

UN JAQUE A LA MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE EN LAS CIUDADES DE LA CONFLUENCIA. UNA MIRADA A ESTA PROBLEMÁTICA EN TIEMPOS DE COVID 19

Germán Gabriel Pérez¹

Resumen

El presente artículo surge de la necesidad en el contexto actual de replantear algunos aspectos que parecían inalterables en la temática de la movilidad urbana. Busca principalmente hacer un recorrido por los principales cambios evidenciados en distintos lugares del mundo a partir de la declaración de la pandemia originada por el virus COVID SARS-2- 2019, para, a partir de allí, reflexionar sobre los cambios evidenciados en la zona de las ciudades de la confluencia de los ríos Limay y Neuquén, en la provincia de Río Negro y Neuquén. Se recurrió en primer lugar a analizar los postulados básicos de la movilidad urbana sostenible contrastándolos con los evidentes cambios en los patrones de movilidad actual tanto a nivel mundial como a nivel regional. Finalmente se llega a una reflexión sobre las posibles medidas a tomar en el ámbito regional para evitar efectos nocivos en la movilidad urbana sustentable, basadas en medidas o acciones tomadas en otras ciudades.

Palabras clave: Movilidad Urbana Sostenible – COVID 19 – Ciudades de la confluencia

Abstract

This article arises from the need in the current context to rethink some aspects that seemed unalterable in the subject of urban mobility. It mainly seeks to take a tour of the main changes evidenced in different parts of the world from the declaration of the pandemic caused by the virus COVID SARS-2- 2019, to, from there, reflect on the changes evidenced in the area of the cities at the confluence of the Limay and Neuquén rivers, in the Río Negro and Neuquén province. In the first place, it was used to analyze the basic postulates of sustainable urban mobility, contrasting them with the evident changes in current mobility patterns both at the global and regional levels. Finally, a reflection is reached on the possible measures to be taken

¹ Departamento de Geografía Universidad Nacional del Comahue. IPEHCS (CONICET/Universidad Nacional del Comahue).

at the regional level to avoid harmful effects on sustainable urban mobility, based on measures or actions taken in other cities.

Keywords: Sustainable Urban Mobility - COVID 19 - Cities of the confluence

La movilidad pre pandemia y los postulados de la movilidad urbana sustentable

Una característica de las grandes áreas urbanas es la dinámica de movimientos de personas que se genera a partir de su funcionamiento. Estos flujos reflejan el dinamismo y se asocian a las actividades presentes en cada ciudad, las cuales exigen de un gran número de hombres y mujeres que no necesariamente habitan cerca de sus trabajos; y sus servicios atraen a otro gran número que tampoco residen necesariamente en las cercanías; de todas formas, las personas llegan a los lugares deseados a través de diversos medios de movilidad.

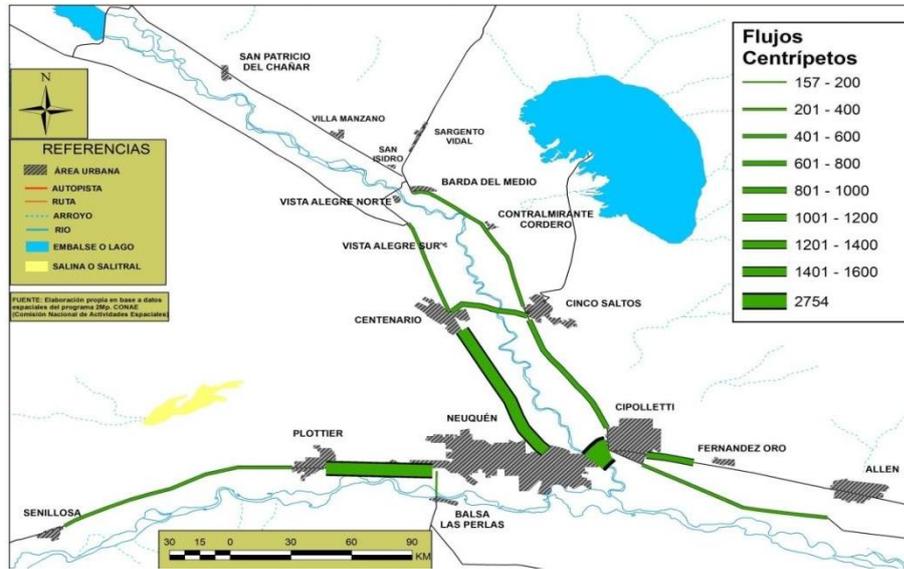
Esos movimientos tienen consecuencias en el territorio: son generadores de vías, aumentan la valorización de algunos espacios, influyen sobre los principales actores económicos, sobre los gobiernos y aunque no los identifiquemos claramente estos movimientos dejan marcas que determinan la evolución futura de una ciudad. Así, los flujos son el resultado de un determinado comportamiento de un sistema urbano, son el medio por el cual las ciudades pueden mantenerse funcionando. Coincidiendo con de Mattos (2006) quien destaca que existe una explosión de la movilidad territorial urbana en relación a una nueva morfología urbana en las grandes ciudades de América Latina, se observa, en un nivel inferior, esta tendencia en las ciudades cercanas a la confluencia de los ríos Limay y Neuquén. En esta zona se ha reducido el factor tiempo/distancia en las localizaciones de diversos elementos urbanos gracias a las vías rápidas de comunicación que se han construido, las pautas de asentamiento de las familias ya no están orientadas necesariamente a la cercanía a los centros de las localidades y las inversiones privadas se plasman de manera inconexa y fragmentada.

Por otro lado, la movilidad urbana en estas ciudades ha sido un tema destacado a nivel periodístico, en la opinión pública y en la agenda de los gobiernos en los últimos años. Aunque está claro que los intereses que se prestan a la temática no se corresponden con una mirada integral de la misma, cada sector se preocupa por lo que le significa un beneficio propio. En este sentido, las personas que se desplazan de una ciudad a otra se preocupan por el tránsito, por los cortes de ruta, por los costos de los combustibles y los pasajes; las empresas por las distancias, los tiempos y los costos de viaje; y los gobernantes por asegurar una dinámica vial y de tránsito que le permita mejores condiciones económicas, sociales y ambientales a las

jurisdicciones en las que gobiernan. Más aún, al interior de estas situaciones subsisten realidades complejas y hasta contrastantes. Un punto de coincidencia para la mayoría de los sectores radica en las dificultades existentes en la movilidad urbana, la mayoría de ellas enfocadas en la mirada del tránsito. Se presenta una serie de inconvenientes que no permiten llegar hasta los ideales de la movilidad urbana, una sustentabilidad energética, ambiental y social. Entre los inconvenientes más relevantes se destacan cuatro principales: 1) La utilización mayoritaria del vehículo privado particular, 2) la concentración de la circulación hacia la capital neuquina, 3) las dificultades presentadas en el transporte público (costos, conectividad y calidad) ya identificadas en Pérez (2018) y, por último, 4) el efecto de la disposición de las áreas urbanas. Las distancias son un elemento que encarece el transporte público; asociadas a esta circunstancia, la dispersión y la baja densidad también pueden tener el mismo efecto. Por otro lado, la accesibilidad debe ser un factor a contemplar en un mismo nivel de importancia que lo anterior al momento de analizar la relación entre movilidad urbana y distribución poblacional (por ejemplo, mediante el rediseño de las rutas de colectivos en cuanto al acceso de las estaciones ferroviarias). El crecimiento urbano, la expansión y la dispersión en las ciudades de la confluencia no han sido acompañados por una buena cobertura del transporte público.

A estos inconvenientes se le suma una característica evidenciada en otras áreas metropolitanas del país, la centralidad de los flujos hacia la ciudad principal. En la zona vemos una gran cantidad de flujos principalmente desde las ciudades más próximas a Neuquén capital. En un relevamiento de 2018 se identificaron más de 4 mil vehículos ingresando a Neuquén capital en apenas una hora (Figura 1)

Figura 1:
Flujos centrípetos hacia Neuquén capital



Fuente: Pérez 2018

Para interpretar de mejor manera estos aspectos debemos mencionar, en primer lugar, qué se entiende por movilidad y cuáles son los pilares de la movilidad urbana sustentable a los cuales se avanza a nivel mundial, nacional y regional.

El tema de la movilidad espacial en entornos urbanos suele estar muy relacionado al transporte, sin embargo, es necesario aclarar que éstos son conceptos muy diferentes y de diferente alcance. Según Borthagaray (2013) el tránsito es un concepto reduccionista limitado a los flujos vehiculares de tránsito y transporte; en cambio el concepto de movilidad (urbana en este caso) es superador y con otro significado. En este sentido para las ciencias sociales es mucho más relevante entender los problemas desde la perspectiva de la movilidad urbana, ya que permitirá identificar cómo y por qué la población se desplaza en el espacio y no limitará la visión de un problema a cuestiones técnicas u operativas como se vería desde la perspectiva del transporte.

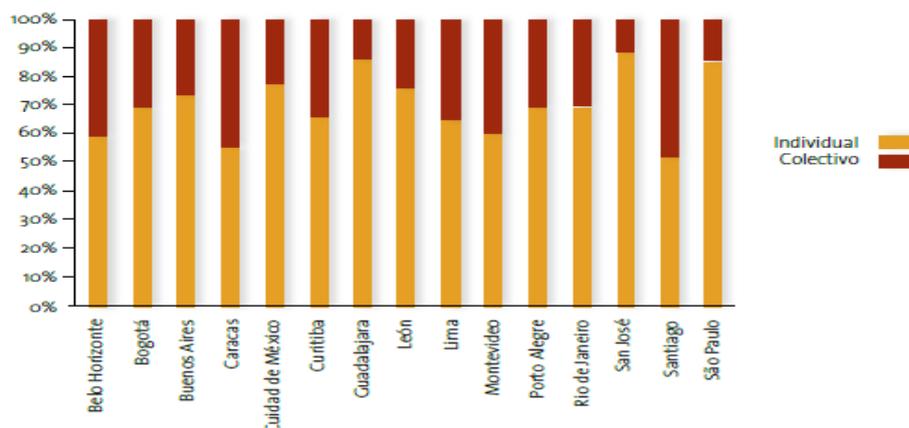
El desplazamiento de las personas se puede dar de distintas maneras por transporte público o privado, por diferentes medios como el automóvil, bicicleta, motocicletas en lo que respecta a medios de acceso privado; autobús, tren, subterráneo, taxi; en lo que respecta a medios colectivos o de uso común.

Tanto en América Latina, en Argentina y en el Alto Valle, el automóvil es el medio que ha avanzado en gran medida sobre el resto de las formas de circulación en Argentina y que ha

- En términos energéticos se destaca el gran consumo de los medios que utilizan gasolina o diesel representando poco más del 90% de la energía que se consume en América Latina y El Caribe. A la hora de calcular cual es el medio que consume más energía por persona transportada es necesario tener en cuenta la cantidad de personas que puede trasladar cada medio. En términos comparativos, un automóvil con un solo pasajero sólo será más eficiente que un autobús cuando este último sólo traslade a 3 personas, por lo cual si el transporte público es medianamente utilizado siempre consumirá menos energía que el automóvil particular. En las principales ciudades de América Latina el transporte individual consume más energía que el transporte colectivo (figura 3).

Figura 3:

Consumo de energía en la movilidad de las ciudades latinoamericanas.



Fuente: Vasconcelos, 2010

- En términos ambientales el transporte individual motorizado representado por automóviles y motocicletas es el responsable del 86% de las emisiones de contaminantes locales y del 73% del CO₂. “*El transporte colectivo emite, por viaje, nueve veces menos contaminantes locales y cuatro veces menos CO₂ que el transporte individual en las áreas metropolitanas de América Latina*” (Vasconcellos, 2010:13). A estos inconvenientes se puede sumar la contaminación sonora que genera el vehículo individual.

- En términos sociales, los estratos sociales de menores ingresos prefieren o eligen sin demasiadas opciones a los medios de transporte públicos o a las opciones no motorizadas, es decir caminatas o bicicletas. A partir de los estratos sociales medios y a medida que el ingreso se incrementa las familias se orientan al uso del transporte individual motorizado. Por lo tanto, la oferta de medios de movilidad debería estar orientada más hacia estos medios de transporte posibilitando una mayor equidad entre todos los estratos sociales que se movilizan, más aún teniendo en cuenta la gran cantidad de pobres urbanos que existe en Latinoamérica. Desde un punto de vista sociológico Vasconcellos (2015) explica que uno de los motivos de la elección del automóvil por parte de la clase media está dada por ser este vehículo un símbolo de pertenencia a cierto estrato social y que no refleja sólo una conveniencia económica o de utilidad.

A pesar de todas estas desventajas del uso del automóvil, es éste el medio de transporte que se ha ido privilegiando en las ciudades de América Latina, tanto en la elección de uso como en la preferencia a la hora de generar infraestructura para el transporte.

Hablemos de las ciudades de la confluencia, históricamente el tipo de movilidad privilegiada para la zona ha sido el vehículo particular (Pérez, 2018), ya sea por la disposición de las ciudades y las vías de comunicación, por las ineficiencias identificadas en el transporte público (costos, calidad) y por la disposición de las áreas urbanas. El crecimiento en jerarquía de la ciudad de Neuquén fue acompañado por un incremento en su parque automotor y en la cantidad de vehículos que transitan la misma y sus ciudades cercanas. Si contamos a los cuatro municipios con mayor cantidad de población y a sus respectivos parques automotores, hacia el 2010, encontramos que existe aproximadamente un vehículo cada dos personas, cuando en el país para 2014 el promedio era de 3,8 personas por vehículo. De acuerdo con los datos proporcionados por la Dirección Provincial de Estadísticas y Censos de la Provincia para el Municipio de Neuquén, durante el año 2010 se patentaron y repatentaron unos 114.287 vehículos. Si se tiene en cuenta que la población del municipio, en ese mismo año, ascendió a 231.204 habitantes, se puede concluir que la ciudad contaba con prácticamente un vehículo cada 2 personas. A esto se le suma la llegada de vehículos, provenientes de otros centros cercanos, que arriban diariamente a la ciudad con sus correspondientes efectos: congestión, dificultades para estacionar, aumento de los accidentes y utilización excesiva del espacio público, entre otros.

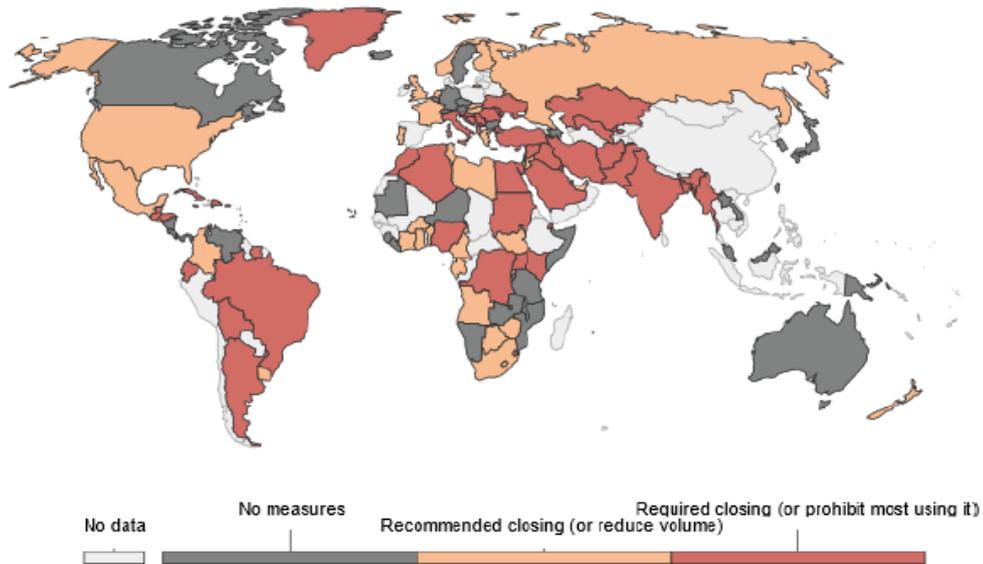
No obstante, a pesar de este avance automovilístico, la lógica de la movilidad sustentable fue penetrando en las gestiones de algunas ciudades. En Neuquén, particularmente la creación de la Secretaría de Movilidad Urbana, la implementación de las ciclovías, el desarrollo del Metrobús, el “#sibici”, la gestación del Plan de Movilidad Urbana Sustentable fueron claras muestras de una orientación hacia un paradigma orientado más hacia la movilidad y no tan sólo al tránsito. En el contexto actual, las recomendaciones y restricciones alejan esos objetivos de sustentabilidad, imponiéndose otros originados ante el virus SARS CoV-2-2019.

La movilidad durante la pandemia

La pandemia, la cuarentena y las nuevas medidas implementadas en el marco del contexto (durante y pos), han generado (y generarán) un cambio en el desarrollo de la movilidad urbana en la región. Los horizontes de movilidad urbana sostenible a los cuales los planificadores apuntaban se ven desdibujados y comienzan a plantearse nuevas medidas orientadas a la situación epidemiológica, que de ser permanentes podrían generar nuevos y reforzar viejos inconvenientes asociados al desplazamiento de las personas en la ciudad y entre las ciudades de la región. En todo el mundo se generaron cambios forzados en cuanto a los patrones de movilidad. En primer lugar, se ha llevado a una reducción drástica de la movilidad, evidenciada principalmente en los países que tomaron medidas restrictivas a la circulación de personas, como se evidencia en la figura 4, uno de los medios más afectados en la reducción fue el transporte público.

Figura 4:

Medidas tomadas a nivel mundial sobre el transporte público.

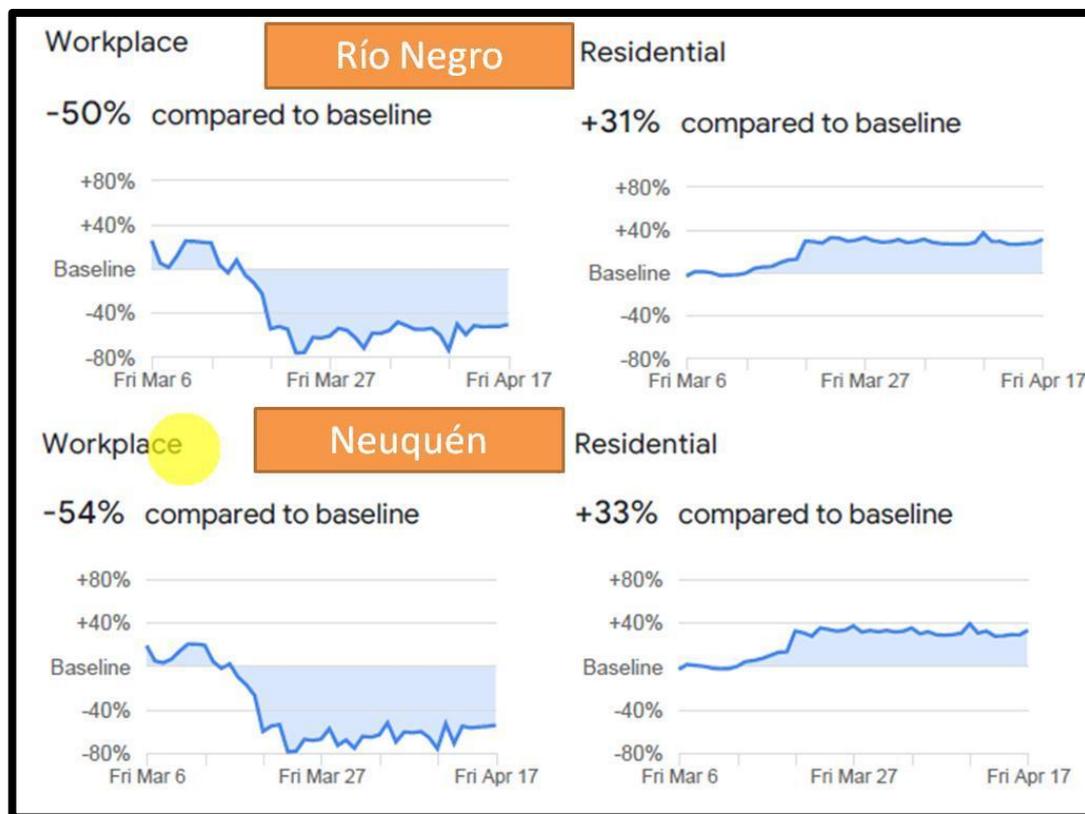


Fuente: Hale, Webster, Petherick, Pilips y Kira 2020

Otros países a pesar de no implementar una “cuarentena fuerte”, también han visto reducidos los viajes de las personas entre ciudades y al interior de las mismas. Las reducciones de esos viajes han sido en del orden de un 60%, llegando a menores valores en la medida en que la flexibilización de ciertas actividades lo han permitido. En la provincia de Neuquén y en la de Río Negro, según datos de Google, la permanencia en los lugares de trabajo se ha reducido más de un 50 % , mientras que la permanencia en los lugares de residencia ha aumentado en más de un 30% desde la implementación del Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO) hasta mediados de Abril (Ver figura 5).

Figura 5:

Cambios en los tiempos de estadía en áreas residenciales y de trabajo en la Provincia de Río Negro y Neuquén.



Fuente: Google Informe de movilidad de las comunidades ante el COVID-19. 2020

Esto significa, sin dudas, una reducción de la circulación de las personas. Que las personas se mueven menos es un hecho, ahora bien, no todos los diferentes modos de movilidad antes mencionados sufrieron el impacto de la misma manera. En los países europeos la reducción del transporte público ha sido muy marcada y ante la llegada de la primavera y ahora el inminente verano, los viajes de tipo no motorizado se han incrementado de forma muy marcada (muchas ciudades europeas sufren una invasión de bicicletas, ya sea por elección de las personas o por fomentos estatales).

San Vicente López (2020), realiza un recorrido por diferentes países analizando el papel de la bicicleta en la contingencia del virus y rescata - entre otros aspectos- el posicionamiento de la bicicleta como “uno de los medios de transporte viable durante y después de las medidas de distanciamiento social”, la reivindicación de este medio de transporte y sugiere que los gobiernos deben realizar un análisis profundo de la situación.

En relevamientos realizados por empresas Transit, Citymapper y Moovit para 17 ciudades en siete países de América Latina, evidencian que varían entre el 52% y el 79% entre usuarios de las aplicaciones (Moviliblog, 2020).

En Buenos Aires, la situación del transporte público ha sido similar. Sin embargo, el incremento de los viajes en modos no motorizados, no han tenido el mismo incremento que en Europa. Esto se debe, en principio, a las bajas temperaturas estacionales, pero también al poco desarrollo y consolidación de la movilidad en bicicleta u otros medios no motorizados (por falta de estímulo, infraestructura o cultura ciclista). Siguiendo esta línea, un grupo de especialistas del CONICET realizó una encuesta en el mes de mayo donde identificaron que las personas que necesitaban movilizarse prefirieron no usar el transporte público, un 40% lo hizo caminando o en bicicleta; mientras que un 44% y un 14% eligieron el auto particular y el taxi respectivamente (Singh, Pérez, Hernández y Velázquez, 2020)

En la ciudad de Neuquén, los pasajeros en el transporte público se han reducido notablemente, ya sea por prohibición o debido a que las personas evitan usarlo por miedo a los contagios. Así, las frecuencias y la cantidad de pasajeros se han minimizado y difícilmente la zona del Metrobús vuelva a tener la actividad que tenía previa a la pandemia. En una entrevista a un diario local, el gerente de Autobuses Neuquén manifestó que “antes de la pandemia transportaban a 70 mil personas por día y hoy, a 7 mil”, lo que significa apenas un 10% del pasaje habitual (Imneuquen 29 junio, 2020).

La movilidad en bicicleta se ve limitada por la baja en las temperaturas invernales. Por su parte, las caminatas nunca fueron una opción amigable en una ciudad con características dispersas y de segregación. Desde otro punto de vista, si nos enfocamos en el punto de vista social, el aislamiento rompe con la idea de interacción social, con la vida urbana y con el intercambio con “el otro” que se posibilita en el espacio público. Esto fortalece la segregación urbana, que no es más que el asentamiento diferencial espacial de los grupos sociales, ya manifiesta y evidenciada en la ciudad de Neuquén (Perren y Perez, 2020). Todo esto ha llevado al incremento de la utilización del automóvil como opción recomendada y elegida por los usuarios.

Así como existe una incertidumbre sobre la continuidad de la pandemia también existe esa incertidumbre sobre su incidencia en las ciudades. En un primer momento las ciudades se vaciaron, las calles sin gente parecían ser una normalidad. Sin embargo, poco a poco los automóviles comienzan a repoblar esa parte del espacio público urbano. Mientras las ciudades del hemisferio norte recurren a la ampliación de las bicisendas y de espacios peatonales, en

nuestra región el automóvil comienza a resurgir como el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.

La proyección hacia la nueva normalidad

La disyuntiva torna entre el distanciamiento social y la sustentabilidad de la movilidad. Entonces, ante la prevalencia del automóvil particular: ¿cómo reducimos las emisiones de CO₂? ¿Cómo evitamos los consumos excesivos de energía? y ¿cómo fomentamos una ciudad que permita el encuentro con el otro?

En esto debemos entender que el invierno se terminará, pero las necesidades de movilidad de las personas seguirán existiendo. ¿Qué es lo que recomiendan los principales referentes de la temática? En primer lugar, seguir estimulando el teletrabajo, que las personas puedan cumplir laboralmente a distancia en la medida que puedan hacerlo. En segundo término, fomentar el uso de los medios de movilidad no motorizados, en esto creo que debe existir una estrategia fuerte, no sólo en infraestructura, también en la posibilidad de acceder a la bicicleta y al equipamiento adecuado para movilizarse en la misma, desde otro punto de vista deben las áreas de trabajo proveer la asistencia al trabajador y trabajadora ciclista (lugares seguros de guardado de bicicletas, elementos e infraestructura para el aseo del ciclista, entre otras cosas). *San Vicente López (2020)* destaca importantes acciones que han hecho de la bicicleta un elemento fundamental para atravesar la pandemia, nombrando planes para impulsar la movilidad en bicicleta, la declaración de las tiendas de bicicletas como negocios esenciales en Nueva York, la donación de bicicletas a personal de salud por parte de empresas, entre otras. Para la ciudad de Córdoba, un grupo de investigadores del Grupo de Investigación en Políticas de Transporte y Movilidad (GIPTM) y del Instituto de Investigación y Formación en Administración Pública (IIFAP), proponen entre otras cosas la implementación de ciclovías con el acompañamiento de la educación vial y permitir la intermodalidad a partir de poder, por ejemplo, transportar bicicletas plegables en el transporte público.

En cuanto a este último, un artículo de *moviliblog.com* advierte con un título muy significativo “El riesgo de dejar morir al transporte público”, sobre la posibilidad de la quiebra de las empresas de transporte y sobre las desventajas en cuanto a empleo indirecto que se perderían por esto. Para Paulo Coto Murillo y Julio Solís Moreira:

“El transporte es un servicio público por lo que debe ser garantizado y asegurado por el Estado, hoy más que nunca de forma eficiente y resguardando las salud y seguridad económica tanto de los pasajeros, las y los trabajadores conductores y las empresas y asegurar la inversión pública al respecto y la implementación de nuevas e innovadoras alternativas en el campo”. (Coto Murillo y Solís Moreira, 2020:88)

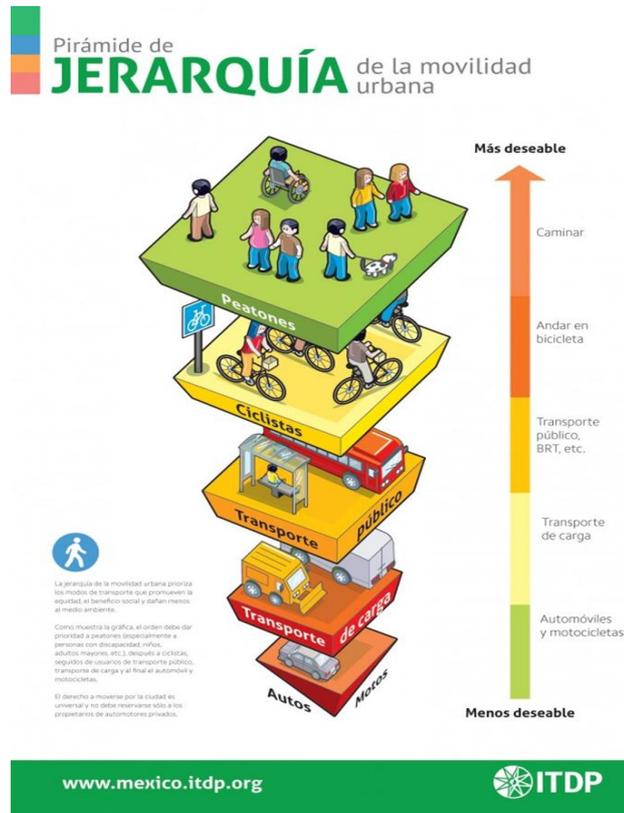
El transporte público debe prevalecer y lograr superar este momento de crisis de la mejor manera. Una forma de hacerlo es lograr el desdoblamiento temporal y escalonar ciertas actividades de trabajo para evitar horas pico de utilización de transporte público, secuenciar, por ejemplo, los horarios de entrada a los trabajos de los empleos que mayor movilidad generan.

Aunque la superioridad del automóvil se siga marcando, y aunque el espacio público esté diseñado para la comodidad de éste, necesitamos darle la oportunidad a otros tipos de movilidad que fomenten la sustentabilidad. Al interior de las ciudades se suman las opciones de circulación no motorizada como son las caminatas y las bicicletas. Sin embargo, la dispersión urbana, la falta de densidad de uso del suelo y la concentración de las funciones urbanas en cada localidad desestimula la utilización de este tipo de movilidad.

El cambio de este patrón puede ser logrado desde dos alternativas: desestimulando el uso de algunos medios, los más perjudiciales, y estimulando otros, los más beneficiosos para el conjunto social. Es preferible conjugar estos métodos en busca de las mejores opciones como las que sugieren la siguiente figura:

Figura 6:

Pirámide de la jerarquía óptima de la movilidad



Fuente: www.mexico.itdp.org

Por otro lado, es necesario estimular la circulación no motorizada a través de la mejora de la infraestructura para la misma, infraestructura todavía muy escasa en toda la zona. Se deben mejorar las veredas alineando los niveles y marcando de manera adecuada los pasos peatonales, no sólo en el centro de las ciudades, también en las periferias. Para la movilidad en bicicleta es necesario crear vías exclusivas, continuas y seguras; que no existen a nivel interurbano y sólo existen en la ciudad de Neuquén.

Es necesario lograr una nueva normalidad (ya iniciada en otras partes del mundo) que no ponga en riesgo los logros generados que nos encaminan hacia una movilidad urbana sustentable.

Bibliografía

- BORTHAGARAY, A. (2013). Un enfoque metódico del movimiento (Prólogo I). En: Herce Vallejo, M y Magrinya, F. *El espacio de la movilidad urbana*. Ed. Café de las Ciudades. Buenos Aires. Pp. 7-11
- COTO MURILLO, P y SOLÍS MOREIRA, J (2020). “Territorios, bien común y derecho a la ciudad: propuestas de acción social en tiempos de crisis COVID-19”. *Rupturas* N° 10, Número especial COVID-19, Costa Rica. ISSN 2215-2466. pp 83-94.
- DE MATTOS, C. (2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina. En Geraiges de Lemos y otros: *América Latina cidade, campo e turismo*. Serie por uma geografía latino-americana. U.S.Pi. CLACSO Livros.
- Google Informe de movilidad de las comunidades ante el COVID-19. 2020. Argentina
- HALE, T., WEBSTER, S., PETHERICK, A., PHILLIPS, T., KIRA, B. (2020) Oxford COVID-19 Government ResponseTracker [Internet]. Coronavirus Government Response Tracker. 2020. Recuperado de: <https://www.bsg.ox.ac.uk/research/research-projects/coronavirus-government-response-tracker>
- HERCE VALLEJO, M. y MAGRINYA, F. (2013). *El espacio de la movilidad urbana*. Ed. Café de las Ciudades. Buenos Aires.
- PÉREZ G. (2016). “Flujos vehiculares en torno a la Ciudad de Neuquén. Indicadores posibles para su abordaje”. *Serie- Publicaciones del PROEG*. Luján, Pcia. Buenos Aires: Universidad Nacional de Luján. Departamento de Ciencias Sociales. vol. n°16. p269 - 279. ISSN 1851-8907.
- PÉREZ, G. (2010). “Teoría social del riesgo y cartografía aplicada a la ciudad de Neuquén”. *Boletín Geográfico*. Departamento de Geografía Facultad de Humanidades UNComa. N. 32. [Fecha de consulta: 7 de julio de 2014]. Neuquén. ISSN: 0326-1735.
- PÉREZ, G. (2014). Análisis preliminar de flujos vehiculares en la conurbación neuquina. En: KAROL, J. *UPE 11. Conducir las transformaciones urbanas: un debate sobre direcciones, orientaciones, estrategias y políticas que modelan la ciudad futura*. 1a ed. La Plata.
- PÉREZ, G. (2018). La conurbación en torno a la ciudad de Neuquén. Perspectiva regional y aportes para el ordenamiento territorial (Tesis de Doctorado en Geografía). La Plata, Universidad Nacional de La Plata.
- SINGH, PÉREZ, HERNÁNDEZ Y VELÁZQUEZ (2020). Movilidad Pública, Activa y Segura. Transporte y Pandemia en el AMBA (Primer Informe). Recuperado de: <https://drive.google.com/file/d/1S9dAhfRYIGblDU1utnvJ6YI7A8R3yeyu/view>
- VASCONCELLOS, E. A. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Corporación Andina de Fomento. Bogotá, Colombia. ISBN: 978-980-6810-60-0