada en los albores de la década de 1890 instando a los funcionarios públicos para que instruyeran a la comunidad en la trascendencia que albergaba el sufragio que iban a consignar. En esta dirección, el secretario de gobierno de Cundinamarca, Pedro María Carreño, envió una circular a los prefectos de algunas provincias del departamento solicitándoles que por conducto de los diferentes alcaldes llamaran la atención de los municipios para que sus ciudadanos escogieran cuidadosamente a las personas que iban a integrar las corporaciones municipales, aserción que estaba encauzada a remarcarles lo importante que era para las localidades que sus cabildantes tuvieran las competencias suficientes y evidenciaran “un decidido interés por la marcha progresiva de la administración” local y “el adelanto práctico de la región que iban a representar” (Carreño, 1904).

Según lo expresaba ese funcionario, quienes resultaran elegidos no debían serlo por “su color político sino por su versación y patriotismo”, de modo que era imperioso que los sufragantes escogieran a individuos que pudieran asistir regularmente a las sesiones de la municipalidad respectiva. A su juicio, la vida municipal a veces decaía en el país no tanto por la falta de recursos sino “por la ineptitud de los concejeros que, aparte de no acertar en arbi-

18 Las expresiones en cursiva son propias de la época. El articulista siempre jugó con el doble sentido de las palabras, así que las bocas inútiles también hacían referencia a “la de los cañones y fusiles que pelearon contra los españoles, las del Toro, que se inutilizaron por completo; las de Ceniza, que no sirven ni para el Miércoles de idem, las del Ah! Trato [...] etc.” (Aben-Abó, 1904b).

19 Véase: Suárez Mayorga (2015a).

trar” los fondos adecuadamente, se negaban a “emprender una labor eficaz de organización rentística” (Carreño, 1904). Tal constatación incluso lo avaló para afirmar que en la medida en que no se corrigiera este defecto no valdría ordenanza, decreto o ley que sirviera para darle mayor impulso a la esfera local.

4. Los pormenores de la jornada comicial

Los prolegómenos de la contienda electoral comenzaron el 15 de marzo de 1904 con la instalación en el edificio de San Francisco del jurado electoral encargado de elaborar las listas de los ciudadanos aptos para votar, labor que se extendió hasta el primero de abril. Si bien ninguno de los periódicos consultados denunció irregularidades en la inscripción, es posible inferir a la luz de una nota divulgada por el alcalde bogotano, que la jornada comicial verificada el 24 de abril no transcurrió normalmente.

En efecto, al día siguiente de realizadas las elecciones Carlos Tavera Navas fijó en diversos lugares de la capital un cartel en el que les avisaba a los jurados de votación que no habían asistido a sus mesas para desempeñar la tarea asignada que tenían que “consignar en la Tesorería municipal diez pesos oro”, cifra correspondiente a la multa que les tocaba pagar por su infracción (X., 1904).

El Nuevo Tiempo rechazó esta conducta en un editorial publicado el 2 de mayo de 1904 arguyendo que “era inusitado e ilegal que las autoridades mismas notificaran sus propias resoluciones” pues, aunque el diario admitía que la norma sí determinaba la instauración de sanciones monetarias a quienes no se presentaran en la fecha acordada, a la vez argüía que no era el burgomaestre sino el jurado electoral el que debía imponer el castigo. Fundado en este precepto, el autor del texto –firmando con el pseudónimo X– le solicitó a dicho funcionario, “apelando a su cultura y buen sentido”, que revocara su providencia so pena de cometer un acto de arbitrariedad que comportaba una violación flagrante de la legislación (X., 1904). En su terminología:

[...] las notificaciones se practican haciendo saber la orden ó resolución de la autoridad á quienes debe ser notificada; extendiendo una diligencia en que ello conste, y suscribiéndola el notificado ó un testigo, y también el Secretario respectivo. Tal es el procedimiento general; las excepciones son expresas y ninguna de ellas consagra el procedimiento que ha observado el Sr. Alcalde.

Luego esta autoridad ha infringido la ley, en un doble concepto, por cuanto se arroga una función que no tiene: la de notificar sus propias resoluciones, no habiendo ley especial que se lo permita; y porque adopta un procedimiento diferente del establecido. El Sr. Alcalde es pues, dos veces, infractor. (X., 1904)

Terminados los escrutinios la prensa empezó a informar sobre los resultados. El 28 de abril de 1904 *El Telegrama* anunció que con excepción de “la Circunscripción electoral de Bogotá”, los candidatos avalados en Cundinamarca por el oficialismo para diputados y concejales habían salido “mal parados”. En concepto del diario, el triunfo en la ciudad era comprensible si se tenía en cuenta que el “Gobierno disponía en ella de casi cuatro mil votos producto de la suma de los soldados y agentes de policía acantonados en sus inmediaciones”, número más que suficiente para “respaldar y sacar adelante las simpatías” del Ejecutivo en vista de la indiferencia que por lo general exhibían los demás sufragantes, allende su filiación política (*El Telegrama*, 1904).

Lo sugestivo de esta nota es que no asignaba la responsabilidad de lo ocurrido únicamente a las maquinaciones del oficialismo, pues allí se reconocía que el triunfo del conservatismo también se explicaba en virtud de “la calidad” de los individuos que se habían postulado para el cargo (*El Telegrama*, 1904)²⁰. Tal devenir no

²⁰ El articulista manifestaba que con excepción de un candidato, del cual no daba datos, todos los demás eran personas con suficientes méritos para desempeñar el cargo.

significaba, en cualquier caso, que no fuera necesario extirpar:

[...]tántas prácticas viciosas, [especialmente] la corruptela de la imposición de candidaturas oficiales [que era] funesta á todas luces para el país y para todo gobierno, [...] [por lo] que éste, por propia conveniencia, [debía] abandonarla. [...]. Y la razón clara [asomaba]. Las personas ó candidatos que se [resignaban] á ir á ocupar aquellos puestos por el solo favor oficial y sin tener el menor vínculo o conexión con el pueblo que los [votaba]; [y] los que no se [avergonzaban] de servir de instrumento para forzar á la opinión pública, [tenían] que ser individuos de muy rebajado nivel intelectual ó moral [...]. (El *Telegrama*, 1904)

Cabe anotar que la lista de los candidatos que salieron favorecidos en los comicios pone de manifiesto las continuidades existentes con la corporación previa: de los trece regidores que obtuvieron la mayoría de votos el último domingo de abril de 1904, seis habían salido elegidos como principales (es decir, el 46 %) y cuatro como suplentes (o sea, casi el 31 %) en 1903²¹. Únicamente tres de ellos no habían integrado la municipalidad inmediatamente anterior, pero sí habían ocupado una curul en periodos precedentes.

Las novedades se dieron, en cambio, en la columna de los suplentes particularmente por dos razones: la primera, porque después de décadas como secretario del Concejo de Bogotá, Antonio María Londoño resultó escogido por el voto popular para hacer parte del ente en calidad de regidor. La segunda, porque nueve de los elegidos (es decir, más del 69 %) nunca antes habían fungido como cabildantes de la ciudad, al menos durante la etapa regeneradora²².

21 El listado de regidores elegidos en 1903 se encuentra en Suárez Mayorga (2018).

22 Esta afirmación se hace con base en los listados que se hallaron en el registro municipal, en las actas del Concejo, en los libros de posesiones, en los libros de órdenes y en la prensa de los años que van de 1886 a 1910.

La excepción a esta última regla fueron los regidores Manuel José Barón, Vicente Manrique Cuenca e Ignacio Franco Alcázar, quienes para entonces ya tenían experiencia en la materia. Vale advertir, no obstante, que el primero de los tres individuos mencionados se excusó de aceptar el puesto argumentando que no podía ejercerlo debido a que en ese momento se encontraba desempeñando “el empleo de Magistrado del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cundinamarca” (Archivo de Bogotá, 1904a, f. 543).

La instalación del Concejo capitalino fue comentada por *El Nuevo Tiempo* el 1 de septiembre de 1904; según lo notificó el periódico, “la nueva Corporación” que iba a “regir los destinos” de Bogotá se había reunido gracias “a la plausible labor” del prefecto provincial. Los miembros del ente se caracterizaban por pertenecer “a distintos matices políticos”, circunstancia que “revelaba claramente” que estaba “en el dintel patrio el prólogo de la anhelada conciliación” (Bolívar, 1904).

El ambiente de concordia que se colegía de estas palabras era, sin embargo, el abre bocas para realizar una virulenta denuncia acerca de “la ingratitud desmedida” de uno de los regidores elegidos por el liberalismo que había decidido no concurrir a la sesión (Bolívar, 1904). En la terminología del diario:

Está por demás comprobado que la intransigencia que nos ha servido de viciada atmósfera es la responsable de nuestra común desgracia, sin tener á quien quejarnos. El mal es inherente; está en nuestras venas. Uno de los liberales que con más aprecio miró su candidatura para Concejal, repudia hoy con ingratitud desmedida la designación que en él ha recaído, demostrando así su poco amor al partido y á los intereses del Municipio.

Criticamos –y con acerbía– al Gobierno, pero no criticamos la falsía de nuestros copartidarios que bien merecen censura especial [...]. (Bolívar, 1904)

5. Conclusiones

Las expectativas depositadas en los concejales elegidos en los comicios municipales de 1904 quedaron rápidamente frustradas debido a que la expedición de la Ley 42 del 28 de abril de 1905 volvió a modificar el calendario electoral; en concreto, allí se estableció que las elecciones para asambleas departamentales y concejos distritales debían realizarse “el primer domingo de octubre”, cada dos años. Los cabildantes que salieran elegidos en las urnas tendrían su “primera reunión ordinaria el 1° de noviembre de 1905” (Ley 42 de 1905).

Una cuestión sobre la que se quiere enfatizar es que la hegemonía del conservatismo en el Concejo de Bogotá no redundó en un buen entendimiento con el poder central: la desconfianza que el presidente Rafael Reyes sentía por los conservadores que habían cuestionado su victoria frente a Joaquín Fernando Vélez, conjugado con el profundo odio que le tenía a la élite bogotana, ocasionó que los concejales se erigieran en un obstáculo para controlar desde la administración estatal el desarrollo de la capital. La táctica implementada por el general boyacense para poner fin a esta situación fue promulgar a través del Decreto 509 del 25 de mayo de 1905 la extinción de la corporación bogotana para reemplazarla por un consejo administrativo nombrado por el gobierno.

La sanción de esta norma fue en realidad un augurio nefasto para el ámbito municipal: meses más tarde mandatario también sancionó el Decreto 969 del 17 de agosto de 1905 mediante el cual se aplazaron las elecciones “de Diputados a las Asambleas Departamentales y de Consejos municipales” en todo el país. La explicación dada por el oficialismo para legitimar tal accionar fue que esos comicios carecían de “objeto práctico toda vez que la opinión se [había] pronunciado por la extinción de las entidades departamentales” y la modificación de las locales (Decreto 969, 1905).

Indiscutiblemente esa decisión representó una subversión de los principios consignados en la Constitución de 1886 porque significó silenciar la voz de las municipalidades, acon-

tecimiento que ocasionó que en adelante los ciudadanos perdieran sus derechos legales para elegir a los individuos que administrarían los negocios de su localidad.

Finalmente, si se examina este tema desde una perspectiva historiográfica es factible aseverar que el estudio de las elecciones municipales acaecidas en 1904 en Bogotá hace ostensible la urgencia que existe en el medio académico nacional de empezar a analizar la esfera bogotana priorizando la escala local antes que –como tradicionalmente se ha hecho– la escala nacional.

La premisa que en este sentido aquí se sostiene es que mientras no se propenda en el medio colombiano por un revisionismo historiográfico que tome en consideración la metodología propuesta por la nueva sociología urbana, lo único que se conseguirá es continuar reproduciendo planteamientos sin fundamento que no se condicen con la realidad de la urbe. En otras palabras, acabar con el reduccionismo académico es esencial para poder comprender en toda su magnitud los procesos históricos que han tenido lugar en el territorio patrio.

Referencias

- Aben-Abó. (1904a, enero, 20). Charla bogotana. *Sur América. Por la Patria y por la raza*.
- Aben-Abó. (1904b, febrero, 6). Charla bogotana, *Sur América. Por la Patria y por la raza*.
- Archivo de Bogotá. (1904a, julio, 19). Señor Alcalde de Bogotá. *Fondo Histórico del Concejo de Bogotá*, f. 543.
- Archivo de Bogotá. (1904b, julio, 19). República de Colombia. Departamento de Cundinamarca. Alcaldía. Número 810. *Fondo Histórico del Concejo de Bogotá*, fs. 540-541.
- Archivo de Bogotá. (1904c, julio, 25). República de Colombia. Departamento de Cundinamarca. Alcaldía. *Fondo Histórico del Concejo de Bogotá*, f. 544.
- Bolívar, C. (1904, septiembre, 1). Concejo mixto. Un concejal no asistirá. *El Nuevo Tiempo*.

- Carreño, P. M. (1904, marzo, 22). Elecciones. Circular telegráfica. *El Nuevo Tiempo*.
- Cibotti, E. (1995). Sufragio, prensa y opinión pública: las elecciones municipales de 1883 en Buenos Aires. En A. Annino. (Ed.). *Historia de las elecciones en Iberoamérica, siglo XIX* (pp. 143-175). Montevideo: Fondo de Cultura Económica.
- Decreto 509 (1905, mayo, 25). En desarrollo de los artículos 11 y 13 de la Ley 17 de 1905. Presidencia de la República, Colombia. Recuperado de https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=13467
- Decreto 969 (1905, agosto, 17). Por el cual se aplaza la elección de Diputados a las Asambleas departamentales y de Consejos municipales. Presidencia de la República. Colombia. Recuperado de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1198671>
- De Privitellio, L. (2003). *Vecinos y ciudadanos. Política y sociedad en la Buenos Aires de entreguerras*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- El Comercio*. (1904, enero, 13). La hora presente.
- El Espectador*. (1904a, abril, 21). Elecciones municipales. *El Espectador. Diario Liberal*, pp. 594-595.
- El Espectador*. (1904b, abril, 11). Política liberal. Circular. *El Espectador. Diario Liberal*, p. 558.
- El Espectador*. (1904c, abril, 19). Nuestros votos no serán estériles. *El Espectador. Diario Liberal*, p. 586.
- El Telegrama*. (1904, abril, 28). Enseñanzas. *El Telegrama*.
- Flórez L., H. (1904, abril, 4). Candidatos liberales. *El Nuevo Tiempo*.
- Forment, C. A. (2003). *Democracy in Latin America, 1760-1900. Vol. I. Civic Selfhood and Public Life in Mexico and Peru*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Gottdiener, M. y Feagin, J. R. (1990). El cambio de paradigmas en la Sociología urbana. *Sociológica. Revista del Departamento de Sociología*, 5(12), 209-235.
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers: Revista de Sociología*, 3, 219-229.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Ley 119 (1892, diciembre, 30), que reforma la 7a de 1888, y deroga la 43 del mismo año y la 41 de 1890, sobre Elecciones populares. Recuperado el 3 de septiembre de 2019 de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1824405>
- Ley 8 (1903, septiembre, 10), por la cual se adicionan algunas disposiciones del Código de Elecciones y se Deroga el Decreto legislativo número 1719 de 1902. Recuperado de http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1563201#-ver_1563208
- Ley 19 (1903), adicional de la 8ª de 1903 (5 de octubre de 1903). Recuperado de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1574693>
- Ley 42 (1905, abril, 28). Sobre elecciones. Recuperado de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1788167>
- Martínez, F. (2001). *El nacionalismo cosmopolita. La referencia europea en la construcción nacional en Colombia, 1845-1900*. Bogotá: Banco de la República.
- Ortega Ricaurte, E. (1933). *Regidores de Bogotá. 1539 a 1933*. Bogotá: Imprenta Municipal.
- Pecha Quimbay, P. (2011). El nuevo orden municipal establecido por la Constitución Política de la República de Colombia (1886-1910). En F. Mayorga. (Dir.). *Historia institucional de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Bogotá bajo la República unitaria: 1886-2010* (pp. 11-73). Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Posada Carbó, E. (2003). El estado republicano y el proceso de incorporación: las elecciones en el mundo andino 1830-1880. En J. Maiguashca. (Ed.). *Historia de América Latina. Creación de la Repúblicas y formación de la nación. Vol. 5* (pp. 317-345). Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, sede Ecuador.

- Rama, A. (1984). *La ciudad letrada*. Hanover: Ediciones del Norte.
- República de Colombia. (1911). *Constitución de la República de Colombia*. Edición Oficial dirigida y anotada por la Comisión de Abogados Auxiliares de los Ministerios del Despacho Ejecutivo. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Suárez Mayorga, A. M. (2018). Las elecciones municipales bogotanas de 1903. En M. Alcántara, M. García Montero y F. Sánchez López. (Coords.). *Historia y patrimonio cultural. Memoria del 56 Congreso Internacional de Americanistas* (pp. 781-787). Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.
- Suárez Mayorga, A. M. (2015a). *Bogotá en la lógica de la Regeneración. Indagando sobre el papel cumplido por el Municipio en la conformación del Estado nacional a partir del análisis de la administración capitalina, 1886-1910*. (Tesis doctoral). Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Suárez Mayorga, A. M. (2015b). La imagen urbana de Bogotá. Reflexiones sobre el desarrollo histórico de la capital en virtud de su condición de «cerebro y corazón del país» a finales del siglo XIX y comienzos del XX. *Quid*, 16(5), 213-228.
- Ternavasio, M. (1991). *Municipio y política. Un vínculo histórico conflictivo*. La cuestión municipal en Argentina entre 1850 y 1920 (Tesis de Maestría). Recuperado el 3 de septiembre de 2019 de <http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/ternavasio.pdf>
- X. (1904, mayo, 2). Procedimientos ilegales. *El Nuevo Tiempo*.

Anexo

Tabla 1. Lista de los miembros del H. Consejo Municipal elegidos para el periodo de 1904 a 1906 (orden de elección)²³

Principales	Suplentes
Julio D. Portocarrero*	Luis M[aría] Herrera R[estrepo]
Diego Uribe*	Zoilo Maldonado
Pedro Carlos Manrique*	Teodosio León
Pablo García Medina®	Joaquín Orrantía
Santiago D. Camargo®	Manuel José Barón°
Carlos Pardo*	Matías Delgado
Eduardo Posada•	Pablo C. Angulo
Clímaco Calderón*	Justino Garabito
Juan Francisco UrdanetaØ	Vicente Manrique C[luenca]£
Manuel María Madero®	Antonio M. Londoño
Pedro Ignacio Uribe¤	Ignacio Franco Alcázar°
José Tomás Galarza®	Pedro Defrancisco
Julián Lombana*	Carlos Tanco

Fuente: elaboración propia a partir de: Archivo de Bogotá, 1904b, fs. 540-541.

* Los concejales identificados con este signo también fueron elegidos como regidores principales en los comicios de 1903 (Suárez Mayorga, 2018). La permanencia de Julio D. Portocarrero en la municipalidad fue breve, ya que en septiembre de 1904 asumió el cargo de burgomaestre de la ciudad. Según Pecha Quimbay (2011) él “firmó como alcalde los Acuerdos números 29 de 20 de septiembre de 1904 a 18 de junio 14 de 1905” (p. 43).

® Los concejales identificados con este signo fueron elegidos como regidores suplentes en los comicios de 1903 (Suárez Mayorga, 2018).

• Este concejal integró el Concejo bogotano en 1900, 1901 y en marzo de 1903 (Ortega Ricaurte, 1933). De acuerdo con el oficio enviado el 25 de julio de 1904 por el alcalde Carlos Tavera Navas al presidente del Concejo municipal, Eduardo Posada solicitó “licencia para dejar de concurrir á las sesiones” de la corporación “por un mes” (Archivo de Bogotá, 1904c, f. 544).

Ø Este concejal integró el Concejo bogotano en el bienio 1896-1898 (Suárez Mayorga, 2015a).

¤ Este concejal integró el Concejo bogotano en 1900 (Suárez Mayorga, 2015a).

£ Este concejal integró el Concejo bogotano en el bienio 1898-1900 (Suárez Mayorga, 2015a).

° Estos concejales integraron el Concejo bogotano en 1900, 1901, 1902 y 1903 (Ortega Ricaurte, 1933).

23 El tiempo de permanencia en el cargo era de dos años; sin embargo, a causa de las medidas tomadas por Rafael Reyes, los regidores elegidos en abril de 1904 permanecieron en el cargo hasta que se promulgó el Decreto 509 de 1905.

Directrices para autores



Directrices para autores

La Revista *Ciudades, Estados y Política* recibe manuscritos de forma permanente bajo la modalidad de tema libre. Estos son publicados en estricto orden, según la fecha de recepción, revisión editorial y evaluación por pares académicos. El tiempo promedio de publicación de un manuscrito es de 12 meses. El proceso de revisión editorial, evaluación por pares académicos, edición y publicación no tiene ningún costo. De igual forma, la Revista no hace ningún tipo de contribución económica a los autores por la publicación de los artículos.

Los manuscritos deben estar relacionados con el enfoque y el alcance temático de la Revista. La recepción de los escritos no implica el compromiso de su publicación, debido a que todos son sometidos a revisión editorial y evaluación por pares académicos. La Revista cuenta con un procedimiento para prevenir el plagio, por lo tanto, se recomienda hacer un uso ético de los contenidos utilizados en el proceso de investigación y elaboración del manuscrito. Este debe ser de calidad; dicha calidad es juzgada a través de su originalidad, relevancia, rigor y credibilidad académica y científica. La Revista se reserva el derecho de realizar modificaciones de forma en el texto del manuscrito, sin embargo, siempre se solicitará a los autores autorización de los cambios introducidos.

1. Tipo de artículos

Artículos de investigación

Presenta los resultados originales de proyectos de investigación preliminares o terminados. Este tipo de artículo estructura los contenidos en cuatro apartes importantes: in-

troducción, metodología, resultados y conclusiones. El mínimo de referencias bibliográficas sugerido es de 10 y el máximo de 25.

Artículos de reflexión

El artículo de reflexión es un tipo de texto que presenta resultados de investigación terminada desde una perspectiva analítica, interpretativa o crítica del autor, sobre un tema específico, recurriendo a fuentes originales. De esta manera, se entiende que el artículo de reflexión permite el planteamiento de reflexiones, puntos de vista y valoraciones del investigador-autor, derivadas o sustentadas a partir de hallazgos de investigación. Este tipo de artículo estructura los contenidos en tres apartes importantes: introducción, reflexión –soportada en una dimensión teórica y su respectivo análisis– y conclusiones. El mínimo de referencias bibliográficas sugerido es de 10 y el máximo de 25.

Artículos de revisión

Presenta los resultados de proyectos de investigación preliminares o terminados, donde se recopila, sistematiza y analiza un determinado corpus de fuentes bibliográficas con el objetivo de identificar qué se ha investigado, los avances más destacados, los aspectos desconocidos o las tendencias de un tema específico en un período determinado. Este tipo de artículo estructura los contenidos en tres apartes importantes: introducción, enfoque teórico, metodología, discusión y conclusiones. Se caracteriza por presentar una cuidadosa revisión bibliográfica de por lo menos 50 referencias.

2. Instrucciones sobre el formato, extensión y estructura del manuscrito

El manuscrito debe:

1. Estar escrito en idioma español. El resumen puede estar traducido al inglés y al portugués¹.
2. Ser presentado en formato Microsoft Word 2007 o una versión posterior.
3. Tener una extensión máxima de 7500 palabras, equivalente aproximadamente a 20 páginas en tamaño carta con márgenes de 3 cm en cada costado y letra Times New Roman con 1,5 de interlineado, excluyendo figuras y referencias.
4. Estar acorde con la estructura general para los artículos de la Revista:
 - a) Título del artículo
 - b) Nota de autor(es)
 - c) Resumen
 - c) Palabras clave
 - e) Texto²
 - f) Referencias bibliográficas en estilo APA
5. Cumplir los criterios del Manual de publicaciones de la American Psychological Association, APA, y los criterios actuales de la ortografía de la Real Academia de la Lengua Española.
6. Tener un estilo de escritura absolutamente impersonal, en tiempo gramatical pasado para la introducción, la metodología y los resultados y presente para la discusión, evitando la conjugación de verbos en primera o tercera persona del singular o el plural.

1 No se exige presentar el resumen traducido, pues, en caso de que el artículo sea aceptado, la traducción del título, resumen y palabras clave es uno de los beneficios que recibe el autor del manuscrito.

2 La estructura del texto depende del tipo del artículo que desee presentar. Al respecto, revisar el *Manual para la construcción del artículo* en el enlace https://revistas.unal.edu.co/public/journals/83/public/Manual_para_la_construcci%C3%B3n_de_art%C3%ADculos.pdf

3. Instrucciones sobre el procedimiento de envío de los manuscritos

1. El envío de manuscritos debe ser realizado únicamente a través del sitio web de la Revista, para ello, es necesario registrarse e iniciar sesión en el Sitio web del Portal de revistas UN: www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep
2. El autor o uno de los autores del manuscrito debe registrar, como mínimo, la siguiente información requerida en el sitio web de la Revista:
 - a) Nombres y apellidos (completos)
 - b) Último título profesional obtenido
 - c) Filiación institucional (institución en la cual trabaja)
 - d) País y ciudad de residencia
 - e) Correo electrónico
 - f) CvLAC (requisito solo para autores colombianos)
 - g) Identificador único de autor ORCID³

Nota: Todo el proceso de postulación, revisión y edición del manuscrito se realizará a través de un único autor, identificado como el autor de correspondencia.

3. El autor de correspondencia del manuscrito debe diligenciar, firmar e ingresar al sitio web de la Revista los siguientes documentos:
 - a) Manuscrito en texto completo.
 - b) Tablas editables.
 - c) Figuras (gráficos, mapas, fotografías, ilustraciones) en archivos independientes y numerados, de la misma manera que aparecen en el manuscrito y en formato JPEG con una resolución de 300 DPI.
 - d) Autorizaciones de publicación del artículo (Autorización de publicación del manuscrito, Autorización de reproducción del manuscrito, Declaración de posible conflicto de intereses).

3 Identificador digital persistente de investigador: <http://orcid.org>

- e) Licencia de autorización de uso de imágenes. Debe presentar una licencia por cada autor de imagen.

4. Envíos en línea

¿Ya tienes nombre de usuario/a y contraseña para *Revista Ciudades, Estados y Política*?

Ir a [Iniciar sesión](#)

¿Necesitas un nombre de usuario/a y/o contraseña?

Ir a [Registro](#)

El registro y el inicio de sesión son necesarios para enviar elementos en línea y para comprobar el estado de los envíos recientes.



Revista
Ciudades, Estados y Política

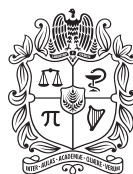
ISSN web: 2389-8437 | ISSN papel: 2462-9103 | DOI: 10.15446/cep
www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep

Volumen 7, número 1, enero-abril 2020
Volume 7, number 1, January-April 2020
Volume 7, numero 1, janeiro-abril 2020

ISSN 2462-9103



Instituto de Estudios Urbanos (IEU)
Sede Bogotá



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA