

Capital social y movilidad urbana como agentes dinamizadores del territorio sostenible

Social capital and urban mobility dynamic agents of the sustainable territory

^aNataliya Barbera Alvarado, ^bArney Vega Martínez, ^cEfraín de Jesús Hernández Buelvas

 ^aDoctora en Planificación del Territorio y Gestión del Desarrollo Regional, nataliaberbera@unisinu.edu.co. Universidad del Sinú, Elías Bechara Zainúm. Montería – Colombia.

 ^bMagíster en Estudios Políticos. arneyvega@unisinu.edu.co. Universidad del Sinú, Elías Bechara Zainúm. Montería – Colombia.

 ^cEfraín de Jesús Hernández Buelvas. Magíster en Biotecnología. efrainhernandez@unisinu.edu.co. Universidad del Sinú, Elías Bechara Zainúm. Montería – Colombia.

Recibido: Mayo 22 de 2021 **Aceptado:** Agosto 27 de 2021

Forma de citar: N. Barbera-Alvarado, A.Vega-Martínez, E.J. Hernández-Buelvas, "Capital social y movilidad urbana como agentes dinamizadores del territorio sostenible", *Mundo Fesc*, vol 11, no. S3 pp. 7-20, 2021.

Resumen

Este artículo proporciona un análisis del capital social y movilidad urbana como agentes dinamizadores del territorio sostenible en la ciudad de Montería. La investigación se desarrolló bajo el enfoque cuantitativo y la metodología descriptiva transeccional, utilizando la estadística descriptiva para procesar los datos recolectados mediante el cuestionario aplicado a 300 habitantes. De los resultados obtenidos se puede destacar que Montería cuenta con un capital natural valioso para sus ciudadanos, quienes valoran la capacidad física del territorio ante su extraordinaria biodiversidad en especie vegetal y animal, pero se requiere de un modelo de planeación urbana equitativo e integrador de capitales sociales, culturales y económicos con esta naturaleza. Se concluye que, el ciudadano habita espacios en los que actúa a partir de sus conocimientos, capacidades, competencias y valores con los que logra satisfacer sus necesidades cotidianas; un ser que forja el capital social con hábitos saludables con el medio ambiente y con otro ser o seres que tejen el entramado social; así como también, con las diversas actividades que se gestan en el territorio, las cuales marcan la dinámica de la movilidad urbana mediante los procesos de accesibilidad, vitalidad y morfología física de la ciudad. En síntesis, es este capital social que hace posible la movilidad urbana y ambas se complementan para sentar las bases sustentables que soportan la sostenibilidad territorial.

Palabras Claves: accesibilidad, capital, movilidad, territorio, sostenibilidad.

Autor para correspondencia:

*Correo electrónico: stephannynarvaezortega@outlook.com



Abstract

This article provides an analysis of social capital and urban mobility as dynamic agents of sustainable territory in the city of Montería. The research was developed under the quantitative approach and the descriptive transectional methodology, using descriptive statistics to process the data collected through the questionnaire applied to 300 inhabitants. From the results obtained, it can be highlighted that Montería has valuable natural capital for its citizens, who value the physical capacity of the territory in the face of its extraordinary biodiversity in plant and animal species, but it requires an equitable urban planning model that integrates social, cultural and economic capital with this nature. It is concluded that, the citizen inhabits spaces in which he acts from his knowledge, capacities, competences and values with which he manages to satisfy his daily needs; a being that forges social capital with healthy habits with the environment and with another being or beings that weave the social fabric; as well as, with the various activities that are gestated in the territory, which mark the dynamics of urban mobility through the processes of accessibility, vitality and physical morphology of the city. In short, it is this social capital that makes urban mobility possible and both complement each other to lay the sustainable foundations that support territorial sustainability.

Keywords: Accessibility, Capital, Mobility, Territory, Sustainability.

Introducción

La dinámica de desarrollo urbanístico ha estado impulsada actualmente por el acelerado crecimiento poblacional que se vive a nivel mundial, en el que las ciudades han tenido que cambiar, evolucionar y transformarse al ritmo y exigencia de los habitantes. Este crecimiento exige de infraestructuras territoriales que atiendan a los procesos de movilidad, accesibilidad, vitalidad urbana, desplazamiento de los sujetos sociales en su cotidianidad, por tanto, los flujos que construyen las urbes deben ser diseñados para garantizar la operatividad interna y externa; así como, alcanzar la sostenibilidad territorial. De allí que, la movilidad urbana constituye uno de estos flujos que alude al desarrollo de la ciudad, a la sustentabilidad asociada con el capital social y a la gestión urbana local, regional y nacional [1].

Entender la movilidad urbana, parte por reconocer que es un concepto que históricamente se ubica en la sociología urbana y en la geografía de los años setenta y circunscribe el concepto dentro del contexto de las desigualdades sociales presentes en el territorio. Posteriormente,

para los años noventa la movilidad se asume desde un enfoque más economicista asociado al transporte y a la vida urbana. Es para los años 2000, con el auge de la sociedad industrial y el desarrollo tecnológico, que se vincula la movilidad al modelo de desarrollo urbano, cuya tendencia se proyecta a establecer mecanismos de acción en búsqueda de la equidad social y medio ambiental, con énfasis en la sociedad; vale decir, la sociología urbana sienta las bases conceptuales de la movilidad [2], [3] y [4].

Transitar por la evolución teórica conceptual de la movilidad urbana, es reconocer que históricamente se ha abordado desde la sociología enfocándose en el estudio de las relaciones sociales y de reproducción social como lo han realizado [5] y [6]; pero, también la geografía humana asocia el concepto con los procesos de revalorización de la cultura dentro del territorio [7]. Ambas disciplinas, sociología y geografía humana complementan la perspectiva de movilidad que se asume en esta investigación, ya que le confieren una visión subjetiva al desplazamiento al vincular el concepto con los procesos cotidianos del ser; pero, al mismo tiempo sostiene el carácter material del territorio como el epicentro de las relaciones sociales y

culturales [8] y [9].

En líneas generales, la movilidad ha transitado hacia enfoques más amplios, integrados, complejos en el que se incorpora, por ejemplo, la geografía de transporte cuyo núcleo es el sujeto y su dinámica cotidiana estableciendo un vínculo indisoluble entre movilidad y transporte [10]. Este nuevo elemento ubica al territorio en relación directa con la movilidad urbana, asociado a los conceptos de desplazamiento y accesibilidad como criterios o variables socioterritoriales que involucran a las personas, los medios de transporte y el espacio habitado en el que se gestan relaciones y que, dependiendo de su dinámica e impacto, conducen a establecer grados de satisfacción e insatisfacción en quienes se movilizan. Es así como, el encuentro del ser social con su entorno, ciudad o hábitat crea el nexo entre la materialidad (territorio) y lo inmaterial (normas, valores, patrones, entre otros) que se evidencian en las prácticas cotidianas propias de la movilidad urbana.

Desde esta perspectiva, la movilidad urbana es el desplazamiento de los sujetos por el territorio. Esta noción presenta un enfoque físico y otro social, el primero, es el espacio socialmente construido que sirve de soporte de la humanidad; el segundo, es una práctica social que involucra patrones y normas de comportamientos durante los procesos de desplazamiento de los sujetos, constituyendo la movilidad un capital social del individuo. Asumir la movilidad como capital social implica conocimiento del espacio físico, de las dinámicas socioculturales y de competencias subjetivas que permitan pensar el territorio desde tres dimensiones: material, mental y vivida por el propio sujeto en contexto social.

Esta movilidad urbana que abarca espacios materiales y subjetivos es la que hace posible la construcción del territorio y, el capital social que se deriva de esta dinámica interactiva,

es el atributo que garantiza la vitalidad urbana en el entorno construido. A mediados del Siglo XX las ciudades han evolucionado a partir de esta vitalidad, transformándose bajo esquemas paradigmáticos de la modernidad que favorecen la fragmentación morfológica y social, la segmentación de las funciones urbanas y la diversidad de infraestructura territorial ajustadas a los distintos modelos de movilidad que inciden en la cotidianidad de los sujetos sociales [10]. Una movilidad urbana cuyo capital social le confiere al territorio seguridad, equidad, sentido de pertenencia, beneficios mutuos, conciencia social [11], lo que hace posible crear el puente hacia la sostenibilidad del espacio habitado.

Al respecto, Montería capital del Departamento de Córdoba – Colombia, para el 2016 fue reconocida por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la organización ambiental World Wildlife Fund (WWF) como una de las diez ciudades más sostenibles del planeta, distinción que comparte junto con Quito, Río de Janeiro, Bogotá, Cali, entre otras. Denominación en la que consideraron factores claves como las prácticas agrícolas que se desarrollan de manera sustentables y el plan integral de movilidad sostenible, el cual abarca ejes estratégicos que apuntan a consolidar la ciudad verde mediante zonas, plazoletas y espacios públicos que protejan la flora y fauna; impulsar la movilidad sostenible con transporte público o ciclo rutas que priorice al peatón; consolidar un ambiente sano, promoviendo el uso de energías limpias y responsables, evitar residuos e incrementar el reciclaje. Así como, la implementación del programa agrópolis del Sinú brindando oportunidades de progreso y tecnificación en zonas rurales como estrategias para mitigar el éxodo campesino.

En este sentido, Montería ha sufrido cambios y transformaciones favorables para

su crecimiento y desarrollo en las últimas décadas, propiciando la construcción de un territorio sostenible ajustado a los ejes estratégicos proyectados al 2032. Sin embargo, se observa una constante disputa por el espacio público entre peatones y conductores e incluso entre conductores públicos y privados con los de medios motorizados, situación que limita la movilidad urbana y la accesibilidad de las personas por la ciudad, lo que merece particular atención. El interés de este estudio se centra geográficamente en Montería, con el fin de analizar el capital social y la movilidad urbana como agentes dinamizadores en la construcción del territorio sostenible desde la materialidad y subjetividad del espacio creado e ideado. El objetivo de los autores está orientado a contribuir con el debate académico en torno al tema, pero al mismo tiempo, aportar datos que permitan edificar un territorio sostenible del sistema urbano.

Movilidad urbana y capital social del territorio. Hacia la expansión de fronteras sostenibles

La movilidad urbana implica movimiento, mas no se pueden concebir como términos equivalentes. Esto debido a que la movilidad es una práctica social cuya acción se traduce en desplazamiento dentro de un espacio ocupado. La movilidad urbana garantiza el acceso a la ciudad, es para muchos un atributo que facilita a sus habitantes desplazarse dentro de su espacio ocupado [13], por lo que se requiere de servicios y medios a disposición de los sujetos sociales [14].

En este sentido, el objetivo central de la movilidad urbana es contribuir con el acceso a la ciudad y satisfacer las necesidades cotidianas del colectivo social que se desplaza dentro del territorio. Ante el crecimiento acelerado que sufren las ciudades actualmente, se crean asentamientos

formales e informales, cuya movilidad urbana es dinámica e interactiva, los sujetos están en constante actividad dentro de su espacio de vida o mundo de vida que demanda una infraestructura que soporte esta dinámica, que atienda los derechos sociales y respete al medio ambiente. Al respecto, desde 1972 la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente humano viene haciendo énfasis en que para mitigar los problemas ambientales se hace necesario asegurar la existencia humana digna [15].

Aunado a ello, en el 2015 continúa la búsqueda del aseguramiento de la calidad de vida y el respeto al medio ambiente, dando lugar a la Agenda 2020 acordando 17 Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS) y 169 metas proyectadas para el 2030. En este caminar hacia las ciudades y los asentamientos humanos inclusivos, seguros y sostenibles, contenido en el objetivo 11 [16]; se enmarca el recorrido iniciado por Montería proyectando para el 2030 alcanzar estándares altos de movilidad sostenible como uno de los ejes estratégicos reconocidos en el 2016 para su denominación como ciudad sostenible.

La movilidad urbana es uno de los factores más importantes, no solo para la correcta planificación de las ciudades, sino también para la gestión sostenible del transporte [17], es decir una movilidad urbana y sostenible que está asociada con el transporte, tanto público como privado, pero también con la creación de espacios peatonales, dando prioridad a medios no motorizado y con espacios públicos para la protección de la flora y fauna mediante políticas públicas que armonicen los objetivos sociales, ambientales y económicos con el fin de garantizar la construcción equilibrada de ciudades verdes y/o sostenibles. Desde esta perspectiva, la herramienta fundamental para alcanzar el desarrollo de ciudades sostenibles y la preservación del medio ambiente es la planificación que contemple la movilidad

urbana sostenible como la creación del acceso a las oportunidades o posibilidades de bienes y servicios por medio de un transporte eficiente y de calidad que priorice al peatón y promueva el ciclismo, permitiendo a los sujetos alcanzar los objetivos en distancias reducidas.

Es por lo expuesto, que puede inferirse que la movilidad urbana es planeación urbana, pero también puede significar modernidad y ciudadanía [18], donde la ciudad se convierte en un bien común, compartido por un colectivo social y de responsabilidad de los gobiernos y sus ciudadanos. Una ciudad inclusiva, pensada de todos y para todos [19], que brinda oportunidad para la interacción sociocultural, la expansión económica y un espacio urbano organizado en el que transcurre la vida cotidiana; por consiguiente, la movilidad como elemento articulado con el territorio involucra la construcción social y el habitar.

Por otra parte, la movilidad urbana reconoce que las construcciones de las urbes altamente dispersas producen un desplazamiento deficiente que limita la vitalidad; entendida esta como diversidad, producto de la mezcla de usos y propósitos del espacio público y/o común para los sujetos que habitan. Una vitalidad que, según [20] al estudiar el pensamiento urbano de Jane Jacobs, está relacionada con el modo y patrones del caminar cotidiano y se caracteriza por dos aspectos claves: primero, la forma transversal, por medio de la que se pueda brindar accesibilidad por diversas vías y medios; segundo, por los elementos de fronteras, vale decir, los periféricos que interactúan con el interior del territorio los cuales, de acuerdo con su ubicación y distribución, actúan como agentes obstaculizadores o dinamizadores de la accesibilidad del habitar de los ciudadanos.

La ciencia contemporánea estudia la

movilidad urbana desde un enfoque socioecológico que, asume la construcción de ciudades y territorios sostenibles y remite a la resiliencia urbana [21] como un concepto clave para crear conciencia en sus habitantes sobre su relación sustentable con el medio ambiente, donde la movilidad, espacios naturales y urbanos, los residuos, recursos, estilos de vidas y usos como forma de habitar producen cambios acelerados en el territorio. Hasta acá las diversas perspectivas teóricas conceptuales apuntan a la cotidianidad del ser en su mundo de vida, esto conduce a reflexionar sobre la existencia del ser en el mundo, el ser ahí, el Dasein [22] o como diría [20] el mundo de la vida. Un ser que vive en el mundo habitándolo, transformándolo con patrones de comportamientos que conforman el capital social de la movilidad urbana, donde los habitantes son actores activos dentro de las ciudades revalorizando el cambio a partir de dinámicas de gobernanzas de carácter social [21].

Contextualizar la movilidad urbana desde estos nuevos enfoques indica que el panorama ha cambiado, la actuación social es pilar fundamental dentro de los procesos que apuntan a garantizar la sostenibilidad territorial; de hecho, desde los organismos internacionales, los gobiernos, los arquitectos, planificadores, entre otros trabajan día a día por la sostenibilidad desde sus espacios de interacción, reconociendo que sin justicia, equidad, seguridad, conciencia social no hay desarrollo [23]; mucho menos aseguramiento de que perdure en el tiempo y espacio determinado; es decir, resulte sostenible. mucho menos aseguramiento de que perdure en el tiempo y espacio determinado; es decir, resulte sostenible.

En este orden de ideas, la integración social constituye un indicador clave de la movilidad urbana sostenible, de allí que, el urbanismo ha adoptado el concepto de sostenibilidad, para proporcionar soluciones

prácticas a problemas estructurales [24]; no obstante, se reconoce que la dimensión social de la sostenibilidad es el área menos valorada prevaleciendo lo económico sobre lo ambiental y social. Muchos intentos se han hecho por valorar la dimensión social, económica y ambiental, incluso se han establecido sistemas de indicadores, pero no toman en cuenta todas las dimensiones en la medición, el énfasis está en la cuantificación del impacto que genera la intervención del hombre en el medio [25], dejando de lado el sentido social, es decir la interrelación entre las personas, la cohesión social y la capacidad de trabajar por el bien común.

Se está frente a una visión de sostenibilidad con capital social que hace referencia al mundo social y, por ende, al territorio en el que se representa: capital que actúa como fuente generadora e impulsora de cambios, transformaciones e innovaciones mediante actividades humanas conscientes, responsables, equitativas, justas que apuntan al bienestar colectivo. Un capital social que se produce, reproduce y hereda, pero al mismo tiempo se dimensiona a través de redes de relaciones, confianza y con individuos organizados [12]; también, con capacidades intra e interpersonales que favorecen la cohesión social, el cumplimiento de las normas, el bienestar integral; en fin, la calidad de vida de los asentamientos humanos. Es así como el capital social comienza a relacionarse con el territorio [27], a mayor potencial humano, interrelación, seguridad, equidad entre las personas, mayor bienestar y desarrollo alcanzan las regiones.

Ante lo expuesto, puede decirse que la construcción de los territorios está relacionada con la movilidad urbana, la vitalidad, el capital social y el respeto al medio ambiente como atributos esenciales para la expansión de fronteras del desarrollo sostenible. Es el territorio el espacio físico

material que soporta la dinámica relacional de capital social durante los procesos de movilidad urbana [28]; así mismo, este soporte espacial está marcado por la confianza, la reciprocidad de las relaciones, la permanente necesidad de interacción social y la noción de democracia; esto significa un capital conexional y relacional [28].

La construcción sostenible del territorio es, por esencia, trascendental y decisiva para el habitar humano. Implica crear la sustentabilidad del territorio a partir del capital social y la vitalidad – diversidad como base esencial de los procesos de movilidad urbana. El capital social y los diversos usos del territorio por parte de sus habitantes son factores intervinientes en la sostenibilidad del espacio construido, en el que lo urbano integra capitales (físico, social, cultural) y lo convierte en un territorio con forma humana donde se gestan conexiones y redes de relaciones que cada vez crecen y producen una ola expansiva que transforma el territorio.

Se deriva de lo expuesto que, la base de sustentabilidad urbana está constituida por el capital social y la vitalidad en los procesos de movilidad humana, vale decir, el desarrollo de capacidades humanas, de valores como la justicia, equidad, conciencia social y bienestar colectivo son los pilares que garantizan la construcción de un territorio sostenible, transitando de un territorio con potencial débil a un territorio urbano potencialmente sostenible. En este sentido, construir un territorio va más allá de la proyección física al considerar la mediación entre lo físico y lo subjetivo, los comportamientos, emociones, afectos, costumbres, seres vivos, entre otros aspectos relacionales como pilar que sientan las bases de sustentabilidad que generan sentido a proyecciones sostenibles del territorio.

Es así como, construir el territorio sostenible

en términos urbano-arquitectónico requiere pensar en las condiciones del medio ambiente; es asumir nuevos paradigmas de desarrollo territorial que atiendan las demandas del presente, pero con proyección innovadora hacia el futuro, se habla de una arquitectura sostenible que reduzca la contaminación; cree hábitats confortables y enfocados en los pilares de desarrollo sostenible: ambiente, sociedad y economía; que promueva la movilidad urbana mediante instrumentos que buscan prácticas sostenibles para construir espacios habitados compactos, equitativos y de conectividad interna y externa. Es construir territorios urbanos donde se concentran seres humanos que reconocen que los costos ambientales de sus actividades no pueden transferirse a las generaciones futuras, por tanto, su práctica debe estar basada en relaciones equilibradas e integradas con el entorno circundante con el fin de garantizar y preservar el espacio físico como un capital natural que perdura y prevalece en el tiempo.

Territorios sostenibles donde exista equidad entre los actores vivos, viabilidad ecológica y una convivencia pacífica entre el ambiente, la sociedad y la actividad económica; es decir, una sostenibilidad fuerte [29]

soportada en capitales como pilares del mundo real habitable que apunten a la construcción de identidad territorial mediante competencias y capacidades del colectivo social que favorezcan la movilidad urbana, la competitividad territorial y los valores naturales.

Materiales y métodos

La investigación trazó una ruta metodológica desde un enfoque cuantitativo, de tipo descriptivo transeccional [30], con el fin de indagar y analizar los valores asociados al capital social, movilidad urbana y territorio sostenible como variables del estudio. En este sentido, para representar los aspectos de la población se estimó una muestra no probabilística de 300 sujetos siguiendo dos criterios básicos de selección, primero, ser personas que habitan en la ciudad de Montería; y segundo, con el fin de conocer las subjetividades en función de la morfología urbana se distribuyó la muestra en tres áreas de acceso, de ellos 100 sujetos ubicados en la zona central de la ciudad, 100 en de la margen izquierda y 100 en la zona norte, a quienes se les aplicó un cuestionario que atiende las dimensiones especificadas en la tabla 1:

Tabla 1. Variables de investigación

Variable	Dimensiones	Sub-Dimensiones
Movilidad Urbana	Socio territorial	Morfología urbana
		Desplazamiento
		Accesibilidad
		Vitalidad
Capital social	Capacidades humanas	Concienciación socioambiental
		Valores
Territorio sostenible	Socioecológica	Físico – material
		Hábitat confortable
		Relaciones equilibradas
		Capital natural
		Planeación

Para una mayor comprensión del contexto geográfico del estudio y de la distribución de los sujetos por zona, es pertinente ubicar la ciudad de Montería, la cual está atravesada por el Río Sinú y divide el espacio habitado en tres grandes áreas consideradas para este estudio: Zona de la margen izquierda, zona centro y zona norte, tal como se muestra en la siguiente figura 1:

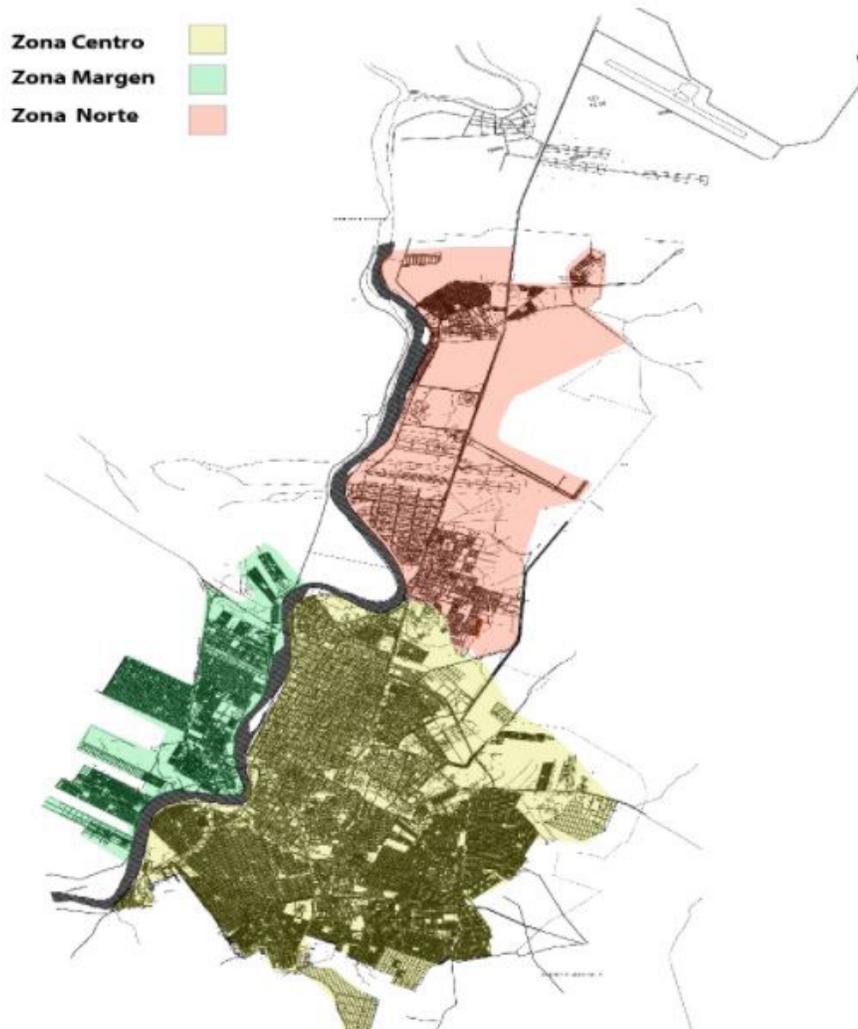


Figura 1. Ubicación Geográfica de la Ciudad de Montería

El procesamiento analítico consistió en aplicar una estadística descriptiva estableciendo la frecuencia en las respuestas asignadas según la escala de medición Muy Satisfactorio (MS); Satisfactorio (S); Neutro (N), Insatisfactorio (I) y Muy Insatisfactorio. Posteriormente se calculó el porcentaje para proceder con la discusión y análisis de resultados.

Hacia la reflexión material y subjetiva del capital social y la movilidad urbana en la construcción del territorio sostenible

Entender la movilidad urbana desde la materialidad y subjetividad de los habitantes parte por considerar la dimensionalidad de actividades que se gestan en el territorio, cuyo análisis está asociado a cuatro criterios

básicos: morfología urbana, desplazamiento, accesibilidad y vitalidad de la ciudad de Montería como foco de estudio. Para ello, la tabla 2 reporta los resultados que expresan la percepción de los sujetos encuestados.

Tabla 2. Dimensionalidad de la movilidad urbana

Variable	Dimensiones	Sub-Dimensiones	MS		S		N		I		MI	
			f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Movilidad Urbana	Socio territorial	Morfología urbana	36	12	196	65,3	10	3,3	37	12,3	21	7
		Desplazamiento	43	14,3	217	72,3	9	3	25	8	6	2
		Accesibilidad	28	9,3	205	68,3	7	2,3	41	14	19	6,3
		Vitalidad	21	7	145	48,3	42	14	79	26	13	4,3

De los datos reportados en la tabla anterior, puede deducirse que la morfología urbana tiene alto nivel de satisfacción en la ciudadanía (77,3%), al alcanzar 65,3% para Satisfactorio y 12% Muy Satisfactorio, lo que indica que el diseño del espacio público, preferiblemente en el centro de la ciudad y zona norte, está ajustado al uso del suelo, a la funcionalidad del mismo y al canal de movilidad. Los rasgos característicos de la morfología de la trama urbana y sus calles muestran una dinámica espacial basada en la ordenación territorial de Montería, la cual gira en torno al río Sinú con un despliegue hacia el centro de la ciudad y la margen izquierda; no obstante, la morfología urbana de la margen izquierda exige el rediseño del espacio público en un 22,3 % (Insatisfacción 12,3% y Muy Insatisfecho 7%), por lo que resulta pertinente que las formas, usos y densidades de los tejidos urbanos, vías, paradas y puntos generadores de conflictos sean abordados con un modelo urbanístico eficiente y equitativo, es decir, un modelo de ciudad inclusiva [19], por medio de la zonificación de áreas ambientales, peatonales, corredores que actúen como elementos de movilidad fronteriza y como puentes de enlaces de la ciudad y sus alrededores.

El dimensionamiento de la morfología urbana debe ser un trazado geométrico de la ciudad, contemplando la movilidad de los sujetos sociales en el territorio, los espacios especializados, la superficie, las calles, el mobiliario urbano, servicios, entre otros que permita atender los desequilibrios en las

zonas del territorio, aplicando la resiliencia urbana [21]. De allí que, el desplazamiento urbano en el centro y zona norte obtuvo resultados significativos en un 86,6% (14,3% MS y 72,3% S); mientras que la margen izquierda expresa inconformidad con la morfología urbana en un 10% (I 8% y, en menor proporción, MI con 2%). Estos datos indican que, la ciudad por tener un diseño geométrico adecuada a la dinámica social que desarrollan los sujetos en su cotidianidad permite el tránsito o traslado de un lugar a otro; es el ir y venir sin dificultades porque se cuenta con medios para ello, pero conviene incluir en la planeación urbana estrategias de distribución equitativa que integre armónicamente el sur.

Por otra parte, la movilidad urbana está relacionada con la accesibilidad ya que tiene que ver con el alcance a los lugares y servicios por parte de los sujetos sociales que se desplazan de un lugar a otro en función de satisfacer sus necesidades particulares. Es esta accesibilidad en la que el ciudadano valora el transporte, los bienes y servicios como mecanismos intervinientes en la movilidad urbana, la cual resultó favorable en un 77,6% (9,3% MS y 68,3% S); mientras que el 20,3% correspondió a Insatisfecho (I) 14% y Muy Insatisfecho (MI) 6,3%. Se interpreta que los ciudadanos consideran que Montería ha sido una ciudad que ha crecido internamente de manera ordenada permitiendo la localización de las diversas actividades, lo que refleja un impacto positivo en la infraestructura territorial, facilitando e incrementando la accesibilidad

peatonal y vías para ciclistas; sin embargo, consideran que hace falta una rehabilitación y educación cultural hacia estas prácticas de acceso, ya que el 20,3% de insatisfacción y el 2,3% neutro son indicadores de dificultades para acceder a ciertos espacios habitados en los que se privilegia la movilidad vehicular particular sobre el tránsito peatonal.

La visión de la ciudad muestra una vitalidad urbana con resultados homogéneos en cuanto al grado de satisfacción por la diversidad de usos urbanos, el 55,3% está a favor (7% MS y 48,3% S); mientras que el 44,3% no opinan favorablemente. Este resultado está directamente relacionado con la morfología urbana de la ciudad, la cual, a pesar de resultar satisfactoria en opinión de los sujetos encuestados, existen sectores periféricos o de fronteras que no posibilitan mayor diversidad de recorrido, interacción sociocultural ni la expansión económica; es

decir, hay dificultades en cuanto al tránsito peatonal, por tanto, se requieren de espacios urbanos donde la gente sea el núcleo. Reconocen los intentos realizados por las entidades locales en privilegiar al peatón como lo han promovido en la carrera primera, en la ronda del Sinú, pero falta adecuación de infraestructura y mayor regulación de la circulación de motorizados y transporte particular como garantía a la accesibilidad interna y externa o periférica [20].

Reflexionar sobre el capital social como variable interviniente en los procesos de construcción del territorio de manera sostenible, invita a concentrar el análisis en dos aspectos claves: la concienciación socioambiental y los valores de los sujetos que condicionan su práctica cotidiana dentro de los procesos de movilidad urbana, tal como se muestra en la tabla 3

Tabla 3. Dimensionalidad del capital social en la construcción sostenible del territorio

Variable	Dimensiones	Sub-Dimensiones	MS		S		N		INS		MI	
			f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Capital social	Capacidades humanas	Concienciación socioambiental	24	8	186	62	13	4,3	61	20	16	5,3
		Valores	45	15	203	67,6	1	0,3	38	12,6	12	4

El grado de concienciación socio ambiental como dimensión del capital social se ubica en un 62% Satisfactorio y 8% Muy Satisfactorio, lo que indica que el 70% de las actividades humanas que desarrollan los habitantes se hacen con conocimiento, responsabilidad y de forma equitativa, siempre en búsqueda del bienestar colectivo y en armonía con el medio ambiente. De esta manera, el capital social sirve de sustento al territorio enmarcando el comportamiento consciente del ser humano en cada proceso de desplazamiento en las áreas urbanas [29]; no obstante, el 29,6% está disgregado en 20% Insatisfecho, 5,3% Muy Insatisfecho y 4,3% neutro en cuanto a esta valoración socioambiental, esto significa que un menor número de personas muestran capacidades humanas, sociales, ambientales poco desarrolladas al interactuar con la

naturaleza; lo que induce a pensar en la necesidad de trabajar este indicador de desarrollo con y desde la gente, para lograr una ciudad de todos y para todos [19] con el fin de incluir la dimensión social dentro de los indicadores de sostenibilidad [24].

Caso contrario sucede con los valores humanos que favorecen las relaciones interpersonales como el respeto, la equidad, la justicia, los cuales resultaron potencialmente significativos ya que el 82,6% de los sujetos percibe una ciudadanía con valores arraigados en su esencia humana, son seres amables, cordiales, amistosos; por ende, el capital social es sólido para el desarrollo de las actividades de movilidad urbana y constituye el soporte o pilar que sustenta la sostenibilidad del territorio.

Finalmente, analizar el territorio sostenible como variable de esta investigación conduce a mostrar en la tabla 4, los datos que expresan la significación material y subjetiva que se ha venido realizando a lo largo de esta discusión con cada una de las variables del estudio.

Tabla 4. Dimensionalidad del territorio sostenible

Variable	Dimensiones	Sub-Dimensiones	MS		S		N		INS		MI	
			f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Territorio sostenible	Socioecológica	Capital natural. Físico – material	136	45,3	97	32,3	5	1,6	57	19	5	1,5
		Hábitat confortable	98	32,6	113	37,3	9	3	69	23	20	6,6
		Relaciones equilibradas	53	17,3	95	31,6	7	2,3	124	41,3	11	3,6

Los datos indican que el capital natural de la ciudad de Montería está altamente valorado por sus ciudadanos en un 77,6%, también el 69,9% considera que se trata de un hábitat confortable. Percepción que se corresponde con la esencia física del territorio, al caracterizarse por su biodiversidad rica y única en especies vegetales y animales, con la que sus habitantes se sienten identificados. Sin embargo, se observa una relación homogénea en cuanto a las relaciones equilibradas del territorio cuyo grado de satisfacción corresponde a 48,9% y el de insatisfacción a 44,9%, esto obedece a que la distribución física del espacio habitado no es equitativa, la margen izquierda muestra un mayor desorden en cuanto a su construcción y, por consiguiente, una movilidad urbana débil, en comparación con la morfología del centro y zona norte. Así mismo, los alrededores o áreas periféricas de la ciudad han sido construidos por desplazados, invasiones constituyendo asentamientos informales presentando dificultades en el uso del suelo, accesibilidad y vitalidad del sector; es por ello que, se requieren políticas que promuevan justicia, equidad y capacidad humana como principios claves para alcanzar el desarrollo sostenible en el territorio, tal como lo refiere [24].

Por otra parte, el 48,6% de los sujetos encuestados expresan insatisfacción en cuanto a los procesos de planeación urbana que realizan las entidades locales sobre el territorio, consideran que es una planificación insuficiente y excluyente de sectores de la ciudad, quienes no cuentan con

los corredores verdes, plazoletas, parques, ciclo rutas, entre otros servicios requeridos en el territorio. En este sentido, la planeación urbana no contempla la integralidad como principio esencial del sentido social de la sostenibilidad [27], limitando las relaciones interpersonales entre los sujetos, la cohesión social y el desarrollo de capacidades sociales que potencialicen el capital del colectivo y proporcionen las bases del desarrollo sostenible o sostenibilidad fuerte [30]. Solo así es posible afirmar que el territorio soporta el comportamiento durante los procesos de movilidad urbana [29] y que se hace sostenible desde la interacción y organización de sus habitantes [12].

Conclusiones

Al hablar de territorio sostenible conduce a pensar en dos criterios clave como pilares fundamentales de soporte; uno, el capital social y dos, la movilidad urbana. La primera, se entiende como las capacidades del ser para actuar y desarrollar sus actividades cotidianas; la segunda, es el desplazamiento de los sujetos sociales dentro del espacio habitado. De acuerdo con los resultados del estudio queda evidenciado la relación y pertinencia entre estos dos pilares que soportan la dinámica de los ciudadanos dentro del territorio; es decir, el capital social y la movilidad urbana son clave para garantizar la sostenibilidad, pues sientan las bases sustentables en la construcción territorial.

Se reconoce una movilidad urbana bastante

satisfactoria en la ciudad de Montería, principalmente en el diseño y distribución del espacio habitado en el centro y zona norte; sin embargo, la morfología urbana en la margen izquierda no resulta homogénea con las zonas anteriores; por lo que se requieren modelos urbanos inclusivos, eficiente y equitativo que favorezcan los tejidos de encuentro social, vías y puentes de enlaces con la frontera o periferia. Es momentos de planear la ciudad de todos y para todos, con un trazado geométrico que permita el tránsito y la accesibilidad en las zonas de desequilibrios con el fin de que los sujetos sociales puedan desplazarse de un lugar a otro y desarrollar sus actividades cotidianas en función de satisfacer necesidades colectivas. Estos resultados develan que existe una relación estrecha entre la movilidad urbana, el espacio público y las actividades cotidianas de traslado para generar confort y seguridad al habitante.

Así mismo puede decirse que esta desigualdad morfológica en las tres áreas estudiadas: centro, norte y margen izquierda inciden en la valoración de la vitalidad urbana, es decir, en los diversos usos urbanos en el sector, ya que las limitaciones para recorrer, interactuar y expandir sus actividades sociales, culturales y económicas en las zonas periféricas o fronterizas se traducen en insatisfacción para los habitantes, quienes reclaman su espacio dentro de la ciudad y exigen adecuación de infraestructura que garantice el desplazamiento y accesibilidad interna y externa de manera segura y confiable.

Un hallazgo significativo encontrado es la fortaleza del capital social en la ciudad, sus habitantes se caracterizan por poseer capacidades y valores humanos que dinamizan las relaciones interpersonales y hacen posible la convivencia y el habitar. Finalmente, conviene destacar que la naturaleza de la ciudad es un capital valioso

para sus habitantes cuentan con una capacidad física del territorio que posee una extraordinaria biodiversidad, cuyo arraigo a la naturaleza gira alrededor del Río Sinú con el cual procuran mantener un equilibrio hombre – naturaleza en el desarrollo de sus actividades cotidiana; pero, la distribución en la zona sur reclama un modelo de planeación urbana equitativo e integrador de capitales naturales, sociales, culturales, económicos, entre otros.

Desde esta perspectiva, el ciudadano habita espacios en los que actúa a partir de sus conocimientos, capacidades, competencias y valores requeridos para satisfacer sus necesidades cotidianas; un ser que forja el capital social con hábitos saludables con el medio ambiente y con otro ser o seres que tejen el entramado social; así como también, con las diversas actividades que se gestan en el territorio de orden económico, político, cultural, las cuales marcan la dinámica de la movilidad urbana mediante los procesos de accesibilidad, vitalidad y morfología física de la ciudad. En síntesis, es este capital social que hace posible la movilidad urbana y ambas se complementan para sentar las bases sustentables que soportan la sostenibilidad territorial.

Referencias

- [1] X. Villavicencio, “Ciudades Portuarias, La Movilidad Urbana Sostenible y El Crecimiento Del Transporte De Carga” Tesis Maestría. Universidad San Gregorio de Portoviejo. Ecuador, 2021, [En línea]. Disponible en: [http://repositorio.sangregorio.edu.ec:8080/bitstream/123456789/1895/1/C I U D A D E S % 2 0 P O R T U A R I A S % 2 C % 2 O L A % 2 O M O V I L I D A D % 2 O U R B A N A % 2 O S O S T E N I B L E % 2 O Y % 2 O E L % 2 O C R E C I M I E N T O % 2 O D E L % 2 O T R A N S P O R T E % 2 O D E % 2 O C A R G A . p d f](http://repositorio.sangregorio.edu.ec:8080/bitstream/123456789/1895/1/C%20I%20U%20D%20A%20D%20E%20S%20P%20O%20R%20T%20U%20A%20R%20I%20A%20S%20C%20O%20L%20A%20M%20O%20V%20I%20L%20I%20D%20A%20D%20U%20R%20B%20A%20N%20A%20S%20O%20S%20T%20E%20N%20I%20B%20L%20E%20Y%20E%20L%20C%20R%20E%20C%20I%20M%20I%20E%20N%20T%20O%20D%20E%20L%20T%20R%20A%20N%20S%20P%20O%20R%20T%20E%20D%20E%20C%20A%20R%20G%20A.pdf).

- [Accedido: 15-marzo-2022].
- [2] H. Lefebvre, *Le droit a la ville*. París: Anthropos. 1968.
- [3] M. Castells. *La cuestión urbana*. Barcelona: Siglo XXI. 1974.
- [4] C. Topalov. *La urbanización capitalista*. Buenos Aires: Edicol. 1979.
- [5] V. Kaufmann. *Re thinking mobility*. Aldershot: Ashgate. 2002.
- [6] E. Le Breton, "Les raisons de l'assignation territoriale. Quelques éléments d'appréhension des comportements de mobilité de personnes disqualifiées". 2002, Recuperado a partir de <http://www.ville-en-mouvement.com> [Accedido: 15-junio-2021]
- [7] P. Zusman, R. Haesbaert, H. Castro y S. Adamo. (ed.) *Geografías culturales. Aproximaciones, intersecciones y desafíos*. Buenos Aires: Ed. FFyL - UBA. 2011.
- [8] J. Lévy. "Os novos espaços da mobilidade". En: *Geographia*, Quito: *Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos*. vol. 3, No. 6. 2001.
- [9] R. Haesbaert. *O mito da desterritorialização*. Rio de Janeiro: Bertrand. 2004.
- [10] C. Miralles-Guasch. *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. España: Ariel. 2002.
- [11] C. Miralles-Guasch; G. Vich y X. Delclòs-Alió, X. "La movilidad sostenible se juega en las escalas metropolitanas". En: N. Baron, y J. Romero, J. (eds.). *Cultura territorial e innovación social ¿Hacia un nuevo modelo metropolitano en Europa del sur?* 253-270. València: Universitat de València. 2018.
- [12] E. Puentes-Ramírez, A. Hidalgo-Guerrero, Y. Ortiz-Bernal y C. Betancourt-Quiroga. Indicadores de sostenibilidad social y su relación con el concepto de capital social. *Revista de Arquitectura*. Bogotá, 23(1), 97-104. 2020. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2021.3072>
- [13] Instituto Pólis. Mobilidade Urbana é Desenvolvimento Urbano. Parceria como o Ministério das Cidades, por meio da secretaria de Transportes da Mobilidade Urbana. 2005. <http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>
- [14] Organización de las Naciones Unidas (ONU). "The United Nations Conference on the Human Environment". 1972. <http://www.un-documents.net/aconf48-14r1.pdf>
- [15] M. Poma, "Lima: los desafíos de la movilidad urbana en el camino hacia la sostenibilidad". *Limaq*, (008), pp. 127-147. 2021. [En línea]. Disponible en: <https://doi.org/10.26439/limaq2021.n008.5555> [Accedido: 12-marzo-2021].
- [16] Organización de las Naciones Unidas (ONU), "Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável", 2015. <https://www.nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>
- [17] E. Maricato. "As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias". In: O. Arantes, C. Vainer, E. Maricato. A, "Cidade do pensamento único: desmanchando consensos". 8. ed. Petrópolis: Vozes, 2013. p. 125.
- [18] E. Dos-Santos., C. de Brito., B. Duarte., J. Mastrodi y L. Vadell. La falta de políticas públicas de movilidad

- urbana restringe el derecho a la vivienda adecuada. *Veredas do Direito, Belo Horizonte*, v. 17, n. 38, p. XX-XX. 2020. [En línea]. Disponible en: <http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/1862>. [Accedido: 12-junio-2021]
- [19] F. Puime-Guillén, R. Fernández-González, R. Pérez-Vas, M. Panait, A. Castro. “Valoración financiera de una empresa de movilidad urbana sostenible en España” *Revista Estrategia Organizacional*, vol. 10, núm. 2. 2021. [En línea]. Disponible en: <http://portal.amelica.org/ameli/jatsRepo/133/1332250005/1332250005.pdf> [Accedido: 18-junio-2021]
- [20] X. Delclòs-Alió & C. Miralles-Guasch. “Mirando Barcelona a través de los ojos de Jane Jacobs: Mapeando las condiciones básicas para la vitalidad urbana en una conurbación mediterránea”, *Política de uso de la tierra*, Vol. 75, pp. 505-517. 2018.
- [21] M. Córdova, L., González., C. López y M. Vidal. “Red internacional Habitar las Ciudades del Futuro (REHVIF)”. *Presentación e intereses científicos. Bitácora Urbano Territorial*, 30 (III): 7-14. 2020. [En línea]. Disponible en: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n3.90146>
- [22] M. Heidegger. *Being and time*. Suny Press, 2010.
- [23] M. Pitarch-Garrido. “Social sustainability tropolitan areas: Accessibility and equity in the case of the metropolitan area of Valencia (Spain)” 2018. *Sustainability* 10 (2). [En línea]. Disponible en: <https://doi.org/10.3390/su10020371>
- [24] J. Kohon. “Interpreting the social dimension of sustainability: Connecting theory and community planning practice with a social determinants of health framework”. *The International Journal of Sustainability in Economic, Social, and Cultural Context*. Vol. 14 (3), pp. 1-19. 2018. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.ccs.2018.08.005>
- [25] G. Gallopin. “Los indicadores de desarrollo sostenible: aspectos conceptuales y metodológicos. Seminario de Expertos sobre indicadores de sostenibilidad en la formulación y seguimiento de políticas”. Memorias. Santiago de Chile. 2006.
- [26] H. Semanate, O. Barrera y D. Cárdenas, “Territorio y sustentabilidad de los pueblos originarios: Una mirada jurídica en Colombia”, *Questionar Investig. Específica*, pp. 1-26. 2022. [En línea]. Disponible en: <https://doi.org/10.29097/23461098.337> [Accedido: 18-junio-2021]
- [27] R. Putnam, L. Leonardi y R. Nanetti, *Making democracy work: Civic traditions in modern Italy*. Princeton University Press. 1994.
- [28] R. Reinoso-Bellido., F. Campos-Sánchez y F. Abarca-Alvarez. “Espacio, sociedad y sostenibilidad integrados bajo el capital relacional”. *Arquitectura Revista*, vol. 16, núm. 1, 2020, pp. 45-62. Unisinos. DOI: <https://doi.org/10.4013/arq.2020.161.03>
- [29] J. Sotelo, M. Sotelo y I. Sotelo. “Territorio y sostenibilidad: algunos problemas medioambientales en España (I)”. *Revista Electrónica de Medio Ambiente*, Volumen 16, número 1, pp. 45 - 79. 2015. http://dx.doi.org/10.5209/rev_MARE.2015.v16.n1.49611

- [30] R. Hernández-Sampieri, R., y C. Torres. *Metodología de la investigación*. (Vol. 4). México D. F DF: McGraw-Hill Interamericana. 2018.