

Capítulo 3

Estudios urbanos y la movilidad en Colombia desde el paradigma complejo: caso de Usme, Bogotá, D. C., e Ibagué, Tolima*

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287818538.03>

Daniel Molina-Botache

Universidad Metropolitana de Educación, Ciencia y Tecnología (UMECIT) - Panamá

Resumen: Este estudio busca comprender las dinámicas territoriales desde la complejidad en Usme (Bogotá, D. C.) e Ibagué. Para ello, explora cómo las nuevas relaciones centro-periferia, las decisiones políticas y las dinámicas económicas nacionales han impactado la configuración urbana y la movilidad. El enfoque metodológico es cualitativo-hermenéutico y transdisciplinar, el cual se apoya en técnicas como la observación, la fotografía, la cartografía, las entrevistas abiertas, el análisis documental y una encuesta multivariada sobre movilidad, ordenamiento territorial y ciudadanía. Los resultados evidencian que la reconfiguración territorial multivariada se refleja en cambios de uso del suelo, un aumento de la demanda de servicios e infraestructura, y la transformación de los ecosistemas y las ciudadanías. Se concluye que estas transformaciones han generado mayores retos en planeación urbana y salud pública, especialmente respecto a la seguridad vial y la gestión ambiental, lo cual subraya la importancia de abordar la complejidad para entender las relaciones entre movilidad y urbanismo en ambos contextos.

Palabras clave: ciudadanía; movilidad; ordenamiento; planificación urbana; territorio; urbanismo.

* Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación "Desafíos contemporáneos en la investigación para la formación y doctrina en seguridad y defensa de la Escuela Superior de Guerra: Reingeniería VINVE FASE I", del grupo de investigación Centro de Gravedad, de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado en A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias) y registrado con el código COL2025109461-15. Los puntos de vista y los resultados de este capítulo pertenecen al autor y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

Daniel Molina-Botache

Posdoctorado en Pensamiento Complejo y Educación. Doctor en Ciencias de la educación. Magíster en Territorio, Conflicto y Cultura. Especialista en Pedagogía y Ciencias de la Complejidad. Investigador Junior Minciencias. Áreas de investigación en Educación, Movilidad, Sistemas Complejos, Urbanismo, Ciudadanías, Ordenamiento Territorial y Ciencias Sociales Integradas. Con filiación institucional a la Universidad Metropolitana de Educación, Ciencia y Tecnología (UMECIT), Panamá.

<https://orcid.org/0000-0003-4400-6706> – Contacto: danielmolina.doc@umecit.edu.pa

Citación APA: Molina-Botache, D. (2026). Estudios urbanos y la movilidad en Colombia desde el paradigma complejo: Caso de Usme, Bogotá, D. C., e Ibagué, Tolima. En Porras-Rodríguez, O. O, & Serrano Cuervo, A. (Eds.), *Educación militar y pensamiento complejo: Epistemología, liderazgo y transformación curricular en la Escuela Superior de Guerra* (pp. 71-106). Sello Editorial ESDEG.
<https://doi.org/10.25062/9786287818538.03>

EDUCACIÓN MILITAR Y PENSAMIENTO COMPLEJO. EPISTEMOLOGÍA, LIDERAZGO Y TRANSFORMACIÓN CURRICULAR EN LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

ISBN: impreso: 978-628-7818-51-4

ISBN: digital: 978-628-7818-53-8

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287818538>

Colección Seguridad y Defensa

Sello Editorial ESDEG

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes prieto"

Bogotá D.C., Colombia

2026



Introducción

En primer lugar, la investigación aborda diversos aspectos del debate en los estudios urbanos desde la óptica del pensamiento complejo, centrándose específicamente en los casos de Usme y de Ibagué-Tolima. Ahora bien, en este último territorio, tales discusiones han surgido en proporciones limitadas, lo cual se debe principalmente a la escasez de publicaciones, eventos académicos, grupos de investigación y programas de formación orientados hacia esta perspectiva en el Tolima, entre otros factores.

Por otra parte, el estudio examina la reconfiguración de las dinámicas urbanas en Ibagué y, en este proceso, reconoce los desafíos que implica superar el pensamiento lineal en la planeación urbana. Por esta razón, el análisis inicia con la contextualización reciente y la descripción de las dinámicas actuales tanto en Ibagué como en el sur de Bogotá, D. C., en particular en la localidad quinta, es decir, Usme.

A continuación, se presentan las perspectivas teóricas desarrolladas en los estudios urbanos y en la movilidad desde el pensamiento complejo. Del mismo modo, se expone el diseño metodológico que ha permitido el desarrollo de la investigación y, finalmente, se detallan los resultados.

Fundamento teórico: territorio-movilidad-ciudadanías

Para abordar el debate es fundamental partir del reconocimiento inicial de las posturas académicas en torno a la educación, la sociología urbana y la transdisciplinariedad, especialmente en lo referente a la educación social, el territorio y la movilidad dentro de las corrientes de pensamiento latinoamericanas. En este sentido, existen estudios contemporáneos desde la sociología que analizan el territorio,

como García y Muñoz (2002), quienes lo conciben como una entidad tridimensional, con lo cual supera la tradicional definición unidimensional y espacial, aunque el espacio en sí mismo constituye una magnitud física. En esta línea reflexiva, el territorio, entendido desde su cuerpo y volumen, integra combinaciones de elementos ambientales de dos tipos: los rasgos físicos (clima, relieve y aguas) y los bióticos (tipos de suelo, vegetación y fauna).

Este concepto no desconoce la intervención de diversas actividades humanas, es decir, la dimensión humana, la cual se interrelaciona sobre el territorio y no de manera independiente, de manea que conforma sus diversos componentes y genera su funcionamiento, transformación y comportamiento. Dichas actividades son denominadas *antropismos*. De este modo, el territorio se presenta como un “ente real, complejo, completo e indisociable, multidimensional, definido por unos contenidos, dinámicas y estados que resultan de procesos de subordinación al funcionamiento de todos y cada uno de sus elementos constitutivos y contradictorios” (García & Muñoz, 2002, p. 15). Esta perspectiva permite ampliar el análisis más allá de la espacialidad, lo que facilita la interpretación de los fenómenos sociales en territorios como la Comuna 6 de Ibagué, caracterizada por su riqueza ecológica, diversidad educativa y complejas redes de movilidad urbana, así como por las actividades humanas (educativas y ciudadanas) que intervienen para transformar, destruir o modificar la base de sustentación territorial. Este enfoque destaca que el territorio no es una suma de partes, sino un sistema complejo donde confluyen naturaleza, sociedad y cultura. En la Comuna 6 de Ibagué, esta visión permite reconocer cómo las actividades educativas, ecológicas y de movilidad configuran la identidad y el devenir del barrio.

Es pertinente aclarar que el concepto de *espacio* representa, pero no explica, la articulación mínima entre naturaleza y sociedad, puesto que no remite a una realidad concreta desde el punto de vista analítico ni contempla la historicidad, la particularidad o la transformación de dicha articulación. El espacio es un concepto difuso, que Negret (1997) describe como “ambiguo y subjetivo en sus diversas interpretaciones y que, como elemento del lenguaje, no constituye una categoría analítica explicativa” (p. 8) de los fenómenos y objetos sociales que se presentan en la ciudad y sus componentes. En consecuencia, la investigación enfatiza que el análisis territorial debe ir más allá de las representaciones abstractas, ya que comprender la historicidad y las transformaciones concretas del espacio urbano es esencial para diseñar políticas y acciones contextualizadas.

En la ciudad moderna, construida sobre la base territorial, se desarrollan las complejidades que son objeto de comprensión e investigación. En este sentido, el sistema de transporte para la movilidad se configura en las comunidades urbanas, no rurales. Por ello, a continuación, se aborda la discusión sobre las diferencias conceptuales entre transporte y movilidad, considerando que los hechos relacionados son complejos y su tratamiento no solo corresponde al ámbito gubernamental, sino también a sociedades privadas, planificadores urbanos e ingenieros de diversa índole, quienes suelen reducir el análisis al diseño de vías, sin una perspectiva multidimensional. Así, desde el siglo XX, el desarrollo de las ciudades ha estado mediado por el transporte urbano, entendido como “desplazamiento urbano” (Dangond-Gibson et al., 2013, p. 26), manifestado tanto en personas (pasajeros) como en productos del mercado o carga.

Durante las décadas de 1960 a 1980, Edgar Morin (1993) planteó el paradigma de la complejidad, en el cual analiza las rupturas que dan paso al debate sobre la emergencia del paradigma complejo en estos términos:

[...] para comprender lo complejo hay que entender el paradigma de simplicidad, explicando que un paradigma está constituido por un cierto tipo de relación lógica extremadamente fuerte entre nociones maestras, nociones clave, principios clave. La simplicidad es un paradigma que pone orden en el universo y elimina el desorden, el orden se reduce a una ley, a un principio absoluto y eterno. El principio de simplicidad o bien separa lo que está ligado (disyunción), o bien unifica lo que es diverso (reducción), Descartes ha separado al dominio del sujeto, reservado a la filosofía, a la meditación interior y al dominio de la cosa en lo extenso, dominio del conocimiento científico, de la medida y de la precisión. (p. 28)

Estas reflexiones subrayan que la simplicidad tiende a reducir la realidad a leyes universales, mientras que la complejidad reconoce la diversidad y la incertidumbre, de modo que adoptar este paradigma implica asumir las contradicciones y conexiones propias del territorio.

Morin, considerado el padre de la complejidad, expone la necesidad de una conciencia multidimensional, la cual conduce a la idea de que toda visión unidimensional, especializada y parcial resulta pobre y excluyente. Por el contrario, la conciencia de la complejidad implica comprender que nunca se escapa a la incertidumbre y que no se alcanza un saber total: “La totalidad es la no verdad” (Morin, 1993, p. 12). Sin embargo, en el siglo XX surge la necesidad de macroconceptos

(p. 12) orientados hacia la complejidad, los cuales reúnen lo uno y lo múltiple, sin que lo uno se disuelva en lo múltiple ni lo múltiple deje de ser parte de lo uno. El principio de la complejidad se fundamenta en la preeminencia de la conjunción compleja, lo cual advierte la titánica labor cultural, histórica y múltiple necesaria para consolidarla (Prigogine, 2006). Por ello, es relevante romper los paradigmas disciplinares para analizar las dinámicas territoriales, la movilidad y los procesos urbanos. En estos, la ciudadanía desempeña un papel preponderante, especialmente en el rol histórico de los pobladores y los procesos de ocupación del espacio. Al adoptar una conciencia multidimensional, el estudio de la movilidad y las dinámicas urbanas evita soluciones reduccionistas y promueve análisis que integran lo social, lo ambiental y lo histórico.

En el marco de esta investigación, resulta pertinente hablar de apropiación, transformación y devenir en la ciudad como producto de las relaciones sociales, culturales, ambientales y políticas de los seres humanos en su territorio, desde la perspectiva de la complejidad. Como lo expresa Estrada (2008), "La construcción de las ciudades es una forma de construir mundos" (p. 3). Para construir esos mundos, es necesario comprender lo urbano, relacionado "fundamentalmente con el tamaño y la densidad, el aspecto del núcleo, la actividad no agrícola y el modo de vida, así como ciertas características sociales, tales como la heterogeneidad, la cultura urbana y el grado de interacción social" (Capel, 1975, p. 265). El reconocimiento de estas dinámicas permite comprender que las ciudades se inscriben como conglomerados crecientes en población, demandas de bienes y servicios, interacciones sociales, desarrollos diversos en infraestructura física y habitacional, y culturas urbanas alternativas, compuestas por profundas tramas históricas y crisis derivadas de flujos y redes migratorios incontrolados. A partir de estas definiciones, este trabajo considera que las ciudades son organismos vivos cuya evolución depende de las interacciones entre densidad, heterogeneidad y cultura, de modo que la comprensión de estas interacciones en contextos como Ibagué facilita la construcción de propuestas de movilidad inclusivas y sostenibles.

La configuración de la ciudad y su posterior crecimiento ocurren a través del proceso de urbanización, que genera una elevada presión demográfica sobre la ciudad y sus instituciones; y la producción de una ciudad de la cantidad: más vías, más servicios, más viviendas, más equipamientos. (Carrión, 2013, p. 27)

En el mismo texto, el profesor Cepeda (2013) destaca la relevancia del estudio de la ciudad moderna (Santos, 1996), un ámbito que se vuelve esencial para

diversas disciplinas, puesto que se centra en el objeto del espacio habitado: “Las prácticas, las apropiaciones y usos otorgados a los espacios” (p. 142). Estas reflexiones, de acuerdo con Loreto (2007), adquieren una particular pertinencia en el contexto latinoamericano.

Colombia comenzó a constituir ciudades modernas después de la segunda mitad del siglo XX, de manera lenta, contradictoria y tardía. Al inicio del siglo XX, en 1910, el país no superaba los 4,5 millones de habitantes, la mayoría alojados en la cordillera de los Andes, mientras los Llanos Orientales y las selvas amazónicas permanecían despoblados.

En este contexto, prevalecía una atmósfera rural, con ciudades pequeñas que apenas mostraban desarrollo urbano. Solo Bogotá contaba con más de 123 000 habitantes, mientras que otras urbes como Cali, Ibagué, Cartagena, Pasto, Bucaramanga y Montería oscilaban entre los 15 000 y 25 000 habitantes, y un alto porcentaje de colombianos vivía en municipios de 2000 a 5000 habitantes. (Posada, 2013, p. 17)

Este análisis revela que el crecimiento urbano no puede reducirse a la ampliación de infraestructuras, por lo que, para mejorar la movilidad, se deben considerar las prácticas, apropiaciones y usos de los espacios por parte de la comunidad.

Durante el siglo XX, el desarrollo colombiano fue desigual, una condición que se vio agravada por la limitada movilidad a través de la cordillera andina, la cual se extiende de norte a sur en el país. Esta situación se reflejaba, por ejemplo, en materia de transporte, donde, hacia el año 1910, se sostenía que “Colombia se encuentra en la Edad Media” (Posada, 2013, p. 17):

Las configuraciones sociales, políticas, económicas y culturales en el territorio impidieron la conformación de regiones y sistemas de ciudades, por lo que el autor añade: un colombiano era un campesino analfabeto, cuya esposa había dado a luz hijos que vivían en promedio menos de 30 años. Uno de cada seis niños moría de enfermedades gastrointestinales antes de cumplir el año. (p. 21)

Estos fenómenos se presentaban tanto en ciudades como en el campo. Estas cifras demuestran que los problemas de transporte están profundamente ligados a la desigualdad y a la falta de integración regional. Por ello, abordar estas limitaciones requiere reconocer la dimensión humana y social de la movilidad. No se pretende aquí realizar una radiografía exhaustiva de las ciudades colombianas, sino ejemplificar el proceso:

El país experimentó un notable avance urbano como resultado de políticas de industrialización, inversión de capital extranjero, generación de empleo, nuevas formas de habitar las ciudades por los flujos migratorios y el consumo de bienes y servicios básicos como energía, transporte y comunicaciones, en un periodo que abarca de 1920 a 1980. En la región del cono sur de América, la década de 1980 es conocida como la “década perdida” debido al fracaso de la política de sustitución de importaciones por la industrialización de las ciudades; a pesar de ello, Colombia logra sortear mejor esta década que sus países vecinos. (Pécaut, 2013, p. 91)

Para el año 2010, el “75 % de la población colombiana vive en centros urbanos” (Samad et al., 2012, p. 78), es decir, en ciudades como Ibagué, Medellín, Cali, entre otras:

esto implica que la economía se concentra en los centros urbanos y en las dinámicas de movilidad, acentuándose en las ciudades. Por tanto, se propone hablar de sistemas de ciudades y no de ciudades desarticuladas. Esto representa un nuevo enfoque para el desarrollo territorial, que no abandona las especificidades sociohistóricas de los habitantes urbanos, sino que integra de manera armónica la productividad, la inversión, el desarrollo territorial, la infraestructura y la inversión pública en políticas sociales. (Samad et al., 2012, p. 78)

Colombia cuenta con un marco constitucional y legal positivista que permite la integración armónica de los territorios a través de la movilidad y el sistema económico. “Con la Constitución Política de 1991 se reafirma el modelo de ordenamiento territorial, ya que el artículo 287 hace referencia a la descentralización administrativa, cuyo libreto suele ser elaborado por el Estado Central” (Estupiñán & Restrepo, 2013, p. 142). Solo hasta 1997 se promulga en Colombia la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT), la Ley 388 de 1997 y la Ley 1454 de 2011 (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016), las cuales posibilitan el sistema de ciudades (DNP, 2014). Específicamente, este sistema se entiende como “un conjunto organizado de ciudades que comparten relaciones funcionales del orden económico, social, cultural y ambiental” (DNP, 2014, p.10). Así, en todo el territorio nacional existe disposición financiera y jurídica para consolidar el sistema de ciudades en Colombia, con la movilidad urbana como pilar principal, lo cual se refleja en el documento Conpes 3819 de 2014 (Bracho et al., 2020).

La planificación urbana para la movilidad, según Dávila y Brand (2012), desarrolla un entramado de múltiples dimensiones de la movilidad y el transporte en

ciudades como Soacha y Medellín. Este enfoque facilita la integración de saberes y disciplinas, y trasciende la geografía física y urbana, lo cual destaca un “proceso complejo de interacciones entre viajeros, actividades, espacios, lugares y factores de movilidad” (p. 24).

Un aporte relevante para la investigación territorial lo realizan Casas et al. (2019), quienes consideran el desarrollo urbano-territorial como resultado de fuerzas productivas, innovación y tecnologías, pero también de sistemas eco-biofísicos y bio-psicosociales, los cuales son sostenibles en el territorio y han sido negativamente afectados por el incremento de emisiones de carbono producto de la movilidad automotriz.

Desde el paradigma de las movilidades, se critica a la sociología y geografía urbana predominantes por su visión tradicional de la movilidad, la cual se centra en indicadores matemáticos fijos. En este sentido, Sheller y Urry (2018) señalan que dicho modelo ignora los distintos tipos de movilidad, tales como los desplazamientos físicos, los movimientos de objetos, los viajes virtuales, la circulación de mensajes y los viajes imaginarios. De hecho, las prácticas sociales dependen de combinaciones variables de todas estas formas de movilidad.

En consonancia con el paradigma complejo, Blanco et al. (2014) critican los estudios territoriales sobre

movilidad urbana, vinculados al derecho a la ciudad y al sistema de transporte (administración, rutas, accesos, medios y modos, etc.), pero se abren a nuevos conceptos como la gentrificación, la eco-sostenibilidad y lo psicosocial desde 1980 en adelante y, con mayor énfasis, en el siglo XXI. Finalmente, el análisis y los estudios territoriales en el siglo XXI han demandado abordar la complejidad, superando las estructuras mecanicistas y deterministas-geometrizadas de la movilidad urbana, tradicionalmente medidas en una sola dirección. En este sentido, Hiernaux y Lindón (2016) amplían la perspectiva compleja al analizar no solo las dimensiones de espacio y tiempo, sino también los movimientos internos que constituyen la movilidad y la propia movilidad como transformadora de sus dinámicas internas, considerando el objeto territorial en todas sus implicaciones bio-físico-sociales y ecosostenibles en la organización social; con ello, se realiza una crítica a la simplificación. (s. p.)

En cuanto a la articulación de los estudios urbanos para la movilidad urbana con el pensamiento complejo, resulta relevante destacar las rupturas epistemológicas del orden disciplinar. Como señalan Flórez y Millán (2002):

Los metarrelatos modernistas experimentan una crisis a partir de las rupturas disciplinares surgidas desde mediados del siglo XX. Diversos factores, entre los que destacan el cambio en el ordenamiento geopolítico mundial, los procesos de descolonización, la emergencia de nuevos actores sociales y la creciente difusión de las tecnologías de la información, comenzaron a incidir en la disciplinarización de las ciencias —especialmente las sociales— y a poner en tela de juicio el tipo de conocimiento que, hasta entonces, había sido hegemónico y producido por dichas estructuras. (p. 78)

En conclusión, la transformación urbana y territorial de Colombia, ejemplificada en la localidad de Usme, evidencia la complejidad de los procesos de integración, movilidad y desarrollo que continúan definiendo el futuro de las ciudades y sus habitantes, y cuyo principal reto sigue siendo lograr una articulación equitativa y sostenible entre sus dimensiones sociales, ambientales y políticas.

Contextualización general y dinámicas complejas territoriales. Caso de Usme, Bogotá, D. C.

La localidad de Usme constituye un territorio de gran riqueza ambiental, lo cual motivó al gobierno central a incluirla en el Distrito Especial de Bogotá durante el siglo XX, mediante disposiciones administrativas por decreto. Así, se desplegaron proyectos de infraestructura vial, sin considerar la perspectiva ni necesidades propias de sus habitantes, especialmente a mediados del siglo pasado. En el transcurso del siglo XX, específicamente entre 1911 y 1954, Usme fue incorporada como entidad político-administrativa municipal independiente del recién creado Distrito Especial de Bogotá, conforme al Decreto 3640 de 1954. Este decreto otorgó al Distrito Especial el poder de control y organización sobre territorios estratégicos y cercanos, entre ellos Usme, debido a su riqueza hídrica y productiva en el ámbito agrícola.

Durante dicho periodo, los hechos más relevantes giraron en torno a la tenencia privada de la tierra, entre los cuales sobresalió la vereda El Destino, que era propiedad de la familia Echeverry. Esta posesión generó excedentes en la producción de papa y ganadería en la vereda, productos que abastecieron a los habitantes de la capital. Posteriormente, las veredas fueron vendidas al General Borda Ortiz, quien destinó los terrenos a la crianza de caballos y vacas en las haciendas Suate y El Destino (Saguamachica, 1997).

Por otra parte, la incorporación de Usme al sur de Bogotá estuvo marcada por otros hechos de gran relevancia para el orden regional y nacional, entre los cuales se destaca la extensión ferroviaria del tranvía. Este proyecto surgió en 1884, durante el gobierno de José Eusebio Otálora, como respuesta al propósito de unir vialmente los Llanos Orientales y Bogotá. En ese contexto, se negoció con una compañía norteamericana la concesión para el transporte urbano sobre rieles, la cual se extendió hasta 1910. La empresa mencionada, The Bogota City Raihvay Company, fue responsable de ampliar la línea desde Chapinero y el centro de Bogotá hacia el suroriente de la capital, con la proyección de llegar a Usme; esta red era administrada por el municipio de Bogotá (Empresa Distrital de Transportes Urbanos, 1990). Finalmente, la Ordenanza 13 de 1889 autorizó la vigencia presupuestal para la construcción de la red del tranvía entre Bogotá y el suroriente de la ciudad, que llegaba hasta Tunjuelito y fue impulsada inicialmente por bestias, luego por vapor y, posteriormente, según el desarrollo del proyecto, por electricidad.

Esta obra civil fue ratificada mediante la Ordenanza 55 de 1916, la cual autorizó el tranvía hasta la hacienda Yomasa (figura 1) en el municipio de Usme. Sin embargo, los trabajos iniciaron únicamente en agosto de 1917 y se extendieron por 14 kilómetros de vía, que se finalizaron diez años después, en 1927. Posteriormente, se proyectó la extensión de la red hasta el municipio cundinamarqués de Chipaque, cuya ejecución se realizó a partir de 1929. Finalmente, a pesar de los estudios realizados entre Usme, Villavicencio, Nazareth y Acacias (Meta) por la casa contratista belga Punchnard (Saguamachica, 1997, p. 31), los proyectos de ampliación del tranvía hacia los Llanos Orientales, concebidos en la administración del siglo XIX y el gobierno de Rafael Núñez, se vieron frustrados por la Ordenanza 17 de 1929, que dispuso la liquidación final y el archivo del proyecto. Como consecuencia, se procedió al levantamiento de los pocos rieles extendidos, lo cual resultó en el fracaso del proyecto debido a las pugnas políticas y administrativas entre terratenientes, el gobierno de turno y los contratistas.

Aunado a lo anterior, el enorme potencial ambiental de Usme llevó al gobierno central a construir la represa La Regadera entre 1927 y 1928, para lo cual contrató obreros inmigrantes provenientes de los departamentos del Meta, Tolima, Boyacá y Cundinamarca. Estos trabajadores, tras cinco años, colonizaron dichas zonas y fundaron barrios populares en Usme, tales como Casa Loma, Alfonso López y Antonio José de Sucre; además, se dedicaron a actividades informales, a trabajos no calificados en el centro y norte de la capital, así como a cultivos agrícolas. Cabe resaltar que esta represa fue la obra de mayor infraestructura hidráulica de Bogotá

en ese periodo, no solo por proveer el líquido vital al Distrito, sino también porque consolidó la integración de Usme a Bogotá desde el centro ordenador. En este marco, resulta pertinente ilustrar la transformación territorial mediante la figura 1, que muestra el sector de Yomasa en Usme y su relevancia como punto de conexión estratégica.

Figura 1. Sector de Yomasa en la localidad de Usme



Nota: El sector de Yomasa, situado en la localidad de Usme, constituyó a principios de la década del año 2000 un cruce obligatorio distrital, regional y nacional.

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá, (s. f)

Hasta la década de 1990, la inclusión de Usme al Distrito se caracterizó por la ejecución de obras públicas que se orientaron principalmente a satisfacer los intereses del gobierno central. Entre estas destacaron la implementación de la red vial principal sur-norte y las adecuaciones y estrategias políticas en la vía Usme-Villavicencio (Meta). Estas intervenciones respondieron a la necesidad de ejercer control territorial y contrarrestar la influencia de grupos guerrilleros e insurgentes,

especialmente tras la reforma de tierras en Sumapaz en 1936. No obstante, dicha integración descuidó aspectos fundamentales para el desarrollo de una localidad en proceso de crecimiento urbano, como la creación de centros educativos universitarios y tecnológicos, bibliotecas públicas, centros deportivos municipales y edificios administrativos, entre otros equipamientos esenciales.

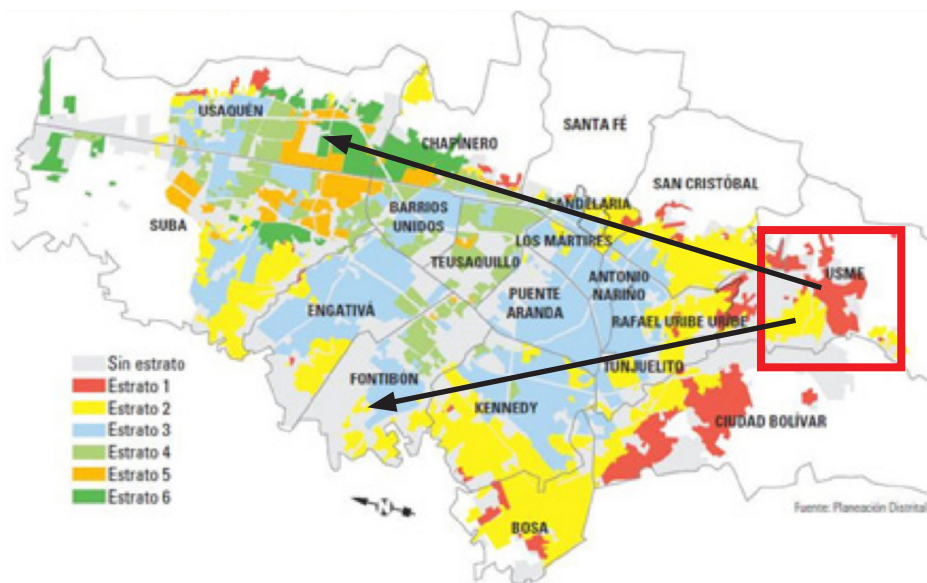
Por otra parte, los aspectos relacionados con el tipo de población —su origen, culturas, articulaciones y desencuentros con la ciudad— y la oferta de mano de obra no calificada pero absorbida por las empresas, impusieron a Usme una política de periferia excluida y segregada. En este sentido, la relación con el epicentro histórico del conflicto de tierras en el país, Sumapaz y la vía terrestre que conecta con los Llanos Orientales durante el siglo pasado, imprimieron en Usme características territoriales específicas que aún persisten.

Asimismo, cabe destacar que la localidad de Usme ha recibido las consecuencias políticas y socioculturales derivadas del conflicto armado colombiano del siglo XX y de las violencias urbanas. Esta situación se evidencia en la ocupación de sus territorios por migrantes y desplazados forzados durante las décadas de 1950 y 1970, así como por habitantes marginados y en situación de pobreza, quienes provienen tanto de la capital como de otras regiones del país y residen en el sur de Bogotá. Dicho de otro modo, se trata de poblaciones que no acceden a los servicios urbanos básicos en la creciente Bogotá ni pueden costear los pagos de arriendo, movilidad, alimentación, recreación y entretenimiento, ni tampoco los servicios públicos domiciliarios, como el acceso al agua potable, la energía y el alcantarillado, en zonas del norte y centro de la capital (Santafe, 1998, pp. 66-68).

En cuanto a la organización administrativa, la capital del país se estructura en 20 localidades, de acuerdo con el artículo 46 de la Ley 1 de 1992 y el Decreto 1421 de 1993 del Distrito Capital, específicamente en el título V, capítulo I, artículos 54 y 60, dedicado a las localidades. Este marco normativo ha sido objeto de varias revisiones en los años 2000 y 2014, como resultado de criterios operativos, tecnocráticos y presupuestales que han orientado la división territorial hacia una escala deductiva, conveniente para la centralización política. Cabe señalar que el alcalde mayor designa a los gobernantes de cada localidad. El ordenamiento territorial y la economía distrital desigual (figura 2) se reproducen en unidades más pequeñas de división territorial, las cuales se emplean exclusivamente en el Distrito y se denominan Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ). Estas UPZ se entienden como unidades funcionales y morfológicamente equivalentes, ubicadas en suelo urbano y en expansión (Cámara de Comercio de Bogotá, 2005, p. 42).

Usme se localiza al sur de la capital y cuenta con una extensión territorial de 21 556 hectáreas. De esta extensión, el 85 % corresponde a áreas rurales, representadas en 14 veredas que suman un total de 18 306 hectáreas, mientras que el 15 % restante se destina a suelo urbano, es decir, 2063 hectáreas, donde se desarrolla la localidad. Cada una de las UPZ ha sido clasificada en un tipo según sus características: el Tipo I corresponde a zonas residenciales, donde predominan los estratos 1 y 2, lo cual evidencia grandes diferencias en infraestructuras y equipamientos, mientras que el Tipo II corresponde a suelo planificado, residencial y de estratos medios. Las UPZ de Usme son: La Flora, Danubio, Gran Yomasa, Alfonso López, Parque Entrenubes y Ciudad Usme.

Figura 2. Mapa de Bogotá, D. C.



Nota: Este mapa de las localidades de Bogotá del año 2000 detalla la estratificación social, primordialmente la de estrato 1. En el recuadro de color rojo, se identifica Usme, una localidad que proporciona mano de obra para diversos trabajos en el centro, suroccidente y norte de la capital. Cabe señalar que la categoría de estrato social alude al poder adquisitivo y a las características socioeconómicas de los barrios.

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. (2014).

La categoría de localidad para Usme fue oficialmente legalizada mediante el Acuerdo 2 de 1992. Sin embargo, su proceso de configuración histórica responde a la apropiación territorial iniciada con el sistema hacendil desde el siglo

XVII y extendida hasta el siglo XX. En 1972, se crearon las Unidades Político-Administrativas denominadas alcaldías menores, momento en el cual Usme fue anexada como municipio al Distrito Especial de Bogotá.

Adicionalmente, el reconocimiento del potencial ambiental de la localidad se fundamenta en la calidad de sus suelos, aptos para una amplia variedad de cultivos agrícolas, lo cual ha permitido que Usme sea identificada como la despensa agrícola de Bogotá. Así mismo, se destacan la disponibilidad de recursos hídricos que abastecen al distrito, la presencia de recursos renovables, la diversidad de flora y fauna, y el considerable potencial minero en materiales pétreos. No obstante, esta riqueza natural ha desempeñado un papel inverso debido a procesos de segregación y expropiación territorial. En este sentido, el relleno sanitario Doña Juana ha generado un impacto negativo significativo sobre las fuentes hídricas, como el río Tunjuelo, y ha contribuido a la contaminación del aire que afecta a los habitantes de sectores como Valles de Cafam, La Aurora, Tenerife, e incluso de la localidad Ciudad Bolívar (Veeduría Distrital, 2005, p. 23).

Por otra parte, vinculados a las particularidades medioambientales y ecológicas del territorio (figura 3), los aspectos geográficos de Usme se relacionan estrechamente con problemáticas como la construcción insuficiente de viviendas adecuadas para las unidades familiares, la ausencia de centros educativos especializados —tales como el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) y universidades— y de servicios de salud de calidad. Además, la carencia de plazas de mercado zonales, centros de acopio mayoristas, parques recreativos zonales y centros comerciales que dinamicen sectores de la economía formal, así como la necesidad de un hospital con mayor capacidad y mejores servicios, entre otros aspectos, propician que en Usme persistan procesos de exclusión social y marginalidad. La figura 3 ilustra de manera significativa la organización espacial y social de la localidad, de manera que permite visualizar las dinámicas territoriales descritas previamente.

Es pertinente destacar la significativa transformación urbanística y cultural que supuso la implementación del sistema masivo de transporte Transmilenio (TM) en Usme, iniciada desde el centro de la capital a principios de la década de 2000, proceso que facilitó la adecuación de las principales vías, como la Caracas, Vía a Usme, Santa Librada, Yomasa, Monte Blanco y Avenida Boyacá Sur-Autopista al Llano, para los viajeros provenientes de fuera de Bogotá. En consecuencia, se generaron mejores condiciones de transporte hacia el centro y norte de la capital colombiana. No obstante, este avance trajo consigo el desafío de ampliar las

Figura 3. Organización de Usme



Nota: en el fondo, panorámica de los barrios Antonio José de Sucre de la UPZ 58 Comuneros. En estas áreas, habitadas por poblaciones de estrato 1 y 2, el servicio alimentador del sistema masivo de transporte público se extendió a partir del año 2005.

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá. (s. f.).

frecuencias, optimizar las rutas y mejorar el servicio del sistema masivo como transporte integrado, dada la elevada demanda de usuarios que se presenta especialmente en horas pico, vinculadas a actividades laborales, educativas y otros servicios (figura 4).

Figura 4. comercio en el sector Santa Librada



Nota: Se presenta una descripción del comercio informal del sector Santa Librada en el año 2010, el cual constituye una manifestación de las organizaciones espaciales y económicas de Usme, y se localiza sobre una vía principal que conecta la localidad con el centro.

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá. (s. f.).

En las figuras 3 y 4 se observa un modelo de ocupación del territorio ambiental y socialmente ajeno a las políticas de Estado sobre regulación de usos del suelo y garantía de servicios básicos, a lo cual se añade la carencia de ofertas de servicios de ciudad, como parques zonales y sistemas de transporte multimodales. Así, estas formas de poblamiento y ocupación confrontan el modelo de ordenamiento planificado desde la gestión gubernativa, puesto que, además, carecen de los servicios relacionados con la ciudad y lo urbano. Esta situación se convierte en un problema multidimensional que supera la perspectiva de la planificación estatal (figura 5)

Figura 5. *Perspectiva territorial-ambiental*



Nota: perspectiva de la ocupación territorial por la vivienda informal, las formas de poblamiento informal y la poca accesibilidad a los servicios de transporte y vialidades en la localidad de Usme.

Fuente: Saguamachica. (1997).

En la figura 6 se observa un modelo de ocupación territorial que, tanto en lo ambiental como en lo social, se desarrolla al margen de las políticas estatales de regulación de usos del suelo y de la garantía de servicios básicos. Asimismo, se evidencia la ausencia de servicios urbanos esenciales, como el acceso a la movilidad mediante sistemas de transporte público masivo y articulado. Estas modalidades de poblamiento y ocupación desafían el modelo de ordenamiento planificado promovido por la administración gubernamental, pues carecen de los servicios

propios de la ciudad y del entorno urbano, lo cual genera una problemática multi-dimensional que trasciende el alcance de la planificación estatal. Particularmente, en barrios como Antonio José de Sucre (figura 6), la acción estatal ha propiciado mejoras en la concentración de habitantes a través de la construcción del salón comunal, el cual se convierte en centro de poder administrativo y en un espacio de encuentro que, a su vez, funcionaba como paradero informal de rutas de transporte antes de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

Figura 6. *Salón comunal del barrio José Antonio Sucre*



Nota: La respuesta formal al diseño de un salón comunal, destinado al servicio social y comunitario del barrio entre 2006 y 2008, incluyó una intervención estatal para mejorar las locaciones institucionales y se erigió como eje articulador del servicio de transporte de rutas interurbanas.

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá. (s. f.).

Las dinámicas urbanas configuradas durante el siglo XX y la primera década del XXI en Usme evidencian las contradicciones inherentes al capitalismo, al urbanismo modernizador y a los sistemas sociales excluyentes en cuanto a la movilidad urbana, el acceso a centros educativos de nivel superior y los servicios de salud de mediana y alta complejidad. Como señala Morin (1990),

La conciencia de la multidimensionalidad nos lleva a la idea de que toda visión unidimensional es limitada, pero la conciencia de la complejidad nos permite entender que nunca podremos escapar de la incertidumbre ni alcanzar un saber absoluto: "la totalidad es la no verdad". (p. 67)

Ejemplo de ello son, por una parte, los estudios realizados en Medellín tras la reconfiguración urbana propiciada por el metro-metrocable (Dávila & Brand, 2012), y, por otra, los planteamientos de las teorías de la complejidad sobre movilidad en el siglo XXI (Urry, 2011).

En este sentido, el análisis de la reconfiguración territorial y sus repercusiones en la movilidad urbana abarca dimensiones que se reorganizan para propiciar, en la práctica, el diálogo de saberes y el entretrejo de conocimientos grupales vinculados al contexto. Esta integración recursiva de saberes se sostiene mediante procesos inter y transdisciplinarios, donde el intercambio y la cooperación se producen de manera democrática (Gonfiantini, 2016). Así, la concepción de integración y articulación de los distintos saberes se fundamenta en situaciones reales, particularmente en los medios de transporte y en los usos de la movilidad.

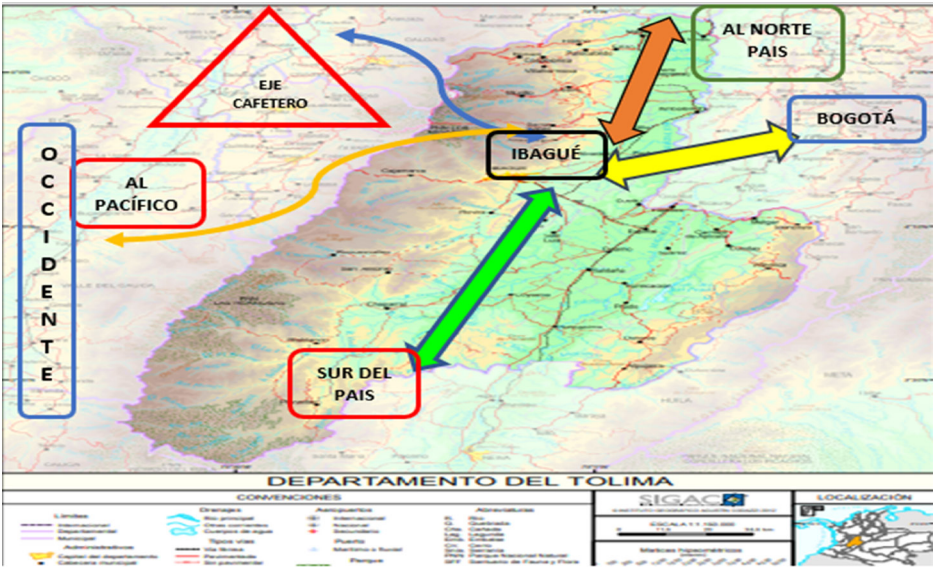
El caso de Ibagué

El departamento del Tolima, cuya capital es Ibagué, funciona como articulador estratégico entre el centro y el sur del país (figura 7). Este territorio constituye un espacio donde convergen múltiples y a menudo contradictorios flujos de personas, actores sociales, dinámicas, lugares y territorialidades; así, en él se presentan fenómenos de competencia, divergencia, acumulación, articulación y retroacción. Ibagué, reconocida como ciudad intermedia en Colombia, presenta modelos de ocupación, apropiación e interacción caracterizados por su complejidad, ya que se manifiestan tanto en contradicciones como en complementariedades, lo cual evidencia continuidades y discontinuidades en las formas de construir comunicación a través de diversos medios, redes e infraestructuras.

Estas dinámicas resaltan la necesidad de analizar la ciudad, dividida en 13 comunas, más allá de sus dimensiones geográficas, físicas y político-administrativas. Como señalan Narváez y Gallo (2015), en las ciudades se “establecen redes de comunicación que relacionan puntos distantes de su geografía y dejan sin relación a otros puntos a pesar de su cercanía física” (p. 9), lo cual orienta el análisis y el estudio urbano hacia la comprensión de redes y flujos desde la perspectiva de la complejidad.

La ciudad de Ibagué es estructurada por fuerzas políticas que, a través de las comunas, buscan alcanzar la universalización ciudadana de los derechos sociales, ambientales y económicos para el año 2028, según lo estipula el Plan de

Figura 7. Complejidad territorial e integradora del Tolima-Ibagué



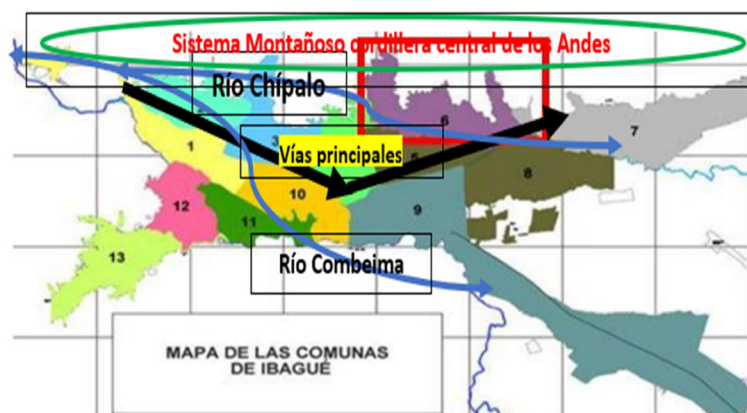
Nota: Mapa político del Tolima, cuyo centro articulado es Ibagué. El Tolima es el territorio de fronteras y cruces de caminos al sur, occidente y norte de Colombia por vía terrestre, lo cual le confiere una importancia alta en el control territorial, las dinámicas de movilidad y poblacionales.

Fuente: Secretaría de Planeación Municipal (2024).

Ordenamiento Territorial. Sin embargo, este modelo de ocupación territorial no explicita el enfoque socioambiental histórico en el artículo 8 del Decreto municipal 0823 de 2014, el cual se orienta hacia un análisis multidimensional, aunque reconoce el potencial ambiental y paisajístico que caracteriza a la ciudad. En el modelo de ocupación definido por el decreto, se contempla el crecimiento controlado del territorio en las comunas 6, 7 y 9, específicamente en sectores como El Vergel, El Salado y Picalaña.

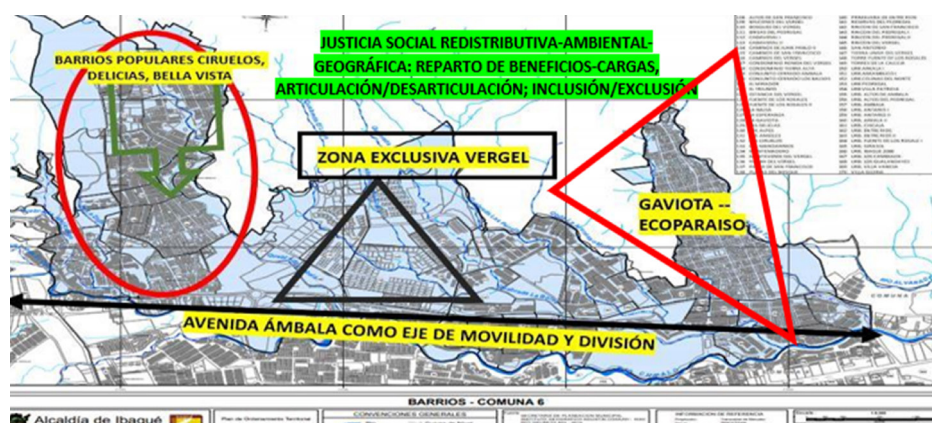
Las figuras 8 y 9 describen la modalidad de organización territorial de Ibagué. Así, desde la perspectiva de la organización política, la comuna representa el agrupamiento de barrios localizados en una zona delimitada por la vía principal de tránsito vehicular; esta disposición permite articular las profundas desigualdades geoespaciales que se generan por los distintos modelos de ocupación y apropiación del territorio. Todo ello, sin embargo, está condicionado por factores histórico-socioeconómicos, las dinámicas de movilidad y los sistemas de transporte, e incluso por aspectos antropo-ecosistémicos.

Figura 8. Mapa cartográfico administrativo de Ibagué-Tolima en Colombia



Fuente: Secretaría de Planeación Municipal (2024).

Figura 9. Cartografía de la Comuna 6 de Ibagué-Tolima en Colombia



Fuente: Secretaría de Planeación Municipal (2024).

Ibagué se configura como una ciudad intermedia dentro del sistema urbano colombiano, la cual se destaca por sus significativas ventajas ambientales y sociales. Sin embargo, su ordenamiento territorial resulta limitado, lo que perpetúa la ausencia de accesibilidad, articulación y diálogo con dinámicas urbanas esenciales. Entre estas se incluyen los servicios de transporte, la salud pública, las instituciones universitarias, las infraestructuras destinadas al uso público —como los parques recreacionales municipales— y la organización de actividades comerciales e industriales en zonas específicas.

Cabe señalar que la integración de Ibagué a los procesos institucionales de planificación socioambiental ocurrió de manera tardía, concretamente a finales del siglo XX. Dichos procesos se articularon principalmente en torno a los ríos Combeima y Chípalo, lo cual se concretó con la expedición del Acuerdo 0116 de 2000, que inició los planes de ordenamiento territorial. Con ello, se buscó remediar, aunque parcialmente, problemáticas como el crecimiento urbano de barrios marginales, la expansión del acueducto municipal y la consolidación de la malla vial primaria, entre otros aspectos relevantes.

Emplazada en plena cordillera Central sobre el valle del río Combeima (figura 10), Ibagué presenta su centro histórico poblacional en la intersección del barrio Libertador, orientado al norte. A partir de este núcleo, las sucesivas formas de poblamiento y el desarrollo urbano horizontal se han extendido hasta la apropiación y transformación de suelos en las comunas 6, 7 y 9. Es precisamente durante la década de 2000 cuando se registran procesos de crecimiento poblacional, expansión residencial mediante construcción vertical y el surgimiento de dinámicas socioambientales complejas en dichos sectores.

Figura 10. Vista panorámica de Ibagué desde las montañas de La Martinica



Fuente: Elaboración propia.

En la Comuna 6 de la ciudad, la edificación se desarrolla a partir de múltiples procesos de apropiación de los distintos suelos, lo cual evidencia las marcadas y persistentes disparidades dentro de la municipalidad. Esta comuna se localiza sobre las laderas del sistema montañoso de la cordillera Central, en territorios predominantemente lodosos, arenosos y de escasa fertilidad. Así, la coexistencia de lógicas

opuestas en un mismo territorio se manifiesta en los modelos históricos de poblamiento y en los tipos de asentamientos urbanos. Por ejemplo, el crecimiento demográfico y urbano de barrios populares y marginales, como Las Delicias I y II, responde a procesos de desplazamiento forzado derivados del conflicto armado colombiano. Paralelamente, se observa el surgimiento de sectores residenciales de alto valor financiero y avalúo, como El Vergel, donde residen tanto habitantes locales como extranjeros con capitales que migran hacia ciudades intermedias y seguras.

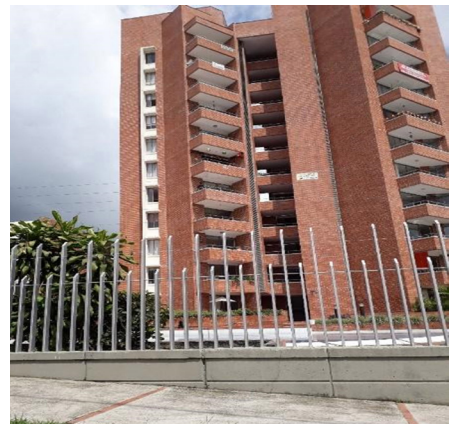
En particular, la Comuna 6 de Ibagué constituye un escenario propicio para la emergencia de dinámicas y sistemas complejos característicos de la ciudad intermedia colombiana. Esto se debe no solo a las formas contradictorias de relacionamiento entre redes y flujos —de población, capitales, infraestructuras, tecnologías, sistemas educativos y sociales—, sino también a las diferencias en los procesos de poblamiento y sus tendencias en la comuna, la estratificación social y los niveles de ingresos económicos. En este sentido, se observa una amplia gama que va desde los estratos más bajos (Delicias-Gaviota; figura 11), cuyos ingresos no superan el salario mínimo mensual en Colombia (equivalente a aproximadamente 250 dólares estadounidenses), pasando por las clases medias (barrios residenciales y conjuntos cerrados), conformadas por trabajadores de empresas públicas estatales y privadas, hasta los exclusivos sectores de clase alta (El Vergel; figura 12), donde los ingresos familiares mensuales más bajos oscilan entre 5000 y 7000 dólares estadounidenses. Este último rango constituye, para la ciudad de Ibagué, un ingreso elevado para clases sociales con altas demandas de servicios urbanos.

Figura 11. *La Gaviota*



Fuente: Elaboración propia.

Figura 12. *El Vergel*



Fuente: Elaboración propia.

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) establece sistemas estructurantes que permiten definir los distintos usos del suelo y la ocupación del espacio público. Uno de estos sistemas es el de Movilidad, según lo estipula el artículo 27 del POT, que se define de la siguiente manera: “El sistema de movilidad hace referencia a las condiciones de la infraestructura vial, transporte y parqueaderos en el municipio y a su gestión, como elemento determinante para la productividad y calidad de vida de los habitantes de Ibagué” (Secretaría de Planeación Municipal, 2019, p. 58). En este contexto, la entidad gubernamental aborda la movilidad desde una perspectiva reduccionista y unidimensional, pues se enfoca principalmente en el incremento de infraestructura asfaltada destinada a vías, transporte y parqueaderos. Sin embargo, esta visión es limitada si se compara con definiciones más integrales, en las cuales la movilidad se entiende como un atributo inherente a las personas, que abarca la ocupación y el desplazamiento de un espacio a otro. En contraste, el transporte implica el desplazamiento urbano de personas, objetos, bienes de mercado y animales (Dangond-Gibson et al., 2013, p. 26). Para ello, resulta indispensable el diseño y la implementación de un sistema de transporte eficiente.

En consecuencia, los modelos de planificación urbana que abordan la movilidad de manera reduccionista, unidimensional y poco propositiva tienden a favorecer la multiplicación del parque automotor, la saturación de las vías y el aumento de la congestión (figura 13), lo cual genera impactos negativos tanto en el medioambiente y los ecosistemas como en la salud pública, la seguridad vial y la pérdida de tiempo real de los ciudadanos. Por tanto, para esta investigación,

Figura 13. *Modelo de planificación para el transporte*



Fuente: ONU Hábitat (2020).

la movilidad se concibe de manera amplia, por cuanto abarca dimensiones como la salud, el género, las movilidades alternativas, el cambio climático y la eficiencia energética. Asimismo, se reconoce que la planificación urbana y el transporte, e incluso la violencia urbana dentro de los sistemas de transporte, constituyen elementos esenciales dentro de los planes de desarrollo, que funcionan como rutas de acción, aunque sea en el plano teórico.

Así, la ciudad de Ibagué se ha consolidado en el sistema de ciudades del país, gracias a un programa impulsado por el Departamento Nacional de Planeación y las Naciones Unidas, el cual busca articular propuestas para el desarrollo urbano y la movilidad. En esta línea se destaca la aprobación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) como única respuesta institucional a la problemática de movilidad, abordada exclusivamente desde la perspectiva del transporte y la infraestructura vial.

Por su parte, Findeter (2020) realiza un análisis del territorio desde la óptica de la cuenca del río Combeima, fuente que abastece de agua potable al 87 % de la población. Sin embargo, esta visión centralista y orientada principalmente al aprovechamiento económico del suministro y consumo de agua omite la existencia de más de 25 acueductos comunitarios y veredales presentes tanto en la zona urbana como rural de la ciudad. Estos acueductos funcionan de manera autónoma, sin depender de la directriz financiera y política de la empresa municipal, en un contexto donde se observan tendencias de crecimiento y densidad urbana-poblacional, así como cambios en el uso del suelo, el cual transita de ser de expansión urbana a albergar grandes proyectos de vivienda privada para clases altas y trabajadores de ingresos medios. Esta situación afecta no solo el abastecimiento de agua potable en las comunas 9, 7 y 6, sino que también repercute negativamente en las dinámicas de movilidad y los servicios integrales de la ciudad, especialmente para la población zonificada.

Metodología

En el presente trabajo se adoptó un marco metodológico de tipo mixto (Sautu, 2008), el cual empleó el método etnográfico para recolectar las fuentes de información documental y definir criterios de selección. Específicamente, se delimitó el universo de estudio en Usme y, para el caso de Ibagué, en la Comuna 6. Para esta investigación, la muestra no probabilística (casos) se aplicó específicamente en los sectores de Alfonso López-Usme.

Las actividades orientadas a la obtención de información incluyeron trabajo de campo, consulta de archivos y la aplicación de encuestas. Inicialmente, se acudió a distintas entidades y secretarías distritales y locales de la ciudad de Bogotá, D.C., específicamente en Usme, entre las cuales se encontraban:

- Secretarías Distrital y Local de Planeación.
- Secretaría de Educación Local.
- Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal (IDEPAC).
- Contraloría General de la República (CRG).
- Bibliotecas públicas Luis Ángel Arango, El Tunal y La Marichuela de Usme, junto con la Biblioteca de la Universidad de los Andes.
- Consejo Local de Planeación (CPL).
- Junta Administradora Local de Usme (JAL).

Criterios de pertinencia y evaluación de la información

La selección de información se orientó a la reconstrucción territorial de Usme, para lo cual se describió su historia local mediante un enfoque histórico-descriptivo. Se consideraron dinámicas de tipo macroterritorial (control de corredores estratégicos en Colombia hacia el suroriente del país por la vía Autopista Villavicencio-Usme), intermedia (localidades cercanas como Ciudad Bolívar) y microterritorial (Usme-Alfonso López). Para garantizar la rigurosidad en la selección y el análisis de la información, se establecieron criterios de pertinencia enfocados en la actualidad de los datos, la representatividad de las fuentes y la relevancia para los objetivos del estudio. El proceso de evaluación incluyó la triangulación entre documentos oficiales, testimonios de actores locales y resultados del trabajo de campo, lo cual permitió validar y enriquecer la comprensión de los fenómenos sociales y territoriales abordados.

Este análisis incorpora tanto factores externos, que incluyen situaciones críticas de exclusión social derivadas de fenómenos históricos, como factores subjetivos relacionados con las lógicas de participación ciudadana, las percepciones, el poder local y el grado de cohesión comunitaria. La información obtenida resulta de acercamientos cuidadosos con líderes comunitarios de reconocida trayectoria en Usme, quienes han residido en la localidad durante al menos los últimos 15 años.

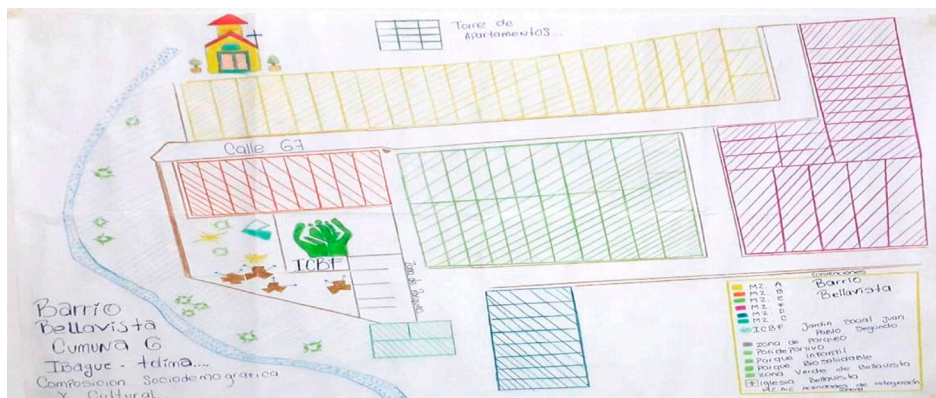
En el caso de Ibagué, se llevó a cabo un proceso integrador que replantea la cartografía gubernamental, mediante la observación, la realización de recorridos barriales y el reconocimiento de dinámicas, actores sociales, bases ecosistémicas

y la oferta de bienes y servicios. Asimismo, se diseñó y aplicó una encuesta sobre movilidad y transporte a la población seleccionada como muestra en la Comuna 6 de Ibagué, con el propósito de indagar y recabar datos sobre procesos articulados en economía, movilidad, transporte y medioambiente.

Resultados y discusión

En este apartado se presentan los principales hallazgos del análisis territorial y social realizado en las comunas seleccionadas, con especial énfasis en Ibagué y Usme. Los resultados permiten comprender la manera como la comunidad se apropia de su espacio, las dinámicas de movilidad y transporte, así como los retos económicos y ambientales que enfrentan sus habitantes. El enfoque integra perspectivas históricas, sociales y ambientales, de modo que brinda una visión integral sobre las problemáticas y las oportunidades identificadas en el territorio (figura 14).

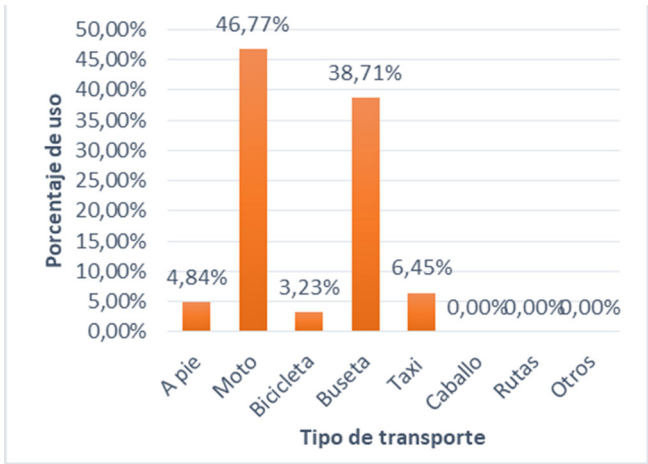
Figura 14. Cartografías sociales del territorio en Ibagué, Comuna 6



Fuente: Elaboración propia.

Con las cartografías territoriales se reconstruyen las percepciones y las formas de apropiación del suelo y sus componentes sistémicos por parte de una comunidad y sus habitantes (figura 15), quienes de forma histórica han realizado procesos sociales, políticos y ambientales sobre el territorio, como, por ejemplo, implementar un modelo de ocupación informal y desigual, a lo cual se añaden las características propias del lugar.

Figura 15. Medios de transporte utilizados en la Comuna 6 de Ibagué



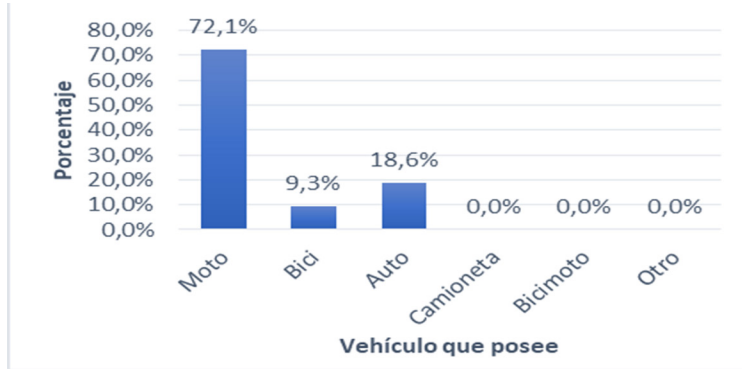
Fuente: Elaboración propia.

La población encuestada de la Comuna 6 utiliza diversos medios de transporte, distribuidos de la siguiente manera: el 46,7 % se transporta en moto, el 38,7 % lo hace en buseta, el 6,4 % se moviliza en taxi, mientras el 4,8 % lo hace a pie y el 3,2 % en otros medios. A pesar de esta diversidad de opciones, la demanda de servicios de movilidad es alta, en un contexto territorial cuya población, mayoritariamente de estratos 1 y 2 empobrecidos, no supera los 15 mil habitantes.

Del total de la población encuestada, solo 43 personas cuentan con algún tipo de vehículo (figura 16). Entre estos, se identificaron los siguientes: el 76,1 % posee motocicleta, el 18,6 % automóvil y solo el 9,3% bicicleta como medio de transporte (figura 17). Estas demandas sociales de transporte tienen implicaciones directas sobre la seguridad vial, pues la mayor tasa de uso de medios motorizados, como la motocicleta, se asocia con una tendencia al incremento de cifras negativas en la seguridad vial, manifestadas en lesiones y muertes. Esta situación se produce en desmedro de la sostenibilidad, la mitigación de la contaminación y la salud pública, especialmente al considerar el fomento del uso de la bicicleta en una ciudad que aún no ha desarrollado una infraestructura adecuada para ello.

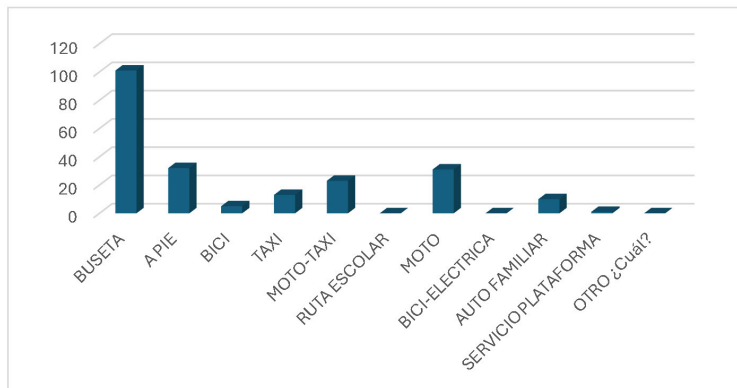
El ingreso económico promedio en la población citadina equivale a un salario mínimo legal mensual que, en 2021, ascendía aproximadamente a 220 dólares americanos. Esta cantidad, no obstante, genera un desfase considerable entre lo realmente percibido y lo efectivamente gastado por cada unidad de hogar y de

Figura 16. Tipo de vehículo que poseen los habitantes en la *Comuna 6 de Ibagué*



Fuente: Elaboración propia.

Figura 17. *Tipo de transporte más utilizado*



Fuente: Elaboración propia.

familia, una brecha que se acentúa si los costos de movilidad —por ejemplo, los pagos de servicio público de transporte y los gastos de combustible para motocicletas— representan el 15 % real del ingreso. Tal situación obedece al alto costo de vida, desprovisto de subsidios para las clases empobrecidas, y a las políticas privatizadoras del transporte, el cual es manipulado por un reducido grupo de 3 o 4 empresas del sector privado en la ciudad.

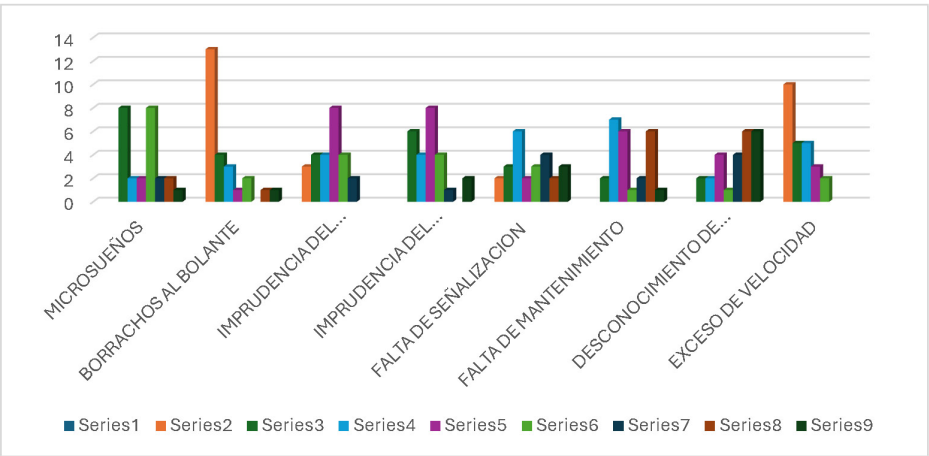
Sin desconocer las propias dinámicas y territorialidades históricas, los riesgos asociados a la movilidad urbana en ciudades intermedias y centros poblacionales superiores a 500 mil habitantes, como Usme, se pueden caracterizar por

condiciones similares. Entre estas, se incluye la conducción urbana por parte de actores viales en estado de alicoramiento, un fenómeno crítico en la movilidad a nivel nacional en Colombia, lo cual conduce a una ciudadanía.

Conclusiones

La movilidad urbana representa una dimensión fundamental en el análisis de los territorios contemporáneos, pues refleja tanto las capacidades estructurales de una ciudad como las desigualdades sociales y económicas que enfrentan sus habitantes. En este sentido, el caso de la Comuna 6 de Ibagué evidencia que la mayoría de la población citadina percibe, en promedio, un salario mínimo legal mensual, equivalente aproximadamente a 220 dólares americanos en 2021. Esta cifra resulta insuficiente para cubrir el gasto efectivo de cada hogar, especialmente si se considera que los costos de movilidad —los cuales incluyen pagos por servicios de transporte público y el consumo de combustibles para motocicletas— pueden llegar a representar hasta un 15 % del ingreso mensual. Este porcentaje es especialmente alto para quienes se encuentran en condiciones de vulnerabilidad económica, una situación que se explica en parte por la ausencia de subsidios y la implementación de políticas de privatización en el sector transporte, el cual es gestionado principalmente por un reducido grupo de empresas privadas en la ciudad (figura 18).

Figura 18. Riesgos asociados a la movilidad urbana



Fuente: Elaboración propia.

La desigualdad en el acceso al transporte se manifiesta también en la frecuencia y el tipo de uso de los distintos medios de movilidad. Como revelan las figuras del análisis, y a pesar de la diversidad de opciones, las personas suelen optar por los medios de transporte más económicos, prácticos o seguros, aun cuando esta elección conlleve limitaciones en la calidad del servicio o en los tiempos de desplazamiento. El predominio de las motocicletas y del transporte público colectivo en ciertas comunas obedece tanto a la falta de alternativas viables, como a la necesidad de ajustar el gasto cotidiano ante la precariedad de los ingresos (figura 17).

Adicionalmente, deben considerarse los riesgos asociados a la movilidad urbana, los cuales son especialmente graves en ciudades intermedias y centros poblacionales con más de 500 mil habitantes. Tal como ocurre en Usme y en comunas de ciudades como Ibagué, la movilidad está marcada por dinámicas históricas y territoriales propias, pero también por problemáticas recurrentes a nivel nacional, como la conducción bajo los efectos del alcohol, un fenómeno que no solo constituye un riesgo crítico para la seguridad ciudadana, sino que además pone de manifiesto la urgencia de fortalecer los controles, la educación vial y las estrategias preventivas, además de fomentar una cultura de responsabilidad y autocuidado entre los actores viales (figura 18).

Desde la perspectiva de los estudios urbanos, la movilidad se concibe como un fenómeno complejo, dado que involucra la interacción entre los diferentes sistemas de transporte y el empleo, a menudo restringido, de opciones más sostenibles y saludables, como la bicicleta. La baja utilización de este medio no solo restringe la reducción de la huella ambiental, sino que, además, repercute negativamente en la salud pública, ya que limita la actividad física y el contacto con entornos naturales o seminaturales dentro de la ciudad. Las causas de esta situación son diversas, entre las cuales se incluyen la falta de infraestructura adecuada, la inseguridad vial y la escasa promoción desde las políticas locales.

Las formas tradicionales de ocupación del territorio contrastan con los modelos modernos y las directrices estatales en materia de planificación urbana. Esta tensión se evidencia en ejercicios académicos y participativos, como los talleres de cartografía social y los recorridos por barrios, los cuales buscan visibilizar las percepciones, necesidades y aspiraciones de los habitantes de estos espacios. Estas actividades, a su vez, revelan conflictos entre la permanencia de estructuras históricas —como la centralidad de ciertas vías o la persistencia de patrones de asentamiento informal— y la llegada de proyectos modernos que, en ocasiones, no consideran las dinámicas y saberes locales.

En este contexto, resulta imprescindible repensar el diseño e implementación de políticas públicas orientadas a la movilidad urbana, con un enfoque que promueva alternativas más inclusivas, equitativas y sostenibles. Es fundamental que dichas políticas integren tanto el aprendizaje histórico como las demandas emergentes de la ciudadanía, por cuanto favorece la construcción de ciudades más seguras, resilientes y saludables. Esto implica reconocer la movilidad como un derecho y garantizar el acceso universal, especialmente para personas con mayores barreras económicas, sociales o físicas.

Asimismo, la integración de nuevas tecnologías y prácticas innovadoras puede ofrecer respuestas más adaptadas a las realidades cambiantes del territorio: desde sistemas de transporte inteligente hasta soluciones basadas en la naturaleza que mejoren la conectividad y la calidad ambiental urbana. No obstante, la viabilidad de estas alternativas dependerá en gran medida de la voluntad política, la participación ciudadana y la capacidad de articular esfuerzos entre los distintos actores y sectores de la sociedad.

En suma, el análisis de la movilidad urbana en contextos como la Comuna 6 de Ibagué permite comprender las múltiples dimensiones que configuran el desplazamiento cotidiano y los desafíos que enfrentan las ciudades intermedias para garantizar el bienestar colectivo. La reflexión académica y ciudadana resulta clave para avanzar hacia modelos de movilidad más justos y eficientes, que reconozcan la diversidad de experiencias y promuevan el equilibrio entre tradición e innovación. Solo así será posible construir territorios urbanos inclusivos, capaces de responder a las exigencias del presente y del futuro.

Referencias

- Alcaldía Mayor de Bogotá, DC. (2016). *Constitución Política de Colombia 1991*. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4125>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (s. f.). Diagnóstico local: Usme [Fotografía]. Secretaría Distrital de Planeación. https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/diagnostico_usme_2017.pdf
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (s. f.). Diagnóstico físico y socioeconómico de la localidad de Usme [Fotografía]. Secretaría Distrital de Planeación. https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/diagnostico_usme_2017.pdf
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (s. f.). Sector de Yomasa, localidad de Usme [Fotografía]. Repositorio Digital de Bogotá (Archivo de Bogotá). <https://archivobogota.secretariageeneral.gov.co/>

- Blanco, J., Bosoer, L., & Apaolaza, R. (2014). Gentrificación, movilidad y transporte: Aproximaciones conceptuales y ejes de indagación. *Revista de Geografía Norte Grande*, 58, 41–53. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0718-34022014000200003&lng=es&nrm=iso
- Bracho, L. R., González, A. M., & Millán, J. D. (2020). La movilidad urbana como eje del desarrollo en el Sistema de Ciudades de Colombia: un análisis del CONPES 3819. Editorial Universidad del Rosario. <https://repository.urosario.edu.co/handle/10336/20145>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2005). Guía práctica para entender el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá. Dirección de Estudios y Consultoría. <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/handle/11520/2855>
- Castillo de Herrera, M., & Negret, F. F. (Eds.). (2007). *Procesos urbanos informales y territorio. Ensayos en torno a la construcción de sociedad, territorio y ciudad*. Universidad Nacional de Colombia.
- Capel, H. (1975). La definición de lo urbano. *Estudios Geográficos*, (138–139), 265–301. <https://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm>
- Carrión, F. (2013). El desafío político del gobierno de la ciudad metropolitana en América. En *La gestión urbana en América Latina: Debates desde la reflexión–acción* (pp. 23–47). Universidad Piloto de Colombia.
- Casas, J., Ortiz, P., & Delgado, A. (2019). Dialógica bioculturalidad-sustentabilidad para la investigación territorial. En *Reflexiones sobre investigación integrativa: Una perspectiva inter y transdisciplinar*. Clacso.
- Cepeda, H. (2013). El proyecto urbano: Encuentros y desencuentros en la discusión sobre la ciudad moderna. En *La gestión urbana en América Latina: Debates desde la reflexión–acción* (pp. 141–158). Universidad Piloto de Colombia.
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2014). Documento CONPES 3819: Política Nacional para la Consolidación del Sistema de Ciudades en Colombia. Consejo Nacional de Política Económica y Social. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3819.pdf>
- Dangond-Gibson, C., Jolly, J.-F., Monteoliva, A., & Rojas, F. (2013). *Del transporte a la movilidad urbana en Bogotá: Más que un problema de vías y automotores*. Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Dávila, J., & Brand, P. (2012). *Movilidad urbana y pobreza*. Universidad Nacional de Colombia.
- Decreto-Ley 1421 de 1993. Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá. Departamento Administrativo de Planeación Distrital, Alcaldía Mayor de Bogotá. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=9027>
- Departamento Administrativo de Planeación Distrital [DAPD]. (2000). Observatorio Alcaldía Local de Usme. observatorioruralbogota.gov.co/apc-aa.../recorriendo_sumapaz.pdf
- Empresa Distrital de Transportes Urbanos [EDTU]. (1990). Historia del transporte en Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá; Imprenta Distrital. <https://archivobogota.secre->

tariageneral.gov.co/sites/default/files/fondo_documental/7.Gula-Empresa-Distrital-de-Transportes-Urbanos.pdf

Estrada, F. (2008). La ciudad: una forma de construir mundos. *Revista Credencial Historia*, 221, 1–15.

Estupiñán, L., & Restrepo, M. (2013). *Asociatividad territorial: Enfoque comparado y análisis en el nuevo contexto de la organización territorial en Colombia*. Editorial Universidad del Rosario.

Financiera del Desarrollo Territorial [Findeter]. (2020). *Ibagué Sostenible 2037* [Documento de trabajo].

Flórez M., A., & Millán, B. C. (2002). *Desafíos de la transdisciplinariedad*. Instituto de Estudios Sociales y Culturales – Pensar, Universidad Javeriana.

García R., A., & Muñoz J., J. J. (2002). *El paisaje en el ámbito de la geografía*. Instituto de Geografía-UNAM.

Giménez, G. (1999). Territorio, culturas e identidades: La región sociocultural. *Estudios sobre las culturas contemporáneas*, 5, 1–33. http://cenedic2.ucol.mx/culturascontemporaneas/contenidos/region_sociocultural.pdf

Gonfiantini, V. (2016). Interdisciplinariedad y transdisciplinariedad: Miradas desde la complejidad. Universidad Nacional de Rosario; Laborde Editor. <https://rephip.unr.edu.co/handle/2133/6122>

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo [ITDP]. (2012). *Planes integrales de movilidad: Lineamientos para una movilidad urbana sustentable. Más allá del auto*. México.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi [IGAC]. (2020). *Mapa del Tolima*. <https://geoportal.igac.gov.co/contenido/mapas-departamentales-fisicos-de-uso-escolar>

Instituto de Desarrollo Urbano. (2020). *Mapa de estratificación socioeconómica de Bogotá D.C.* https://www.researchgate.net/figure/Figura-3-Mapa-de-Bogota-de-localidades-por-estratos-socio-economicos-Localidades_fig1_262515870/download

Hiernaux, D., & Lindón, A. (2016). La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos. *Papeles de población*, 10(42), 101-123. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1405-74252004000400005&lng=es&nrm=iso

Loreto, L. R. (2007). *Perfiles habitacionales y condiciones ambientales: Historia urbana de Latinoamérica siglos XVII–XX*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Morin, E. (1990). Introducción al pensamiento complejo. Editorial Gedisa. https://www.academia.edu/35835003/Morin_Edgar_Introduccion_Al_Pensamiento_Complejo

Morin, E. (1993). *El método I: Naturaleza de la naturaleza*. Ediciones Cátedra.

Morin, E. (s. f.). *El empeño multidimensional*. Universidad Multidiversidad Mundo Real Edgar Morin.

Morin, E. (s. f.). *El paradigma de la complejidad*. Universidad Multidiversidad Mundo Real Edgar Morin.

- Narváez, P. C., & Gallo, J. (2015). Dinámicas urbanas y redes de flujo: una aproximación desde la complejidad. Universidad del Cauca. <https://repositorio.unicauca.edu.co/handle/123456789/1254>
- ONU-Habitat. (2020). Informe Mundial de las Ciudades 2020: El valor del urbanismo sostenible. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. https://unhabitat.org/sites/default/files/2020-12/wcr_2020_spanish.pdf
- Pécaut, D. (2013). Simbólica nacional, liberalismo y violencias. En *Colombia 1910–2010* (pp. 119–198). Editorial Tauros.
- Prigogine, I. (2006). El nacimiento del tiempo (4.ª ed.). Tusquets Editores. https://www.google.com.co/books/edition/El_nacimiento_del_tiempo/rU-mPQAACAAJ
- Posada, C. (2013). 1910–2010: Dos momentos y cien años. En *Colombia 1910–2010* (pp. 119–198). Editorial Tauros.
- Negret, F. (1997). *Algunas consideraciones y conceptos sobre la investigación del espacio, el territorio, lo regional-urbano, la región y la ciudad*. Siglo del Hombre Editores.
- Saguamachica. (1997). Usme: Historia de la localidad. Centro de Historia de Usme; Alcaldía Local de Usme. https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/historia_local_usme.pdf
- Samad, T., Panman, A. P.; Rodríguez, A., Lozano-Gracia, N. (2012). *Sistema de ciudades. Una aproximación visual al caso colombiano*. World Bank. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/702891468025750716>
- Saguamachica. (1997). Usme: Historia de la localidad. Centro de Historia de Usme; Alcaldía Local de Usme. https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/historia_local_usme.pdf
- Santafé, G. M. (1998). *Usme y su historia: Generalidades regionales y locales a través del tiempo*. DAPD.
- Santos, M. (1996). *Metamorfosis del espacio habitado*. Oikos-Tau.
- Sautu, R. (2008). Todo es teoría: Objetivos y métodos de investigación. Ediciones Lumiere. https://www.clacso.org.ar/libreria-latinoamericana/buscar_libro_detalle.php?id_libro=135
- Secretaría de Planeación Municipal. (2024). Mapa político-administrativo y de conectividad regional del municipio de Ibagué y el departamento del Tolima. Alcaldía de Ibagué. <https://www.ibague.gov.co/planeacion/cartografia-tematica>
- Secretaría de Planeación Municipal. (2019). Documento Técnico de Soporte: Seguimiento y Evaluación al Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué. Alcaldía de Ibagué. <https://www.ibague.gov.co/planeacion/plan-de-ordenamiento-territorial>
- Secretaría Distrital de Planeación. (2014). Estratificación socioeconómica urbana: Bogotá D.C. Alcaldía Mayor de Bogotá; IDECA. <https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/estratificacion/mapas>

- Secretaría de Planeación Municipal de Ibagué. (2020). Plan de ordenamiento territorial. Decreto 1000-0823 de 2017. <https://curaduriadosibague.com/public/img/archivos/303/principal.pdf?1596425554>
- Sheller, M., & Urry, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *QUID*, 16, 333-335. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6702392.pdf>
- Urry, J. (2011). *Mobilities*. Polity Press. (Versión en español: Urry, J. [2011]. *Sociología de las movilidades*. Morata).
- Veeduría Distrital. (2005). *El control social de lo público: Un derecho y un deber ciudadano, diagnóstico de las localidades de Bogotá*. Localidad de Usme.