



CONECTANDO TERRITORIOS

ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN DE LA DESIGUALDAD SOCIOESPACIAL EN EL MUNICIPIO DE CARMEN DEL DARIÉN (CURBARADÓ)

AUTOR

Darwin Jair Córdoba Asprilla

- Ingeniero de sistemas

DIRECTOR

Juan Pablo Ospina Zapata

- Ingeniero Civil
Phd Ingeniería y Transporte

Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales
Universidad EAFIT
Fundación SURA
Urabá - Colombia
Marzo 2026

Quiero dedicar este trabajo muy especialmente a mis hijos (Yeshua Jair Córdoba Rodríguez, Malcolm Córdoba Rodríguez) y a mi madre (Emma Asprilla Lara), por estar siempre ahí, acompañándome con su amor, paciencia y apoyo en cada uno de mis pasos.

A las instituciones que hicieron posible este proceso URBAM, SURA, SENA y a los profesores que, con su guía y conocimiento, contribuyeron de manera invaluable a la construcción de este camino académico y personal. Especialmente al profe Juan Pablo Ospina por su dedicación y paciencia.

CONTENIDOS

RESUMEN	5
INTRODUCCIÓN	6
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	9
OBJETIVOS	12
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	13
CAP. 1	
1.1 ANTECEDENTES	15
1.2 MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL	18
1.3 BREVE RESEÑA HISTÓRICA	23
1.4 LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA	24
1.5 DEMOGRAFÍA Y POBLACIÓN	25
1.6 HIDROGRAFÍA	28
CAP. 2	
METODOLOGÍA	32
CAP. 3	
3.1 ¿POR QUÉ CURBARADÓ?	45
3.2 ANÁLISIS REGIONAL	47
3.3 CONTEXTOS TERRITORIALES DIFERENCIADOS	48

CAP. 4	
4.1 RECORRIDO BRISAS HACIA CURBARADÓ	61
4.2 INICIEMOS EL RECORRIDO	62
4.3 LLEGANDO AL PUERTO DE BRISAS	64
4.4 LLEGAMOS A CURBARADÓ	68
4.5 RECORRIDO DE REGRESO (CURBARADÓ - BRISAS)	69
4.6 ANÁLISIS DEL RECORRIDO	71
4.7 APLICACIÓN DE TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN	72
CAP. 5	
5.1 ESTRATEGIAS COMUNITARIAS	91
5.2 ESTRATEGIA POLÍTICA	94
5.3 ESTRATEGIA REGIONAL	96
CAP. 6	
6.1 CONCLUSIONES	102
6.2 RECOMENDACIONES	104

RESUMEN

En este estudio analiza la desigualdad socioespacial en el municipio de Carmen del Darién – Chocó, desde un enfoque histórico-territorial que permite comprender factores como el deficiente trazado vial, los modelos extractivistas y la limitada presencia estatal han contribuido a la fragmentación del territorio y al acceso desigual a servicios básicos esenciales para la calidad de vida.

El estudio empleó una metodología mixta que combina revisión documental, trabajo de campo, entrevistas, encuestas y análisis espacial, con el fin de identificar las principales barreras de movilidad que enfrentan las comunidades locales. A partir de este diagnóstico, se diseñan estrategias de movilidad adaptadas a las particularidades geográficas y sociales del municipio, orientadas a reducir las brechas territoriales y promover un desarrollo más equitativo e inclusivo.

This study analyzes socio-spatial inequality in the municipality of Carmen del Darién, Chocó, from a historical-territorial approach. This perspective allows for an understanding of how factors such as poor road networks, extractive models, and limited state presence have contributed to territorial fragmentation and unequal access to essential basic services crucial for quality of life.

The study uses a mixed methodology that combines documentary review, fieldwork, interviews, surveys, and spatial analysis to identify the main mobility barriers faced by local communities. Based on this diagnosis, mobility strategies are designed that are adapted to the geographical and social particularities of the municipality, aimed at reducing territorial gaps and promoting more equitable and inclusive development.

Palabras clave: *Desigualdad socioespacial, conectividad, movilidad, accesibilidad.*

INTRODUCCIÓN

La desigualdad socioespacial no se limita solo a las grandes ciudades; también se siente con fuerza en las áreas rurales y periféricas, donde históricamente han coexistido el abandono institucional, la falta de infraestructura adecuada y la exclusión sistemática de sus comunidades. El municipio de Carmen del Darién, en el departamento del Chocó, es un ejemplo claro de esta realidad. Allí, en pleno Atrato profundo, la vida cotidiana depende en gran medida de la movilidad fluvial, mientras que la conectividad terrestre es precaria o inexistente, lo que restringe de manera significativa el acceso a servicios esenciales como salud, educación, comercio y trámites administrativos.

En Carmen del Darién, las dinámicas diarias de movilidad están marcadas por barreras físicas, económicas y sociales. La ausencia de un sistema de transporte público, la estacionalidad de los ríos (inundaciones o sequías), los altos costos de los tiquetes para el desplazamiento y la falta de coordinación entre los diferentes medios de transporte son factores que agravan la fragmentación territorial. Esta desconexión se traduce en largos tiempos de viaje para acceder a servicios de salud, educación o comercio lo que restringe de manera significativa las oportunidades de desarrollo tanto personal y comunitario, especialmente de las comunidades rurales dispersas asentadas a orillas del río Curbaradó.

Varios estudios han señalado que la movilidad en contextos rurales no puede analizarse únicamente en términos funcionales. Para Gutiérrez (2012) y Cresswell (2016), la movilidad debe entenderse como un factor central en la justicia social y territorial. En contextos como el de Carmen del Darién, donde las condiciones de desplazamiento son desiguales y las alternativas

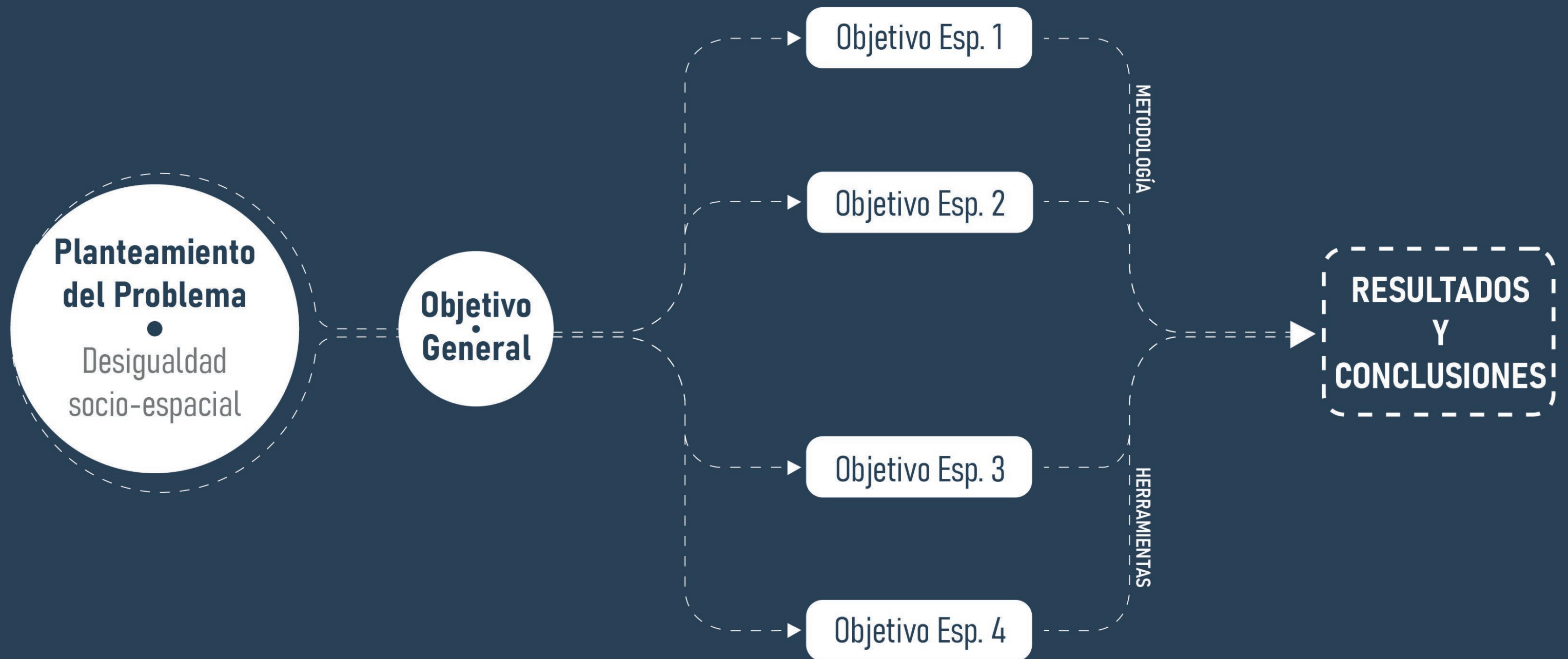
son limitadas, el acceso a la movilidad se convierte en un criterio prerrequisito para la equidad. En este contexto, el problema real se expresa en una movilidad cotidiana limitada, costosa e insegura que refuerza las desigualdades históricas de la región. Pero más allá de este diagnóstico, se plantea también un problema académico: **¿cómo se configuran y se reproducen las desigualdades socioespaciales a través de la movilidad en territorios ribereños como el Atrato choicano? ¿Qué marcos conceptuales y metodológicos permiten leer la movilidad no solo como infraestructura, sino como derecho, como práctica social y como mecanismo de inclusión o exclusión?**

El estudio se orienta a analizar cómo se configura la desigualdad socioespacial en el municipio de Carmen del Darién, con el objetivo de diseñar estrategias de movilidad que se ajusten a su geografía ribereña, sus condiciones sociales y a las necesidades específicas de sus habitantes. Se parte de la premisa que no es necesario esperar grandes transformaciones en infraestructura para avanzar en soluciones efectivas; se propone que una movilidad contextualizada y construida desde el territorio puede convertirse en un instrumento clave para promover la equidad.

A través de esta tesis se busca aportar insumos que fortalezcan la capacidad del municipio y de sus comunidades para repensar su movilidad como un factor central en la superación de brechas sociales y territoriales, a través de un enfoque mixto y participativo, se pretende construir propuestas que recojan las voces, los recorridos y las realidades de quienes enfrentan diariamente la desigualdad desde la orilla de un río.



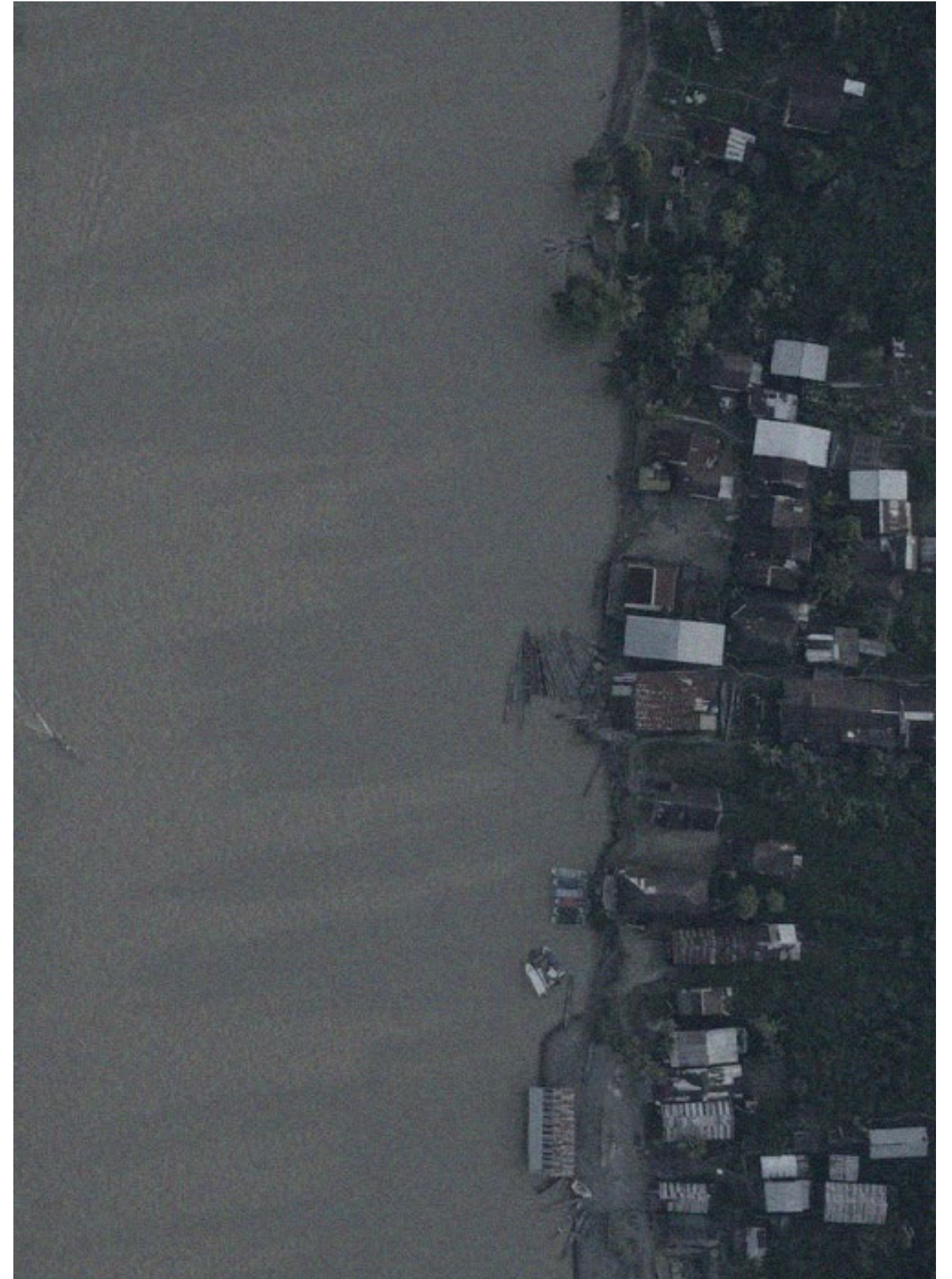
▲ Imagen 1: Puerto de Brisas. Córdoba, D. 2025



PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Carmen del Darién, municipio del departamento del Chocó, constituye un caso paradigmático de exclusión territorial en Colombia. A pesar del potencial de la región del Darién y de su posición geoestratégica, los sistemas de movilidad y transporte existentes presentan profundas deficiencias que limitan el acceso equitativo de la población a bienes y servicios básicos. Esta condición no es aislada: muchos municipios ubicados a orillas del Río Atrato enfrentan la misma situación, marcada por baja conectividad terrestre, dispersión de comunidades rurales y periféricas y acceso limitado o nulo a oportunidades y a servicios básicos. La precariedad de la infraestructura vial secundaria y terciaria, sumada a la ausencia de un sistema de transporte público, contribuye a perpetuar las desigualdades socioespaciales históricas.

En el municipio de Carmen del Darién, la movilidad depende casi exclusivamente del transporte fluvial, el cual opera de manera privada y responde principalmente a los intereses de los propietarios de las embarcaciones transportadoras, sin considerar plenamente las necesidades de sus usuarios (Luis Enrique, M.L, Conversación Personal, 26 de abril de 2025). Esta situación se agrava con la estacionalidad de los ríos y con las altas tarifas de los tiquetes, lo que restringe la posibilidad de desplazamiento para las familias con menos recursos.



▲ Imagen 2: Atrato envenenado. MAMM, 2023.

La magnitud de la desconexión socioespacial puede observarse al analizar los trayectos desde la cabecera municipal, Curbaradó, hacia el resto de la región, así como, desde los corregimientos desde los cuales se requiera conectarse hacia la cabecera. Por ejemplo, para desplazarse hacia Quibdó no existe una ruta directa ni con frecuencia regular. Los viajes dependen de cupos en embarcaciones como “El Expreso”, que salen de Turbo (Antioquia) o de Riosucio (Chocó). Tampoco hay rutas frecuentes hacia otros municipios del Darién, y en algunos casos, para llegar a las localidades como Unguía se requiere una combinación de trayectos terrestres y fluviales que implican múltiples escalas, altos costos y largos tiempos de espera.

Un ejemplo, de Curbaradó a Unguía toca pasar por el corregimiento de Brisas, los municipios de Nuevo Belén de Bajirá (Chocó), Mutatá, Chigorodó, Carepa, Apartadó y Turbo - Antioquia vía terrestre. Luego, si se debe tomar desde Turbo una ruta marítima y fluvial hacia Unguía, esta situación se ve agravada por los altos costos de los pasajes entre los diferentes puntos y por los largos tiempos de espera para poder desplazarse de un lugar a otro.

En cuanto a la movilidad más local hacia los corregimientos, solo se cuenta con rutas regulares limitadas. Entre Domingodó y Brisas existen dos modalidades de transporte: por vía terrestre, disponible únicamente en verano, y por la vía fluvial a través del Río Atrato, con dos frecuencias diarias. Entre Curbaradó y Brisas el transporte fluvial ofrece cuatro frecuencias diarias, incluyendo algunas embarcaciones provenientes de Domingodó (Luis Enrique, comunicación personal, 26 de abril de 2025). En contraste, el transporte aéreo es inexistente, aunque en regiones cercanas del Urabá (Carepa, Necoclí y Vigía del Fuerte) sí se cuenta con aeropuertos o pistas de aterrizaje.

El problema, sin embargo, trasciende la falta de infraestructura de transporte. Se trata de la ausencia de una red de transporte articulada, asequible y eficiente que garantice la accesibilidad y conectividad entre el Carmen del Darién, sus corregimientos, los municipios vecinos y el resto de la región. Esta desconexión limita la integración social y económica de sus habitantes, refuerza la marginación histórica y mantiene a las comunidades alejadas de beneficios básicos como salud, educación y comercio. En este sentido, el problema real se centra en una movilidad cotidiana restringida, costosa e insegura que perpetúa las desigualdades socioespaciales. Este diagnóstico abre la puerta a un problema académico más amplio que permita responder a preguntas como:

*** ¿cómo se manifiestan y reproducen estas desigualdades a través de las dinámicas de movilidad en territorios ribereños?**

*** ¿Qué marcos conceptuales permiten entender la movilidad como derecho y como práctica social, más allá de la infraestructura?**

Así, el problema de investigación que subyace es: Falta comprender cómo las condiciones de movilidad fluvial y terrestre configuran y reproducen desigualdades socioespaciales en territorios ribereños periféricos como el Atrato profundo, y cómo desde este análisis pueden pensarse estrategias adaptadas que contribuyan a la equidad territorial.

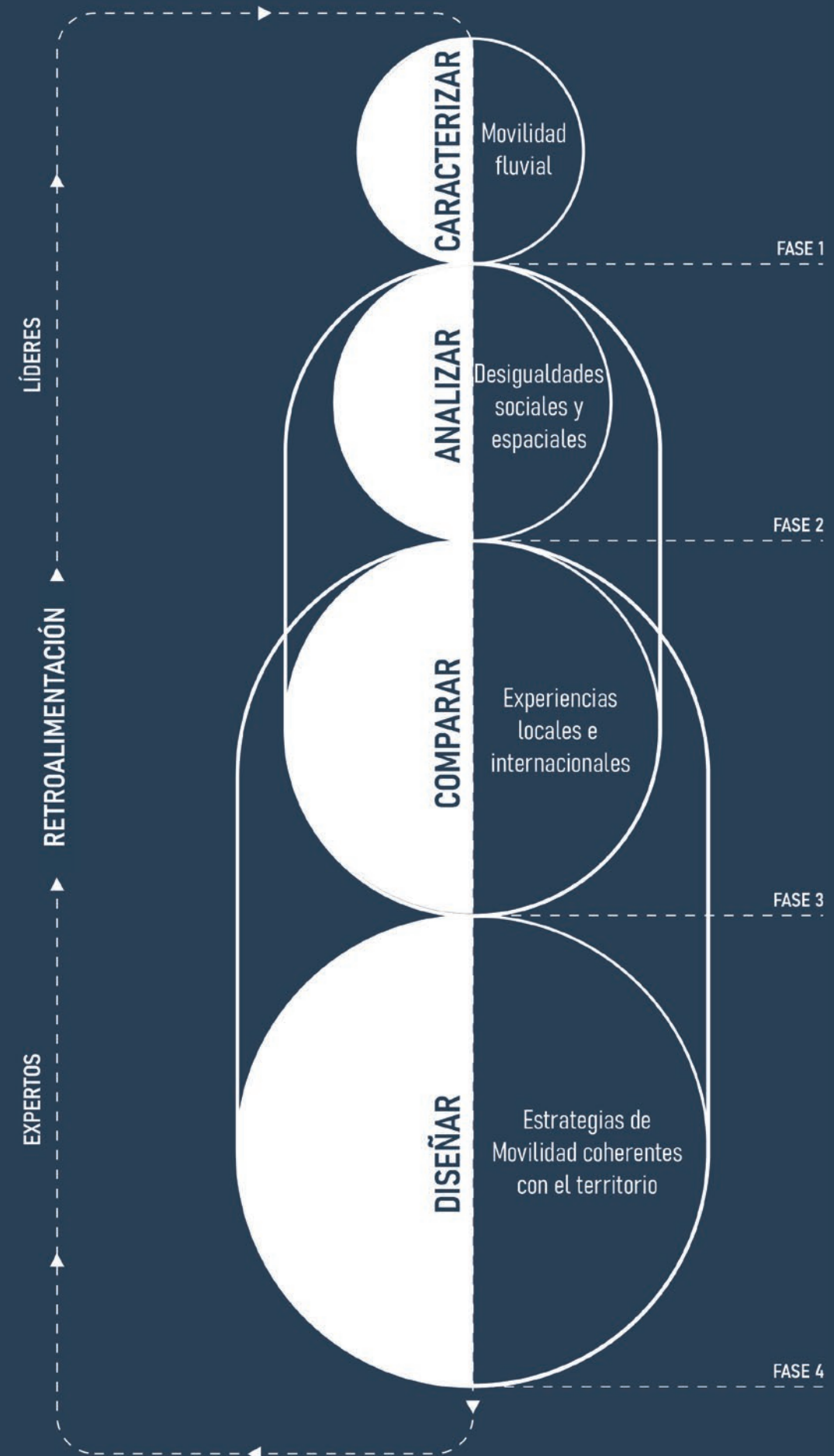
Esta aborda la movilidad y transporte en el Carmen del Darién desde una perspectiva integral, entendiéndola no como un fin en sí mismo, sino como un medio fundamental para garantizar el acceso equitativo a servicios, derechos y oportunidades. Asimismo, busca explorar alternativas adaptadas al contexto ribereño que contribuyan a reducir desigualdades y promover un desarrollo territorial más justo y sostenible.

OBJETIVO GENERAL

Proponer estrategias adaptadas al contexto ribereño que contribuyan a la equidad y al desarrollo territorial, a partir del análisis de cómo la movilidad configura desigualdades socioespaciales en el municipio de Carmen del Darién (Curbaradó)

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- * Caracterizar las dinámicas de movilidad fluvial y terrestre en Carmen del Darién, identificando sus alcances, limitaciones y efectos sobre la accesibilidad de la población a servicios y oportunidades.
- * Analizar la manera en que dichas dinámicas reproducen desigualdades socioespaciales en el territorio, con especial atención a las comunidades rurales dispersas y a las condiciones de vulnerabilidad social.
- * Comparar las experiencias locales con casos de movilidad en otros territorios periféricos y ribereños de América Latina, para identificar aprendizajes y referentes adaptables.
- * Diseñar estrategias de movilidad ajustadas a las condiciones sociales, geográficas y culturales de Carmen del Darién, orientadas a reducir las desigualdades socioespaciales y fortalecer la integración territorial.



PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿De qué manera las dinámicas de movilidad fluvial y terrestre en el municipio de Carmen del Darién (Curbaradó) configuran desigualdades socioespaciales, y qué estrategias adaptadas al contexto podrían contribuir a su reducción?



CAPÍTULO 1

ANTECEDENTES Y MARCO TEÓRICO

1.1 ANTECEDENTES

Marco Internacional

Según Jaimurzina y Wilmsmeier (2017), el análisis de la movilidad en regiones periféricas de América del Sur muestra que la navegación interior está subutilizada en comparación con su potencial de desarrollo. La navegación interior representa menos del 1% del transporte internacional en términos de valor y volumen, lo que refleja una limitada articulación de este modo con los sistemas logísticos regionales. Un caso ilustrativo de esta desarticulación se presenta en la Región de Aysén en Chile, donde la falta de conectividad profundiza la segregación territorial.

Román (2020) analiza la situación de esta región de Chile, una localidad con acceso restringido por tierra, mar y aire, y evidencia este fenómeno como una manifestación del aislamiento territorial que refuerza las desigualdades en el acceso a servicios básicos. Estudios internacionales como éste son relevantes para el Atrato profundo, ya que muestran cómo la precariedad de la conectividad en territorios ribereños y de difícil acceso tiende a reproducir exclusión social.

De Souza Esteves et al. (2024) destacan como el desarrollo de las vías fluviales del Amazonas puede ser clave para impulsar el crecimiento económico, la inclusión social en la región, y el aprovechamiento de las rutas fluviales como un factor determinante para la conectividad y el desarrollo territorial sostenible.

Marco Nacional

En Colombia, el Departamento Nacional de Planeación (DNP, 2018) ha señalado que las brechas en infraestructura vial y la falta de integración multimodal entre el transporte fluvial y terrestre constituyen uno de los factores centrales de la inequidad territorial. Según este organismo, la política de inversión en movilidad ha privilegiado históricamente los corredores estratégicos de conexión económica, especialmente aquellos orientados a la exportación, priorizando la eficiencia del comercio exterior por encima de la conectividad cotidiana de las poblaciones rurales (DNP, 2023).

Este sesgo ha generado un patrón de desarrollo desigual: mientras las zonas con potencial portuario o vocación exportadora reciben proyectos de gran escala, territorios ribereños como la cuenca del Atrato quedan sistemáticamente por fuera de las prioridades de planificación lo que acentúa la exclusión de comunidades rurales que no están allegadas a estos corredores de comercio.

La ausencia de inversiones sostenidas en muelles, embarcaderos seguros, rutas fluviales regulares y conexiones multimodales ha reforzado la dependencia de medios de transporte precarios y altamente sensibles a la estacionalidad. En consecuencia, las comunidades rurales que habitan estas regiones enfrentan tiempos de viaje más largos, mayores costos y menor acceso a servicios esenciales, perpetuando un ciclo de exclusión socioespacial que el propio DNP reconoce como persistente y estructural.

En Colombia, el Departamento Nacional de Planeación (DNP, 2018) ha destacado que las deficiencias en infraestructura vial y la falta de integración multimodal afectan la equidad territorial. El informe señala que la inversión se ha centrado en corredores estratégicos para la exportación, como la vía al mar en Urabá, mientras que territorios ribereños como el Atrato han sido marginados de la planificación, lo que ha perpetuado la exclusión de comunidades rurales.

Bhalla et al. (1997) resalta que la fragmentación del transporte público y la baja conectividad entre modos terrestres, fluviales y marítimos generan tiempos de desplazamiento excesivos y altos costos, afectando la movilidad cotidiana. Además, advierte que la falta de infraestructura secundaria y terciaria impide que comunidades rurales accedan a mercados, escuelas y servicios de salud, lo que constituye una expresión de desigualdad socioespacial.

Marco Regional y Local

Muchas veredas y caseríos del bajo Atrato y del golfo de Urabá dependen del río y del mar para enlazarse con Turbo y con el eje Apartadó–Carepa–Chigorodó, aunque las distancias son cortas en el mapa, la frecuencia intermitente de lanchas, los costos del pasaje y otros factores, convierten los trayectos cotidianos en tiempos largos e inciertos, afectando el acceso efectivo a salud, educación, mercados y participación comunitaria.

Esto ocurre porque la red no opera como sistema, existe conectividad física sin accesibilidad real, situación que ha sido discutida en estudios de movilidad y desigualdad territorial en Colombia.

En consecuencia, la precariedad de la conectividad reproduce exclusión social y territorial en un contexto fluvial. La evidencia reciente y las orientaciones de política pública para el Atrato refuerzan este diagnóstico, subrayando la necesidad de soluciones intermodales y fluviales con frecuencias garantizadas, tarifas asequibles, infraestructura de embarque segura y esquemas de gobernanza participativa del río (Corte Constitucional, 2016) Corte Constitucional de Colombia. (2016). Sentencia T-622 de 2016. Reconocimiento del río Atrato como sujeto de derechos.



▲ **Imagen 3:** El Atrato: El río que se vuelve mar. UdeA, 2017.

Estrategias Frente a la Exclusión Social

La exclusión social derivada de la baja conectividad fluvial es uno de los desafíos más grandes en los territorios ribereños de Colombia, diversas iniciativas nacionales e internacionales muestran que es posible transformar la movilidad en un factor de inclusión, equidad y justicia territorial.

A nivel regional, distintos países amazónicos avanzan en estrategias que combinan movilidad sostenible y preservación ambiental. En Perú por ejemplo, el gobierno impulsa un programa para la Amazonía orientado a mejorar embarcaderos, ampliar el acceso a servicios educativos y sanitarios, y fortalecer capacidades locales (MTC, 2024). En Belém, Brasil, un proyecto de transporte fluvial urbano busca conectar mejor a las poblaciones insulares con el continente y reducir emisiones contaminantes. De manera paralela, Colombia desarrolla su Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible, que prioriza embarcaciones eléctricas y sistemas fluviales de bajo impacto ambiental.

Otro ejemplo es Serena, la primera embarcación electro-solar de Latinoamérica. Durante sus pruebas en el río Nechí, realizadas entre el 11 y el 13 de diciembre de 2024, la embarcación fue puesta en manos de Rafael, un lancharo experimentado que la condujo con 12 pasajeros a 45 km/h sin emitir un solo miligramo de gases contaminantes (Universidad EAFIT, 2025). Este hito evidencia el potencial de la investigación científica y la innovación para repensar la movilidad fluvial, especialmente en contextos donde el elevado costo del combustible constituye una limitación estructural.

Estas iniciativas también se reflejan también en entornos locales más cercanos a la zona de estudios, como el proyecto BUSINÚ, implementado por la Alcaldía de Montería (2021).

Este modelo de transporte público fluvial se orienta a la inclusión socioambiental y propone un sistema que garantiza acceso equitativo en sectores ribereños históricamente. Desde una perspectiva de equidad territorial, BUSINÚ reduce las brechas generadas por la limitada conectividad, fortaleciendo la integración social, económica y ambiental de las comunidades que habitan la ribera del Sinú.

Territorios como el municipio de Carmen del Darién, cuyo transporte es casi absolutamente fluvial, y cuyas rutas terrestres son precarias o inexistentes, pueden asimilar valiosas lecciones de estas experiencias. Estas y otras iniciativas adaptadas al contexto del río Atrato permitiría convertir la movilidad en un instrumento capaz de garantizar derechos básicos y disminuir desigualdades estructurales.



▲ **Imagen 4:** Embarcación SERENA. Mobility Portal. 2023

1.2 MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

En este espacio abordaremos la movilidad y su articulación con otros conceptos claves: movilidad espacial, accesibilidad, conectividad territorial, motilidad, capital social, desigualdad socioespacial, exclusión social y justicia espacial y territorial. Estos conceptos conforman una relación que permite comprender de manera integral cómo las personas acceden o se ven impedidas para llegar a los bienes, servicios, oportunidades y derechos en el territorio. Tanto en la práctica cotidiana de desplazamiento ligada a las infraestructuras, los sistemas de transporte y la organización del espacio. Al mismo tiempo, la motilidad y el capital social remiten a las capacidades y recursos diferenciales que poseen los sujetos y los grupos para apropiarse de esas oportunidades de movimiento, vinculadas a la justicia espacial y territorial como horizonte normativo para la acción pública. Cuando estas condiciones materiales y simbólicas se distribuyen de manera desigual, se producen y reproducen desigualdades socioespaciales y procesos de exclusión social que afectan de forma particular a ciertos territorios como Carmen del Darién (Curbaradó).

Entendemos la movilidad, como la capacidad que tienen las personas para realizar los recorridos concretos para ir a trabajar, estudiar, cuidar, abastecerse o participar en la vida cotidiana. Esta capacidad está estrechamente ligada por las infraestructuras disponibles, a los sistemas de transporte y a la manera en que el espacio urbano y rural se organiza y se regula. Así mismo, la movilidad está condicionada por las características propias de las personas, sus percepciones, entre otras características individuales, lo cual se relaciona con la motilidad que se explicará en los próximos párrafos. La movilidad se constituye en el eje fundamental que permite articular la comprensión de la accesibilidad,

la conectividad territorial, la motilidad, el capital social, la desigualdad socioespacial, la exclusión social y la justicia espacial y territorial. No se trata únicamente del movimiento en el espacio-tiempo, sino de un proceso social y político en el que intervienen actores, estructuras y contextos específicos. En esta línea, Kaufmann, Bergman y Joye (2004), analizan que los actores, la geografía y los flujos no se deben mirar de manera aislada, ya que invisibilizan las razones, las limitaciones y los efectos de la movilidad sobre procesos sociales más amplios, así como las lógicas de poder que organizan quién puede moverse, en qué condiciones y con qué consecuencias. La movilidad, entonces, es una puerta de entrada privilegiada para entender cómo se distribuyen las oportunidades, cómo se ejercen los derechos y cómo se producen las desigualdades en el territorio.

Adicionalmente, la accesibilidad remite a las posibilidades reales que tienen las personas de utilizar las opciones que ofrece el espacio, en función de los costos de localización, la logística y otras restricciones materiales o simbólicas Kaufmann, Bergman y Joye (2004). Estas posibilidades están condicionadas por la distribución espacial de la población y la infraestructura, por la sedimentación de políticas territoriales especialmente las relacionadas con el transporte y la planificación del territorio y por la posición socioeconómica de los sujetos, que determina su poder adquisitivo, su capacidad para transformar las oportunidades territoriales en oportunidades efectivas. A su vez, la conectividad territorial expresa la manera en que el espacio se teje mediante redes de transporte y comunicación: una red óptimamente conectada ofrece múltiples rutas, intersecciones y vínculos que disminuyen las barreras de tiempo y costo entre distintos puntos del territorio, lo que requiere del uso de técnicas de análisis espacial para evaluar y cuantificar niveles de conectividad y accesibilidad (Quijada-Alarcón, 2023).

Es decir que la movilidad no es solo desplazamiento, sino el resultado de una relación estructural entre sujetos y territorio mediada por accesibilidad y conectividad.

Por su parte la movilidad también se vincula con el potencial de movimiento de las personas, es decir, con su motilidad. Kaufmann, Bergman y Joye (2004) conceptualizan la motilidad como la capacidad potencial de individuos o grupos para moverse, sustentada en un conjunto de factores acceso, competencias y apropiación que configuran sus oportunidades efectivas de desplazamiento: capacidades físicas, ingresos, aspiraciones de vida, sistemas técnicos de transporte y telecomunicaciones y su accesibilidad, así como las habilidades necesarias para hacer uso de esos sistemas (formación, licencias, manejo de idiomas, competencias tecnológicas, entre otras). Este potencial se organiza alrededor de tres dimensiones: el acceso (las condiciones que permiten utilizar las opciones), las habilidades (las competencias para aprovecharlas) y la puesta en práctica (la activación de dichas opciones en función de proyectos e intenciones). La movilidad, entendida desde la motilidad, se revela como una forma de capital: un recurso acumulable y diferencial que incide en la capacidad de las personas para participar en la vida social, económica y política. Aunque el capital económico sea más sencillo de medir y operacionalizar que otros tipos de capital, la discusión sobre el capital social muestra que recursos no monetarios como redes, información o habilidades de movilidad, son decisivos para el acceso a oportunidades y para la construcción de trayectorias vitales.

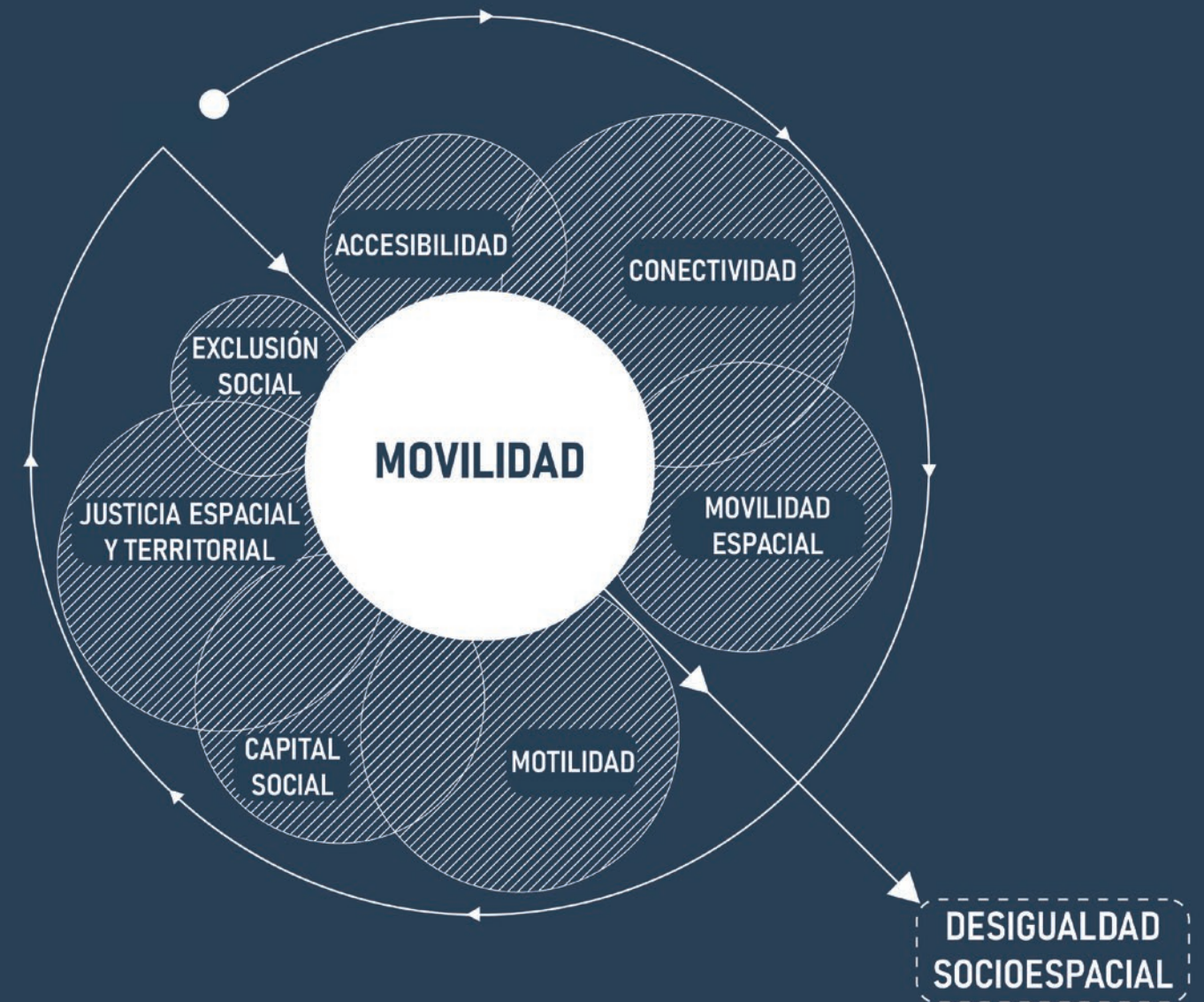
La movilidad, lejos de ser un fenómeno neutro, se encuentra estrechamente aplicada con la desigualdad socioespacial y la exclusión social. Tal como muestra Bayón (2008), la concentración socioespacial de desventajas en

determinados barrios y periferias urbanas no solo expresa desigualdades previas, sino que contribuye a profundizarlas al limitar el acceso efectivo de sus habitantes a oportunidades de empleo, educación, servicios urbanos y participación ciudadana. Desde esta perspectiva, las condiciones de movilidad entendidas como la posibilidad real de desplazarse, los costos, tiempos y riesgos asociados a los trayectos, la disponibilidad de transporte público y de infraestructuras segura son un componente central de esa trama de desventajas acumuladas. Cuando los grupos socialmente más vulnerables residen en territorios con servicios de transporte limitados, con largas distancias a los centros de actividad y con redes de conectividad deficientes, la movilidad cotidiana se convierte en un filtro que restringe el acceso a bienes, servicios y derechos, reforzando tanto la desigualdad socioespacial como los procesos de exclusión social que Bayón analiza para el contexto latinoamericano (Bayón, 2008). Otras investigaciones han ampliado la mirada hacia las relaciones entre individuos, clases sociales y formas de circulación (Urry, 2000), planteando que la capacidad para moverse dentro de un espacio social y geográfico es, a la vez, resultado y motor de las posiciones que los sujetos ocupan en la estructura social. Jirón, Lange y Bertrand (2010), destacan que la movilidad es un fenómeno complejo en el que una de sus dimensiones fundamentales es la relación con las configuraciones espaciales: las condiciones del entorno, la distribución de servicios, la estructura de las redes de transporte y la localización de actividades determinan las posibilidades de movimiento.



En concordancia con lo anterior, la motilidad permite comprender cómo estas condiciones se traducen en campos diferenciados de posibilidades de movilidad. Kaufmann, Bergman y Joye (2004), así como Flamm y Kaufmann (2006), subrayan que las posibilidades efectivas de desplazamiento están definidas por el acceso a opciones de transporte, por las habilidades para utilizarlas y por la apropiación cognitiva de dichas opciones, es decir, la forma en que los sujetos las evalúan y las incorporan a sus proyectos. Cuando grandes grupos carecen de acceso, habilidades o capacidad de apropiación, se configuran situaciones en las que la inmovilidad o la movilidad extremadamente deficiente, se convierten en rasgos estructurales de la vida cotidiana. La exclusión social, entendida como un fenómeno multidimensional que puede medirse en planos económicos, sociales y políticos (Bhalla y Lapeyre, 1997), adquiere así una dimensión socioespacial concreta:

quienes no pueden moverse o solo pueden hacerlo en condiciones muy desventajosas quedan relegados a territorios, tiempos y oportunidades marginales, tienden a pasar por alto estas dinámicas de movilidad, pese a que la reconfiguración del trabajo, la mayor participación de las mujeres en el mercado laboral y las desigualdades territoriales hacen de la movilidad un componente central de las desigualdades socioespaciales.



Para abordar estas desigualdades desde una perspectiva normativa, el concepto de justicia espacial se articula directamente con la movilidad. Mahon et al. (2023) plantean que la justicia espacial puede definirse como la distribución espacial de recursos socialmente valorados educación, empleo, transporte, salud, vivienda de modo que todas las personas tengan acceso adecuado a ellos, priorizando a las más desfavorecidas como primeras beneficiarias. Desde esta óptica, la movilidad no es solo un medio para llegar a esos recursos, sino parte del propio contenido de la justicia espacial: sin condiciones equitativas de movilidad, el acceso a tales recursos permanece restringido. Soja (2010) ha desarrollado esta noción dentro de la literatura urbana, definiendo la justicia espacial como la distribución justa y equitativa en el espacio de recursos y oportunidades, así como el derecho a participar en los procesos que configuran el contexto socioespacial. Dikeç (2001), insiste en que la justicia espacial implica también la capacidad de cuestionar y transformar los procesos que producen injusticia. Las políticas de movilidad, transporte y planificación territorial son un campo privilegiado para materializar o bloquear la justicia espacial.

El caso de Carmen del Darién permite observar cómo todas estas dimensiones se entrelazan con la movilidad como eje fundamental. En este municipio, la movilidad de los habitantes está fuertemente mediada por las interconexiones entre la cabecera municipal Curbaradó, los corregimientos y los municipios vecinos, donde los ríos constituyen históricamente los principales corredores de movilidad espacial. Estos flujos naturales, heredados de prácticas ancestrales, han garantizado durante décadas los desplazamientos y la circulación de personas, bienes y servicios. Sin embargo, la insuficiente frecuencia de transporte, las deficiencias en las infraestructuras y la ausencia de alternativas viales, consolidan un

escenario de desigualdad socioespacial: poblaciones enteras se encuentran prácticamente aisladas, pese a ubicarse a distancias menores de 50 km de la cabecera municipal. La movilidad, en este contexto, se transforma en un privilegio de quienes pueden costear rutas más largas o costosas, o cuentan con redes y recursos que les permiten sortear la falta de conectividad.

Esta situación expresa una clara injusticia espacial y territorial. La distribución desigual de infraestructuras, servicios y oportunidades de movilidad hace que determinados grupos generalmente los más vulnerables queden relegados a territorios con baja accesibilidad, lo que restringe su derecho a la salud, a la educación, al trabajo, a la participación política y, en términos más amplios, su derecho a la ciudad. La movilidad, entendida como capital social, adquiere aquí un valor estratégico: quienes poseen mayores recursos económicos, redes de apoyo o habilidades específicas pueden sostener trayectorias más móviles, apropiándose de un campo de posibilidades de movimiento que se traduce en mejores oportunidades. Frente a esto, el desafío para los gobiernos locales y las políticas públicas en Carmen del Darién deben consistir en reconocer la centralidad de la movilidad como eje integrador de accesibilidad, conectividad, movilidad, desigualdad y justicia espacial, y en diseñar intervenciones que fortalezcan la conectividad territorial priorizando a las poblaciones más desfavorecidas. Solo así la movilidad podrá convertirse en una herramienta efectiva para ampliar el acceso a bienes y servicios, transformar las condiciones de exclusión y avanzar hacia nuevas formas más justas de organización socioespacial en el territorio.

1.3 BREVE RESEÑA HISTÓRICA

En 1821, mediante la ley 8ª sancionada por el Libertador Simón Bolívar, se adscribió Riosucio al Cantón del Citará, y hasta 1905 perteneció a la jurisdicción de Antioquia. La cabecera municipal, Curbaradó, se fundó como población a mediados de 1913, aunque en sus alrededores hubo asentamientos humanos desde la época precolombina, sirviendo de itinerario a los conquistadores españoles que se desplazaban por el río Atrato hasta Vigía de Curbaradó. Durante la colonia española, traficantes y aventureros atravesaban el río Curbaradó o río de Muchilero, como lo llamaban los indígenas Emberá, buscando comunicación con Riosucio.

Los primeros colonos fueron don Basiliso Caicedo, oriundo del Corregimiento de Bebarama, su señora esposa doña Brígida Murillo, procedente del municipio de Istmina, estos considerados fundadores, y con ellos Ceferino Mena, Primitivo Mena, Simón Torres, Damián Moya, Francisca Caicedo, Sención Machado, José María Murillo, Rufina Cuesta, entre otros; actualmente el territorio se encuentra habitado por afrocolombianos y colonos provenientes de los departamentos de Córdoba y Antioquia. (Municipio de El Carmen del Darién, 2016).

El municipio de Carmen del Darién es uno de los Municipios más recientes del departamento del Chocó. Inicialmente fue un Corregimiento del municipio de Riosucio, llamado Curbaradó. Fue constituido en municipio mediante la ordenanza 018 del 22 de septiembre de 2.000, con base en el numeral 6 del artículo 300 de la Constitución Política de 1991. mediante el artículo 8 de la ley 136 y el artículo 1 de la ley 177 de 1994, adoptó el nombre de El Carmen del Darién en honor a la Virgen del Carmen y a la región del Darién, a la cual pertenece.



▲ Imagen 6: Antiguas embarcaciones del río Atrato, s.f.



▲ Imagen 7: Antiguas embarcaciones del río Atrato, s.f.

1.4 LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

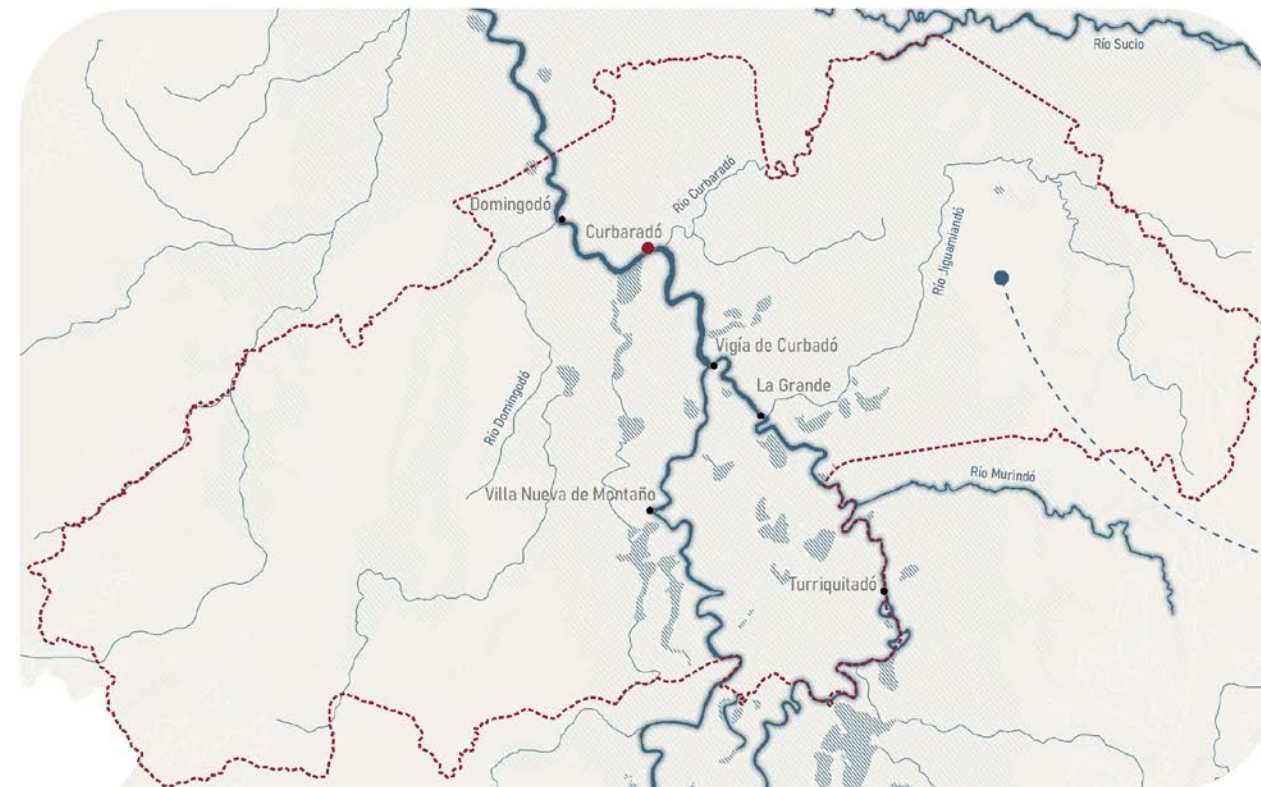
El municipio de el Carmen del Darién, se encuentra ubicado en la parte noroccidental del Departamento del Chocó, en la región del Bajo Atrato chocoano, a una distancia de 369 km de Quibdó, la capital del departamento. Tiene una superficie de 3.700 km². El municipio de Carmen del Darién limita al occidente y al norte con el municipio de Riosucio, al oriente con los municipios de Mutatá y Dabeiba (ambos en Antioquia), al sur con los municipios de Murindó (en Antioquia) y Bojayá, y al suroccidente con Bahía Solano. Su territorio es atravesado de sur a norte por el río Atrato. Su cabecera municipal es la población de Curbaradó.

Localización General Carmen del Darién

- Cabecera Curbaradó
- Centros Poblados
- Tributarios del Atrato
- █ Río Atrato
- █ Ciénagas
- █ Humedales Continentales
- Municipio Carmen del Darién



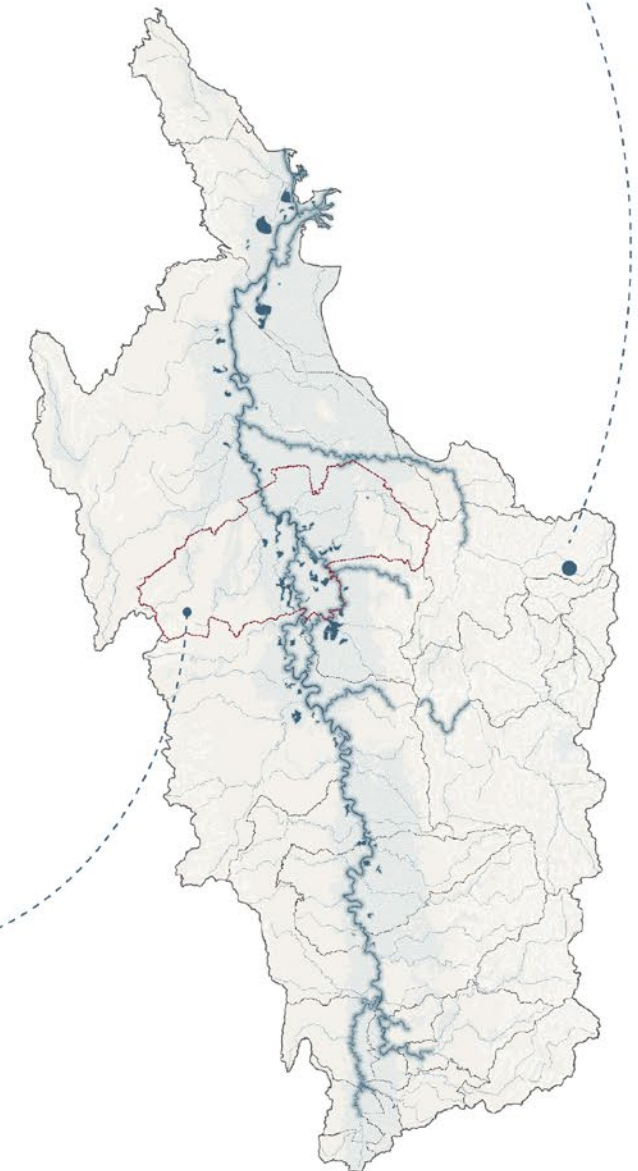
0 5 10 20
Kilometros



Carmen del Darién - Territorio de Estudio



Colombia - Riqueza Hídrica



Cuenca Río Atrato - Chocó Biogeográfico



1.5 DEMOGRAFÍA Y POBLACIÓN

Rangos por Edades

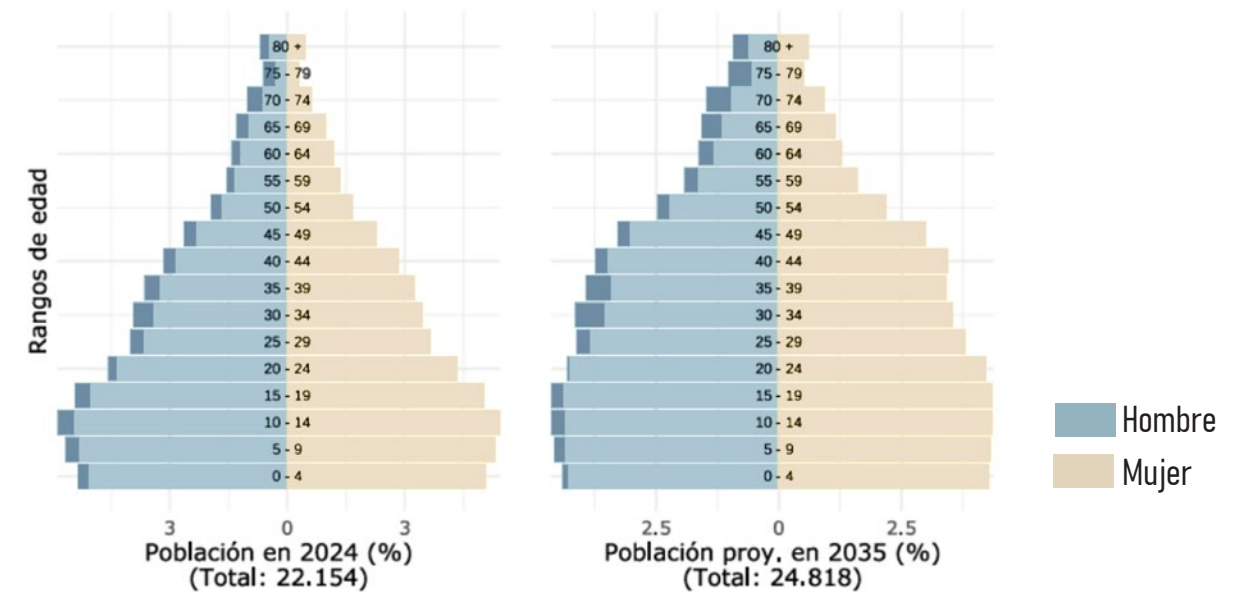
De acuerdo con el DANE (Departamento Nacional de Planeación, 2024), la población del municipio de Carmen del Darién presenta una estructura mayoritariamente adulta. Esta característica poblacional es relevante para el análisis de las desigualdades territoriales, en especial cuando se considera el acceso diferencial al transporte como un componente clave de la exclusión socioespacial.

Los adultos entre 25 y 59 años conforman el grupo poblacional más numeroso. Esto indica una alta proporción de personas en edad productiva. El grupo de niños y adolescentes (0-14 años) por su parte también representa una parte significativa de la población, lo que exige atención especial en temas relacionados con los servicios esenciales, como el acceso a la educación, seguridad alimentaria y entornos protectores. (Gráfico 1)

Población por sexo y área

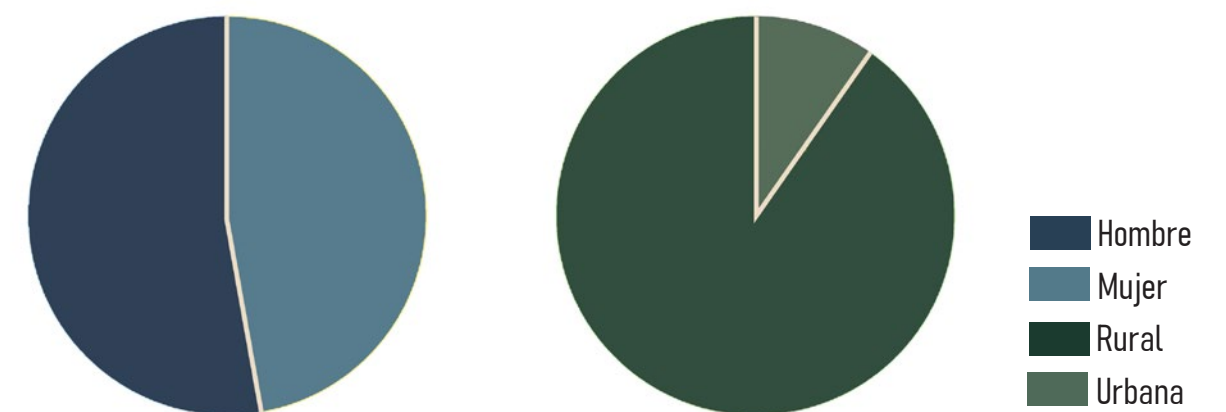
Según los datos reportados por el DANE (Departamento Nacional de Planeación, (2024)), en el municipio de Carmen del Darién, los hombres representan el 52% de la población, el 91% de los habitantes residen en la zona rural. Esto muestra que la zona rural concentra a la mayoría de la población. En el municipio de Carmen del Darién, la relación entre sexo y territorio es fundamental para entender las dinámicas de exclusión. Aunque los porcentajes entre hombres y mujeres no muestran una gran brecha, las consecuencias del lugar donde habitan sí son profundamente distintas. (Gráfico 2)

Pirámide poblacional (2024 y 2035)



▲ Gráfico 1: Pirámide poblacional del Carmen del Darién, elaborada con base en información del DANE

Población desagregada por sexo y área (2024)

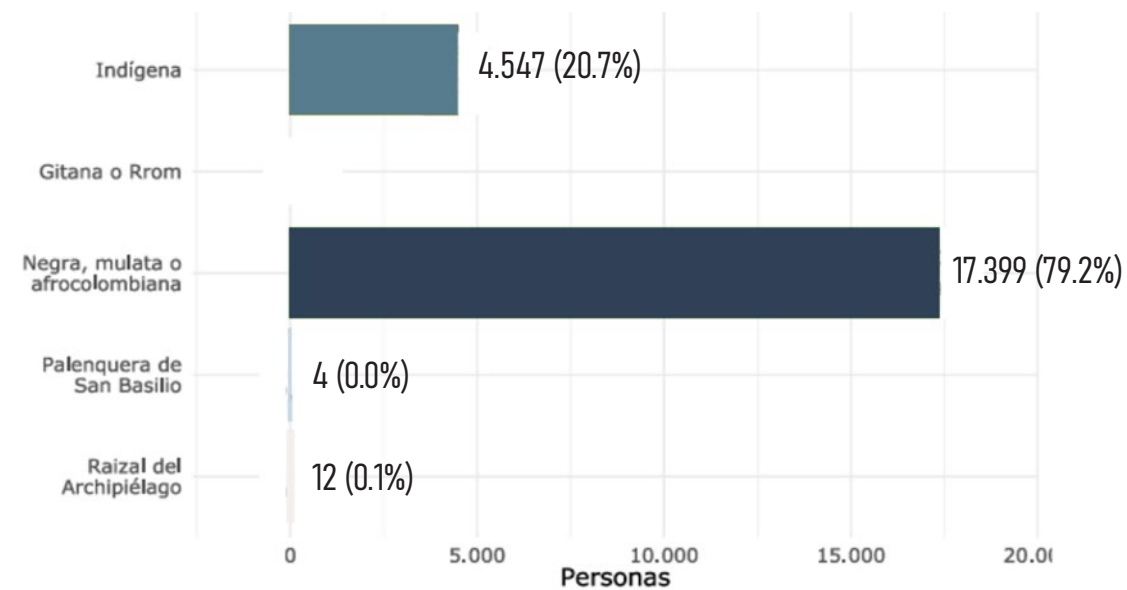


▲ Gráfico 2: Desagregación por sexo, elaborada con base en información del DANE

Población Étnica

Según los datos del DANE (Departamento Nacional de Planeación, 2024), en el municipio de Carmen del Darién, el 79.2% de las personas encuestadas en la población se reconoce como negra, afrocolombiana, raizal o palenquera, lo que posiciona a esta comunidad como el grupo étnico mayoritario del territorio. Esta cifra no solo es estadísticamente importante, sino que reviste un alto valor sociocultural, histórico y político, el otro grupo étnico mayoritario son las personas que se reconocen como indígenas con un 20.7% de las personas encuestadas (Gráfico 3)

Población étnica (2024)



▲ Gráfico 3: Presencia de población étnica, elaborado con base en información del DANE

Registro SISBEN

Según el Departamento Nacional de Planeación (s. f.), la tabla de clasificación según los grupos poblacionales.

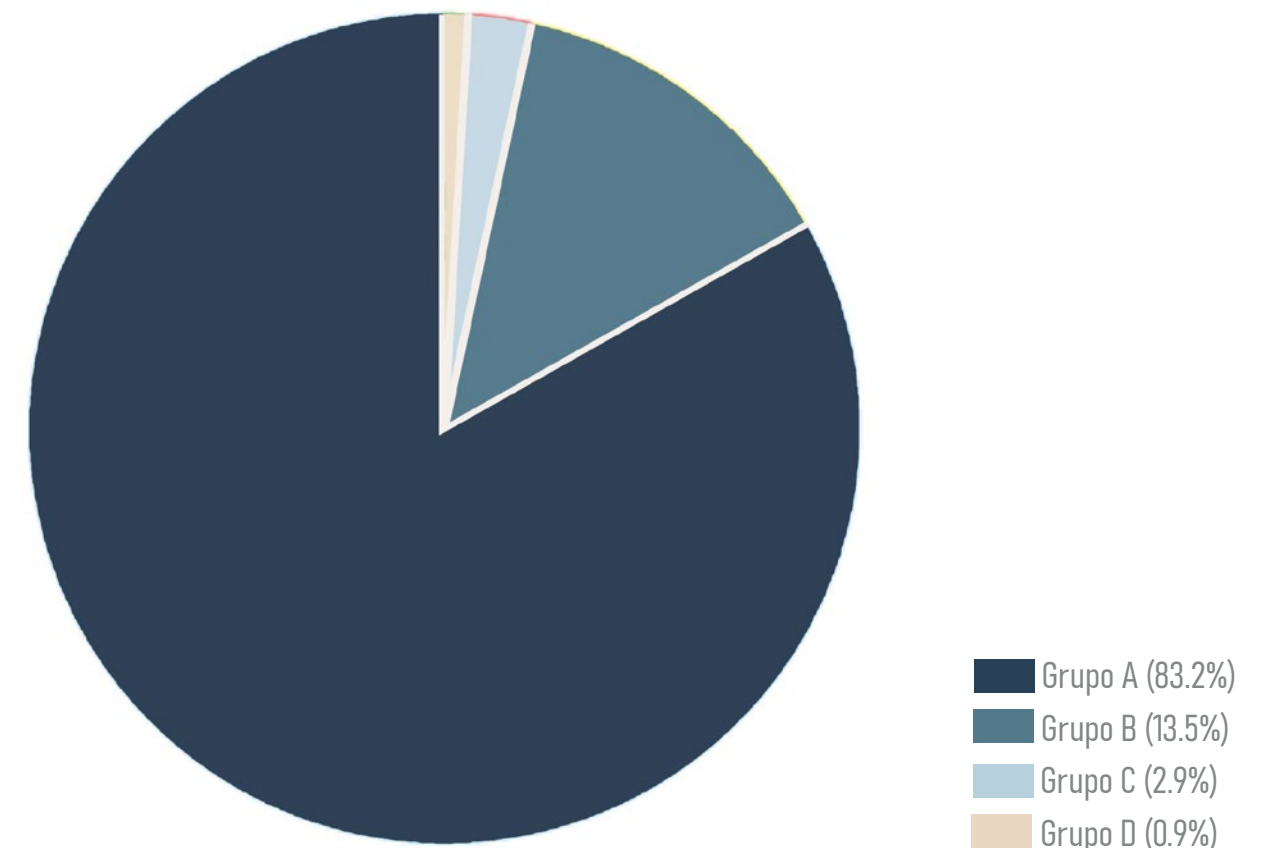
Grupo A:	<i>pobreza extrema (población con menor capacidad de generación de ingresos)</i>
Grupo B:	<i>pobreza moderada (población con mayor capacidad de generar ingresos que los del grupo A)</i>
Grupo C:	<i>vulnerable (población en riesgo de caer en pobreza)</i>
Grupo D:	<i>población no pobre, no vulnerable.</i>

▲ **Tabla 1:** Registros SISBEN, elaborado con base en información del DNP

Como se observa en el (Gráfico 4), la distribución de los registros del SISBÉN IV en el municipio de Carmen del Darién muestra una concentración en el Grupo A, que representa aproximadamente el 83,2% de la población encuestada. El Grupo A del SISBÉN IV corresponde a la población en situación de pobreza extrema como se representa en la Tabla 1, son aquellas personas que presentan las condiciones más limitadas de acceso a ingresos, servicios básicos, educación, salud, ocio y entre otros. Solo el 17% de la población encuestada pertenece a los grupos B, C y D. según la descripción de la Tabla1 estos grupos caracterizados tienen mejor acceso a servicios básicos.

Distribución de registros en SISBEN IV

Fuente: DNP, Junio 2024

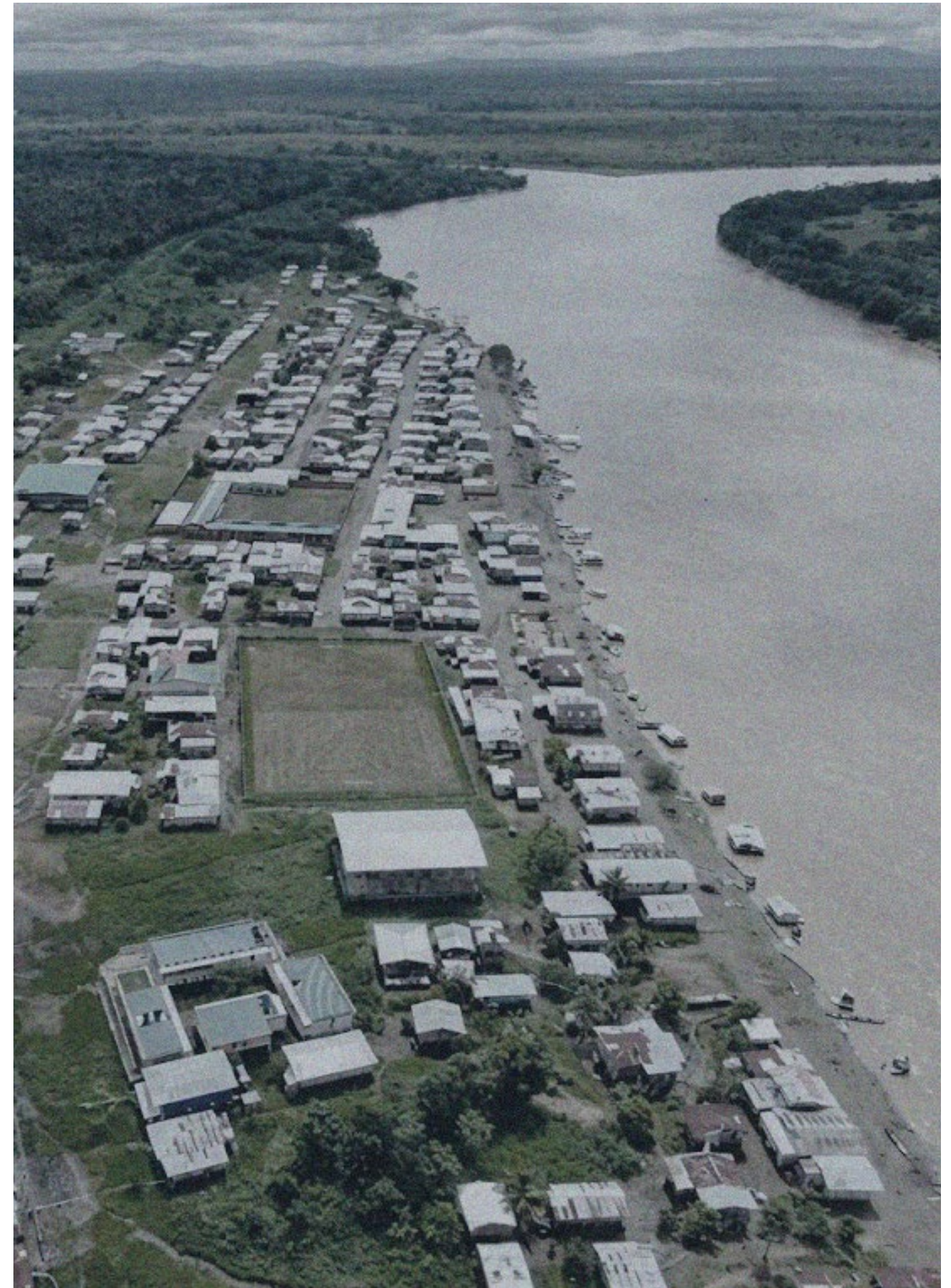


▲ **Gráfico 4:** Registros SISBEN, elaborado con base en información del DNP

1.6 HIDROGRAFÍA

El Carmen del Darién está ubicado sobre la cuenca del río Atrato, siendo este el cauce receptor de las cuencas, micro cuencas, caños y ciénagas (Tabla3) del municipio.

Esta zona tiene una gran riqueza hídrica, representada por numerosos ríos, quebradas y caños, cuya principal zona de abastecimiento es la serranía del Baudó en el occidente del municipio, en donde tiene su nacimiento el río Domingodó; igualmente en la vertiente occidental de la cordillera occidental, al sur oriente del municipio, tienen su nacimiento algunas quebradas que alimentan al río Jiguamiandó, el cual en gran parte de su recorrido sirve de límite con el municipio de Nuevo Belén de Bajirá, pero su cuenca corresponde en un 80% aproximadamente al municipio del Carmen del Darién. La red hídrica del municipio de Carmen del Darién hace parte del Área Hidrográfica del Caribe, zona hidrográfica Atrato - Darién y las sub zonas Río Murindó - Directos al Atrato, Río Sucio y Río Salaquí y otros directos Bajo Atrato. La red hídrica del municipio se encuentra conformada por los ríos Atrato, Domingodó y Jiguamiandó y otros ríos menores como: Curbaradó, Chintadó, Uramá Apartado. (Tabla 2)



▲ Curbaradó desde el aire, Chocó 7 días. 2021

Nivel de Orden Según el Río				
Gran cuenca 4°	Tributario 3°	Tributario 2°	Tributario 1°	
Río Atrato	Río Domingodó	<i>Río Apartadó</i>	<i>Quebrada Cilantral</i>	
		<i>Río Urama</i>	<i>Quebrada La Danta</i>	
		<i>Río Chintadó</i>	<i>Canturron</i>	
		<i>Mamey Dipurdú</i>	<i>Hormiguero</i>	
	Río Jiguamiandó	<i>Río Urada</i>		
		<i>Río Ancadía</i>		
		<i>Río Jarapetó, Coredó</i>		
		<i>Caño Seco</i>		
		<i>Guamal</i>		
		<i>Salto Grande, Calderón</i>		
		<i>Quebrada Grande</i>		
		<i>El Caballito</i>		
		<i>Saltico</i>		
		<i>Dos Bagre</i>		
		<i>Cacao, Parrú, Las Menas</i>		
		<i>El Diablo</i>		
		<i>Caño Claro</i>		
		<i>La Despensa, El Cucharo</i>		
		<i>Río Curbaradó</i>	<i>Caño Gengadó</i>	
	<i>Río El Limón</i>			
<i>Río Chigorodó</i>				

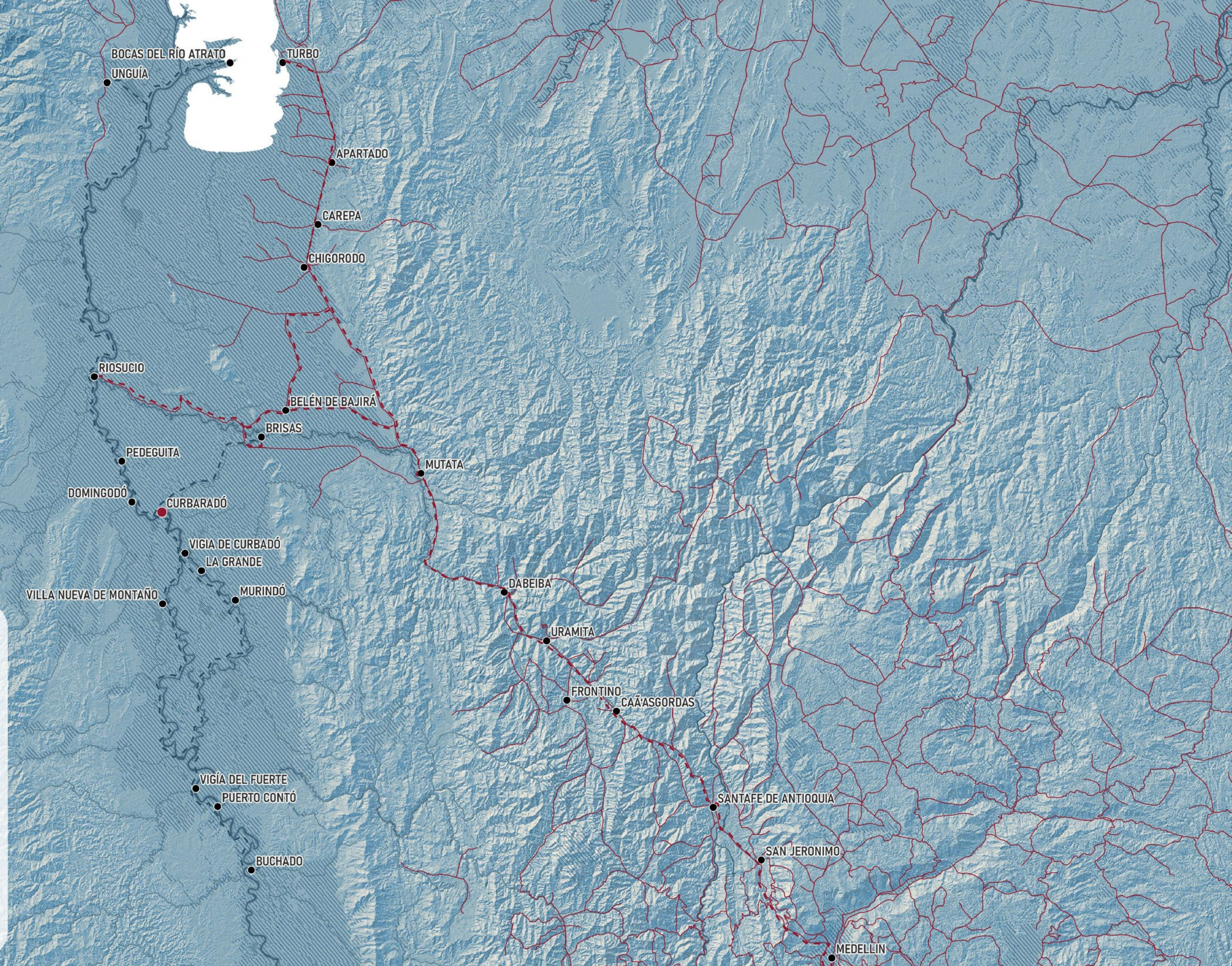
◀ **Tabla 2:** Nivel de orden hidrográfico, elaborado con base en información del EOT Carmen del Darién.

Ubicación de la Ciénega por Corregimientos	
Nombre	Ciénega
Montaño	<i>Madriella, La Mona, La Sierpe, El Carmito, El Cedro, Calle Larga, Salón Colombia, La Trina, El Mate, La Berguetona, Quinta Solito, Quesada, Cucho Arrecho, Caimanero</i>
Domingodó	<i>Reyes Curbaradocito</i>
Turriquitadó	<i>La Tapida, Las Mujeres</i>
La Grande	<i>La Chiquita, Ciénaga Grande, El Burro, La Tapada, Árbol del Pan</i>
Vigia de Curbaradó	<i>Limón, Los Medios, La Trinchera, La Tapada</i>
Curbaradó	<i>Solorsa, El Cucharo, Guamal, Corobazal</i>

◀ **Tabla 3:** Ubicación de ciénegas por corregimientos, elaborado con base en información del EOT Carmen del Darién.

Contexto y Conexión Regional Grafo de Curbaradó

-  Cabecera Curbaradó
-  Centros Poblados
-  Río Atrato
-  Conexiones Fluviales
-  Sistema Vial Nacional
-  Conexiones Viales
-  5.700 msnm
0 msnm
-  0 5 10 15 Km



CAPÍTULO 2

METODOLOGÍA



METODOLOGÍA

Tengamos presente que uno de los objetivos centrales del estudio es analizar de manera integral las desigualdades socioespaciales que configuran las brechas de movilidad territorial que afectan al municipio de Carmen del Darién, caracterizado por su conexión limitada desde el punto de vista físico en términos de transporte y movilidad, con las subregiones de Urabá y Darién.

En coherencia con lo anterior, la metodología se desarrolla mediante un enfoque de métodos mixtos, entendido como un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos que integra la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su discusión conjunta para producir inferencias más amplias (Hernández Sampieri et al., 2014). La combinación de ambos enfoques permite, por un lado, identificar condiciones materiales que inciden en la desigualdad socioespacial e infraestructura disponible, costos, tiempos y frecuencias y, por otro, comprender patrones, relaciones y experiencias cotidianas asociadas al desplazamiento. De esta manera, la movilidad se analiza no solo como traslado, sino como motilidad o capital espacial estratificado, es decir, como una capacidad diferenciada para acceder a oportunidades según recursos, condiciones territoriales y organización del sistema de transporte.

Este enfoque posibilita analizar de manera exhaustiva las causas estructurales que producen la desconexión del municipio con las subregiones de Urabá y Darién, especialmente en términos de frecuencia y disponibilidad del transporte fluvial, y orienta la formulación de estrategias al articular mediciones objetivas de la movilidad con

percepciones sobre acceso diferencial, barreras económicas asociadas a la movilidad y limitaciones derivadas de la geografía fluvial.

En conjunto, esta aproximación favorece un análisis integral de la conectividad territorial, orientado no solo a describir las condiciones existentes, sino también a generar insumos para la formulación de estrategias de movilidad contextualizadas al territorio y coherentes con principios de justicia espacial fluvial y territorial.



▲ Imagen 8: Viaje en motocarro, Córdoba, D. 2025

2.1 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN

En esta sección se presentan las herramientas utilizadas para comprender cómo se vive y se organiza la movilidad y el transporte en Carmen del Darién (Curbaradó). Se combinan métodos cuantitativos y cualitativos: se revisan documentos e informes, se aplican encuestas a la población de Curbaradó, se realizan entrevistas con actores del territorio, se desarrollan talleres con las comunidades y se llevan a cabo ejercicios de observación en rutas y puntos de conexión. Además, se utiliza análisis espacial con SIG para representar los recorridos en el territorio.

Las técnicas e instrumentos aquí descritos funcionan como un puente entre el enfoque metodológico y el diagnóstico concreto del territorio. Gracias a ellos es posible comprender las condiciones materiales de la movilidad (tiempos, costos e infraestructura).

Revisión Documental

Se lleva a cabo una revisión de literatura académica, informes técnicos y documentos sobre movilidad, accesibilidad y desigualdad espacial, con el fin de contextualizar la investigación y comprender las dinámicas históricas y actuales de la movilidad en el municipio de Carmen del Darién. Asimismo, se identifican referentes de contextos similares que sirven como base para la formulación de estrategias adaptadas a las necesidades y particularidades del municipio.



▲ Imagen 9: Taller comunitario, Córdoba, D. 2025

Encuestas

Se diseñan y aplican encuestas para recopilar datos cuantitativos sobre las condiciones reales de movilidad de la población de Carmen del Darién (Curbaradó), considerando características de los viajes cotidianos (frecuencia, motivos, horarios y rutas), tiempos efectivos de desplazamiento bajo diferentes condiciones del río y costos directos e indirectos del transporte, así como los medios utilizados según la disponibilidad estacional. Se incorporan preguntas sobre variabilidad del servicio (interrupciones por crecientes/bajantes y factores climáticos) y sobre la proporción del ingreso familiar destinada al transporte, como indicador de barreras económicas y de pobreza de movilidad. La estructura del instrumento permite caracterizar diferencias por género, edad, rol productivo, actividades educativas y ubicación dentro del municipio, aportando evidencia para analizar relaciones entre costos, tiempos y disponibilidad, y para explicar la paradoja de trayectos cortos que se convierten en viajes largos, inciertos y costosos.



▲ Imagen 10: Taller con jóvenes, Córdoba, D. 2025

Entrevistas

Para explorar percepciones, vivencias y propuestas de los habitantes del área de estudio, se realizan entrevistas semiestructuradas dirigidas a actores del territorio (trabajadores de la administración municipal, motoristas, madres cabeza de familia, usuarios regulares y estudiantes), seleccionados mediante muestreo intencional. Su experiencia cotidiana y conocimiento del territorio permiten comprender de manera más específica las dinámicas de movilidad y exclusión social que caracterizan al municipio.

Las entrevistas no solo recogen opiniones generales, sino que documentan experiencias diferenciadas de movilidad que permiten identificar cómo la desigualdad territorial se expresa en el acceso al transporte fluvial. A través de las narrativas se indaga sobre barreras económicas variables, acceso diferencial al sistema de transporte según género, edad y ubicación, así como restricciones asociadas a la capacidad adquisitiva y a la estacionalidad. Igualmente, se describen limitaciones estructurales del servicio (frecuencias irregulares, riesgos de navegación y precariedad de embarcaderos).

Talleres Participativos

Se realizan talleres participativos con las comunidades locales para identificar de manera colectiva las principales necesidades de movilidad, rutas críticas y condiciones de embarcaderos en el desplazamiento cotidiano. En estos espacios se elaboran mapas participativos que posteriormente nutren el análisis espacial. Los talleres ayudan a comprender cómo la población interpreta y experimenta la desigualdad de movilidad y aportan insumos para proponer estrategias orientadas a reducir brechas de conectividad.

Observación Participante

La observación participante se entiende como una interacción social continua entre investigador e informantes en su propio contexto, con registro sistemático de información Taylor y Bogdan (1987). En esta investigación, la técnica se orienta a reconocer cómo las condiciones de infraestructura y operación del transporte se expresan en la vida cotidiana y reproducen brechas de movilidad, especialmente en embarcaderos y puntos de conexión. Se documentaron elementos clave asociados a la prestación del servicio (regularidad de salidas, tiempos de espera y disponibilidad), así como condiciones de seguridad y accesibilidad en procesos de embarque y desembarque, incluyendo diferencias entre infraestructuras formales y embarcaderos improvisados. El trabajo de observación se desarrolló en rutas principales y nodos de conexión del municipio, articulando transporte fluvial y terrestre cuando aplica, como insumo para complementar y triangular los hallazgos cuantitativos y cualitativos sobre desigualdades socioespaciales de movilidad.

Análisis Espacial

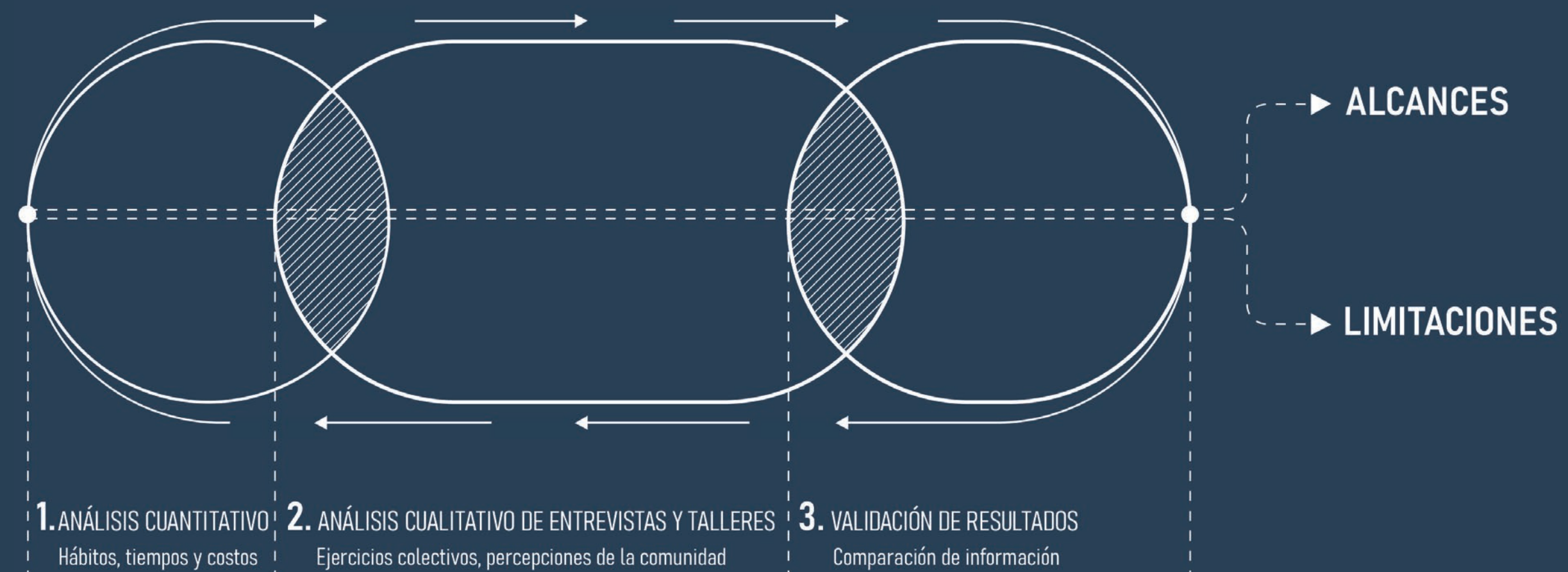
El análisis espacial utiliza herramientas de georreferenciación (SIG) para mapear y analizar las condiciones de movilidad en la región. Mediante SIG se examinan trayectos habituales, tiempos de viaje en distintas temporadas, cobertura y continuidad de rutas fluviales, así como la disponibilidad, frecuencia y localización de medios de transporte. Este análisis integra, además, información socioeconómica y de costos del transporte para identificar patrones de desigualdad socioespacial y zonas con pobreza de movilidad, aportando una lectura territorial multidimensional que sustenta la identificación de áreas críticas y orienta la formulación de propuestas contextualizadas para Carmen del Darién.



▲ **Imagen 11:** Reconocimiento territorial, Córdoba, D. 2025

2.2 TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE DATOS

Luego de aplicar las técnicas de recolección de información (revisión documental, encuestas, entrevistas, talleres participativos, observación del territorio y análisis espacial), el proceso de análisis se organiza en tres momentos articulados: en primer lugar, el análisis cuantitativo de las encuestas, que permite identificar hábitos de desplazamiento, tiempos, costos y diferencias entre grupos sociales; en segundo lugar, el análisis cualitativo de entrevistas y talleres, en el que se incorporan las voces y percepciones de la comunidad, apoyadas en ejercicios colectivos; y, finalmente, la validación de resultados, mediante la comparación y contrastación de la información recolectada.



Análisis Cuantitativo

Los datos recolectados a través de las encuestas se analizan utilizando herramientas de estadística descriptiva (gráficas, media y medidas de dispersión), lo cual permite trazar un panorama detallado de los hábitos de desplazamiento de la población. Este análisis posibilita identificar tendencias en la duración de los viajes, los costos asumidos por los hogares, los horarios de mayor demanda y las fluctuaciones estacionales del transporte fluvial. Asimismo, permite observar diferencias entre segmentos sociales y reconocer cómo ciertos grupos enfrentan mayores restricciones de movilidad o incurren en gastos más elevados para acceder a bienes y servicios esenciales.

De este modo, el análisis cuantitativo permite detectar patrones de desigualdad, como comunidades que, pese a estar relativamente cerca de los centros de actividad, experimentan demoras excesivas o costos desproporcionados debido a limitaciones estructurales en la oferta de transporte. En conjunto, este abordaje aporta evidencia para identificar brechas, contrastar realidades entre sectores y sustentar propuestas orientadas a mejorar la conectividad y reducir inequidades territoriales.

Análisis Cualitativo

Los datos cualitativos recopilados a partir de entrevistas y talleres participativos se examinan mediante procesos de sistematización, categorización y comparación, con el fin de clasificar, contrastar e interpretar los relatos de los participantes. Este análisis profundiza en narrativas locales y permite comprender cómo las personas interpretan y experimentan la movilidad. Además, identifica propuestas de solución surgidas desde las voces de los actores locales, lo que fortalece la pertinencia territorial de las estrategias posteriores.

De manera complementaria, se elaboran mapas temáticos derivados de los mapas participativos construidos durante los talleres. La integración de estos mapas con el análisis cualitativo facilita una comprensión más situada de las dinámicas territoriales, fortaleciendo la interpretación de las áreas problemáticas y generando insumos concretos para la formulación de propuestas de intervención.

Validación de Resultados

Se lleva a cabo un proceso de validación con participación de actores del territorio (trabajadores de la administración municipal, motoristas, madres cabeza de familia, usuarios regulares y estudiantes), mediante talleres de retroalimentación, encuentros comunitarios y reuniones con autoridades locales, líderes sociales y motoristas. En estos espacios se presentan de manera clara y accesible los hallazgos preliminares, los análisis espaciales y las propuestas de intervención, y se contrastan con el conocimiento situado de las comunidades y la experiencia institucional.

La estrategia analítica del estudio se basa en la integración progresiva de resultados cuantitativos, narrativas comunitarias y análisis espacial. Los datos de encuestas permiten identificar patrones generales de costos, tiempos y frecuencia de viaje; las entrevistas profundizan en cómo estos patrones son vividos y negociados por distintos grupos sociales; y la cartografía sintetiza estas dimensiones en una lectura territorial que visibiliza desigualdades socioespaciales. Esta triangulación no busca validar un método con otro, sino construir una comprensión relacional de la movilidad como experiencia, sistema y condición estructural de acceso.



▲ Imagen 12: Taller de validación comunitaria, Córdoba, D. 2025

2.3 ALCANCES Y LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN

Alcances

Esta investigación tiene como propósito proponer estrategias adaptadas al contexto ribereño para contribuir a la equidad y al desarrollo territorial, a partir del análisis de cómo la movilidad configura desigualdades socioespaciales en Carmen del Darién (Curbaradó). En coherencia con ello, el alcance del estudio se precisa en cinco dimensiones:



▲ Imagen 13: Taller con estudiantes, Córdoba, D. 2025

Temático y Analítico

El estudio se centra en las dinámicas de movilidad fluvial y terrestre, sus efectos sobre la accesibilidad a servicios y oportunidades, y su relación con la reproducción de desigualdades socioespaciales, incorporando un enfoque de lectura territorial y de justicia espacial. El análisis integra variables como tiempos, costos, frecuencias, infraestructura disponible y condiciones de operación del transporte.

Espacial

La investigación se desarrolla en el municipio de Carmen del Darién (Curbaradó), con énfasis en sus conectividades y recorridos cotidianos, apoyándose en análisis espacial y lectura de rutas fluviales (por ejemplo, tramos como Brisas hacia Curbaradó) para comprender implicaciones socioeconómicas del desplazamiento.

Poblacional

El componente empírico se sustenta en trabajo de campo con población local: se aplicó una encuesta semiestructurada a 85 personas y se realizaron tres talleres con grupos específicos (funcionarios/actores institucionales, niños y adolescentes, y madres cabeza de familia). Adicionalmente, se realizaron entrevistas semiestructuradas con actores clave (administración municipal, motoristas, madres cabeza de familia, usuarios regulares, estudiantes), lo que permitió incorporar diversidad de experiencias en el análisis.

Metodológico

Se adopta un enfoque mixto que integra revisión documental, encuestas, entrevistas, talleres participativos, observación participante y análisis espacial con SIG. Este diseño permite triangular evidencia cuantitativa (patrones y relaciones) con evidencia cualitativa (percepciones, narrativas y propuestas locales).

Propositivo

Con base en el diagnóstico y la lectura territorial, el estudio deriva estrategias orientadas a reducir desigualdades socioespaciales, organizadas en componentes comunitarios, políticos e intermunicipales, buscando coherencia con las necesidades y capacidades del territorio. Además, se incorporó un proceso de validación social de hallazgos y propuestas mediante espacios de retroalimentación con actores locales, lo que fortaleció la pertinencia territorial de las estrategias. En este sentido, las estrategias propuestas no se formulan como soluciones técnicas cerradas, sino como lineamientos orientadores para la toma de decisiones de política pública local e intermunicipal en contextos fluviales.



▲ Imagen 14: Taller de validación comunitaria, Córdoba, D. 2025

Limitaciones



▲ Imagen 15: Reconocimiento territorial, Córdoba, D. 2025

Cobertura Espacial y Representatividad

Aunque se recogió información valiosa desde la cabecera municipal y actores clave, la cobertura empírica no representa de manera exhaustiva la totalidad de comunidades rurales dispersas del municipio. En consecuencia, algunos hallazgos describen con mayor precisión dinámicas observadas y reportadas en las rutas trabajadas, más que un panorama censal del territorio.

Temporalidad y Variabilidad Estacional

La movilidad fluvial está atravesada por condiciones cambiantes del río (crecientes, bajantes, clima), lo cual afecta tiempos, costos y disponibilidad. Por ello, los resultados deben leerse como una fotografía situada en el periodo de levantamiento de información en Curbaradó entre julio y noviembre de 2025, y no como un comportamiento fijo del sistema. Incluso el diseño de las encuestas reconoce interrupciones por factores climáticos y variaciones del servicio.

Dependencia de Información Reportada por Participantes

Parte de los datos (costos, tiempos, frecuencias) proviene de reportes de usuarios y actores locales. Esto puede introducir sesgos de memoria o variaciones por experiencias puntuales; no obstante, se buscó reducirlo mediante triangulación con entrevistas, talleres y análisis espacial.

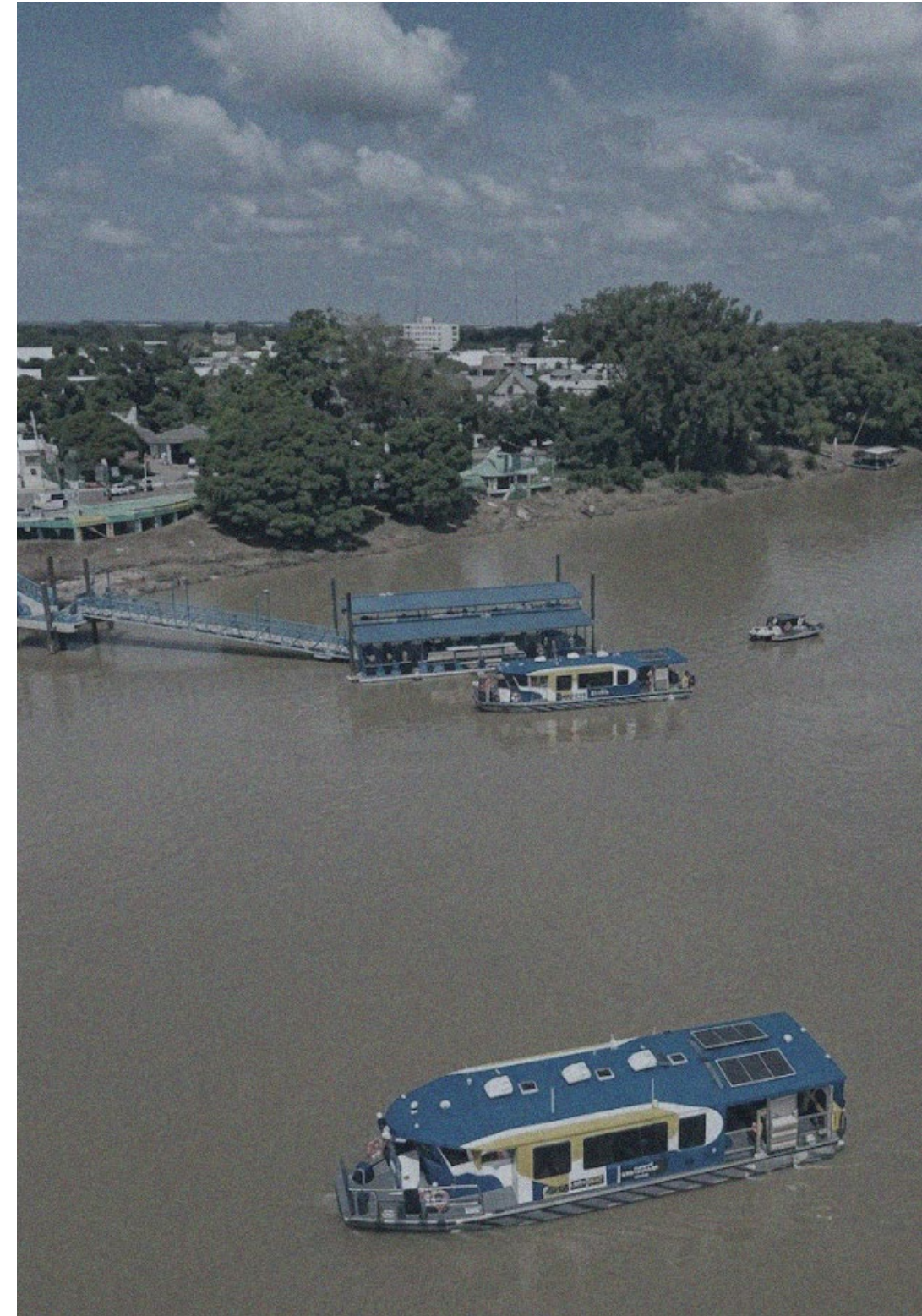
Alcance de Validación v.s. Implementación

La validación con actores permitió ajustar y priorizar estrategias con mayor aceptabilidad social; sin embargo, no equivale a implementación. La puesta en marcha dependerá de capacidad institucional, recursos, articulación intermunicipal y decisiones de política pública, lo cual excede el alcance de esta investigación.

Comparación con Otros Casos Latinoamericanos

En línea con el objetivo específico de comparar experiencias regionales, los casos externos funcionan como referentes analíticos y de aprendizaje; aun así, su lectura no pretende establecer equivalencias directas ni generalizaciones automáticas, debido a diferencias de escala, gobernanza y condiciones socioambientales.

Estas limitaciones abren oportunidades para futuras investigaciones orientadas a evaluar la implementación de las estrategias propuestas, analizar variaciones estacionales de largo plazo y profundizar en esquemas de gobernanza fluvial.



▲ Imagen 16: BUSINÚ, Alcaldía de Montería. 2025



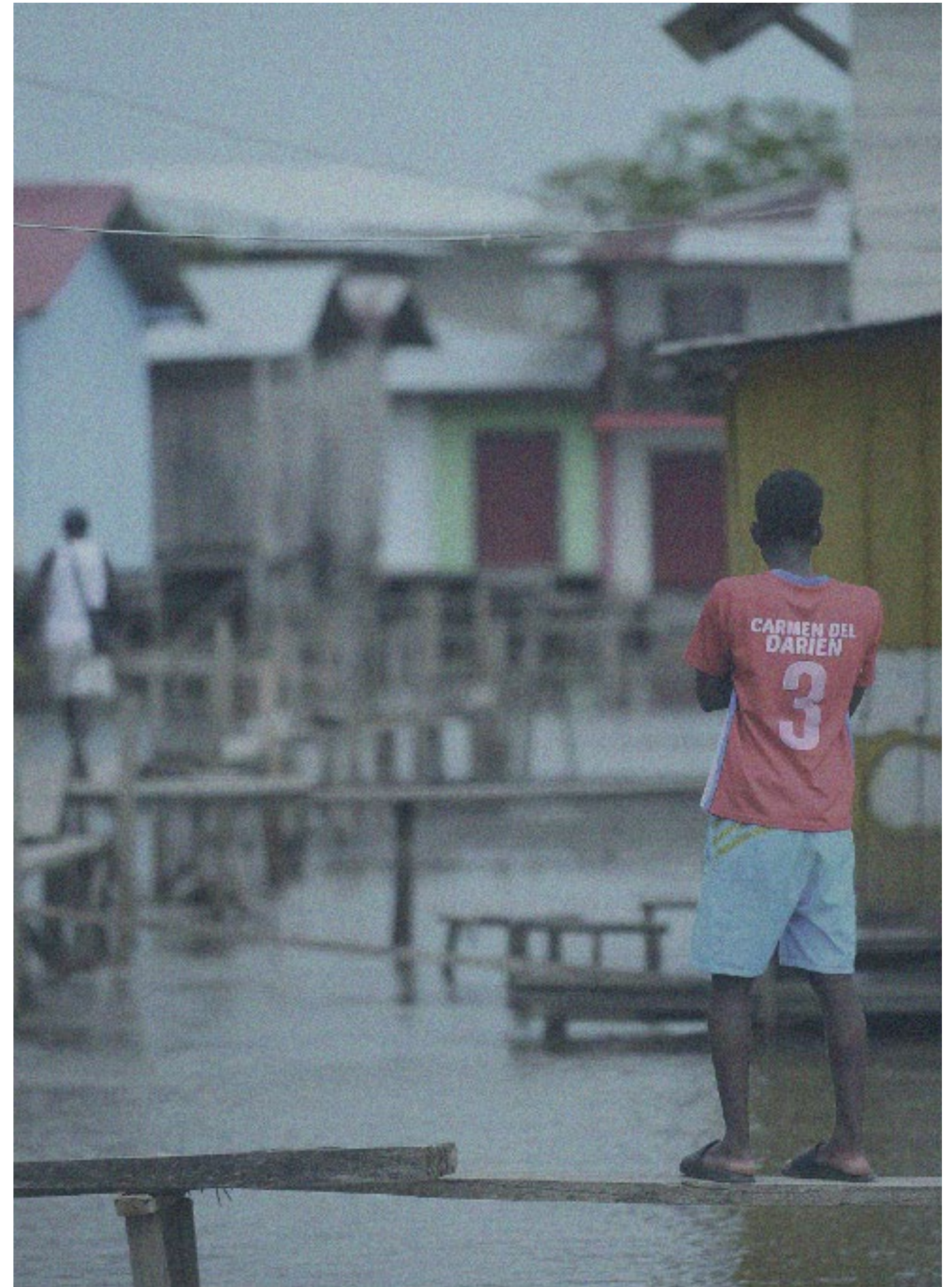
CAPÍTULO 3

JUSTIFICACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

Después de explicar cómo se recogió y analizó la información, esta sección se concentra en el lugar donde todo eso cobra sentido: el territorio. Aquí contamos por qué Curbaradó, cabecera de Carmen del Darién, es el centro del estudio y cómo se conecta (o se desconecta) con las regiones de Urabá y Darién.

En la sección 3.1 se explica por qué Curbaradó es un punto clave sobre el río Atrato y, al mismo tiempo, un territorio marcado por fuertes limitaciones de acceso. La sección 3.2 amplía la mirada a la escala regional, mostrando cómo las fallas en la infraestructura y en el transporte se traducen en aislamiento y dificultades para llegar a servicios básicos. Finalmente, en la sección 3.3 se comparan dos realidades dentro del mismo municipio: los contextos con algo de conectividad terrestre y aquellos que dependen casi por completo del río, para entender cómo la desigualdad no se mide solo en kilómetros, sino en tiempo, costo y posibilidades reales de moverse.

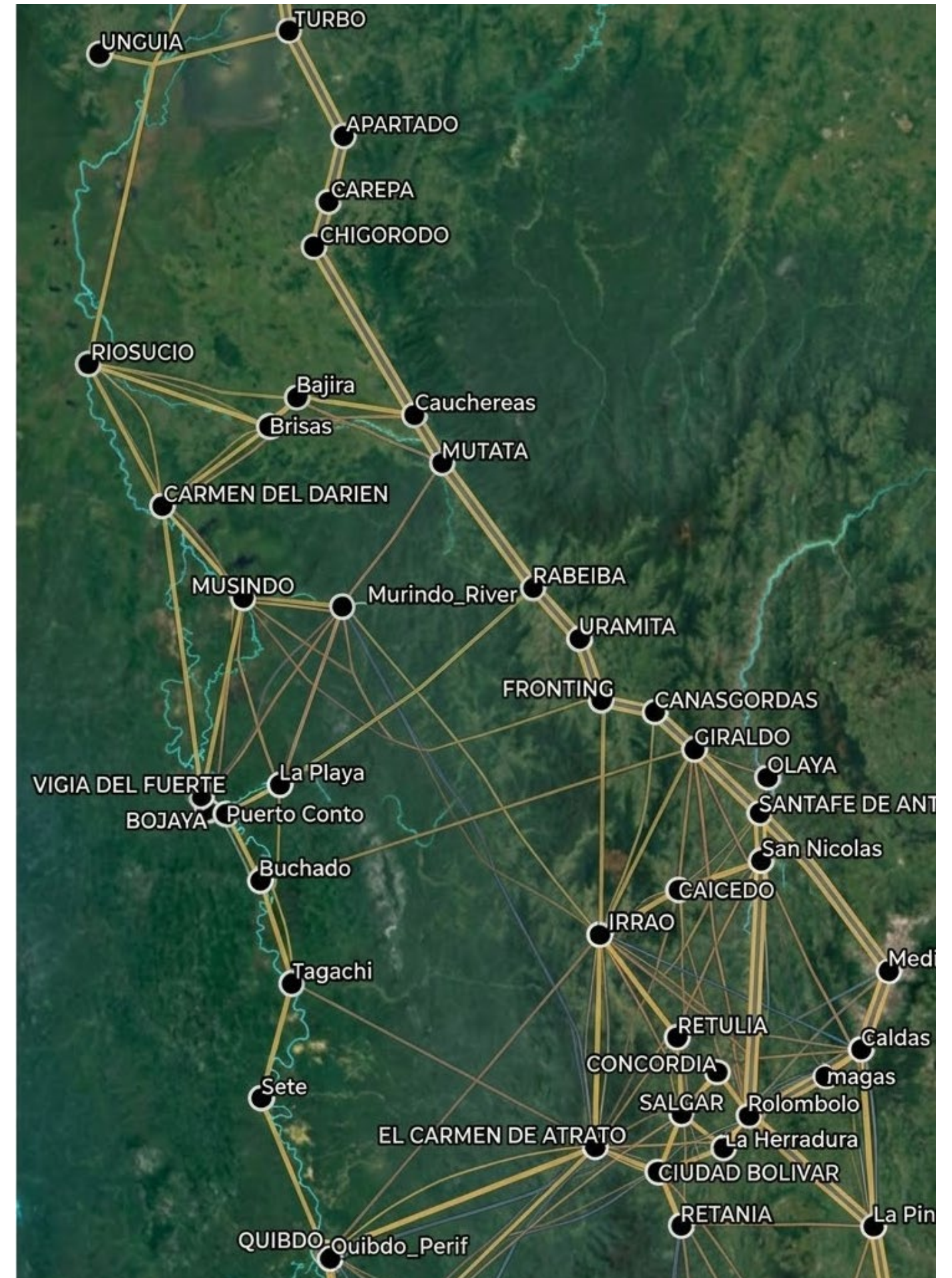


▲ Imagen 17: Carmen del Darién: El centro del conflicto. El Espectador, 2025

3.1 ¿POR QUÉ CURBADADÓ?

Curbaradó, cabecera municipal del municipio de Carmen del Darién (Chocó), ocupa una posición geoestratégica clave en la cuenca baja del río Atrato, que lo convierte en un nodo natural de conectividad fluvial, si lo miramos hacia Quibdó río arriba y Turbo río abajo. Su ubicación sobre la margen derecha del Río Atrato y su proximidad con la desembocadura del río Curbaradó hacen un acceso directo a la principal vía navegable del departamento (río Atrato) y a las rutas marítimo-fluviales que comunican el interior del Pacífico colombiano con el Golfo de Urabá.

Esta condición fluvial ofrece tres ventajas estratégicas para la intervención territorial: vía de transporte de personas y mercancías a escala regional, conector entre mercados urbanos y rurales, y plataforma para articulación multimodal cuando se combina con infraestructura terrestre, turística y logística local. El río Atrato, por su longitud y ramificación, funciona como el “eje” natural que facilita el transporte en una región donde la matriz vial terrestre es deficiente. En este sentido, Curbaradó operaría como nodo intermedio entre los centros de demanda de Quibdó, Turbo como salida al comercio y puertos, y Nuevo Belén de Bajirá como conexión de las rutas Mar 1 y Mar 2 en la región del Urabá antioqueño.



▲ Imagen 18: Conexiones de Curbaradó

El aprovechamiento de esta posición exige pensar la conectividad y accesibilidad de manera integrada. Es necesario una movilidad espacial que pueda ser articularla con obras y servicios en la orilla (muelles, centros de acopio, refrigeración, mercados locales) y potenciar las vías terrestres que permitan ampliar radios de influencia y las frecuencias para la movilidad en el territorio. La propuesta de consolidar la vía terrestre entre Curbaradó y Nuevo Belén de Bajirá representa una oportunidad estratégica para diversificar los corredores logísticos. La perspectiva de reducción de desigualdad socioespacial en Curbaradó funciona como un punto crítico de intervención por varias razones concretas: primero, la reducción de costos y tiempos de transporte (mediante mejoras en muelles y rutas fluviales regulares) tiene un efecto directo en el ingreso neto de familias productoras (plátano, pesca, cacao), cuya inserción en mercados depende de la logística; segundo, la complementariedad entre río y carretera posibilita accesos rápidos a servicios de salud y educación, que hoy implican largos desplazamientos; tercero, la articulación con Turbo abre canales para exportación y abastecimiento que pueden dinamizar la economía local si se acompañan de políticas de asociatividad y agregado de valor.

Es importante recordar que en la cabecera municipal de Carmen del Darién (Curbaradó), gran parte de su territorio es anfíbio, lo que nos muestra la fragilidad ambiental de la cuenca del río Atrato, la variabilidad hídrica que afecta la navegabilidad estacional, y la necesidad de tecnologías y obras de bajo impacto que preserven ecosistemas y garanticen la sostenibilidad operativa y de empoderamiento comunitario. Es aquí donde Curbaradó puede transformarse en un nodo de reducción de desigualdades socioespaciales, donde las mejoras en movilidad se traduzcan en mejores accesos a servicios, mercados y oportunidades.

Este municipio juega un rol estratégico para la reducción de brechas territoriales y sociales, ya que mejorar su conectividad, especialmente

la fluvial, podría generar efectos multiplicadores sobre comunidades ribereñas que dependen casi exclusivamente del río para asegurar su movilidad. El estudio de esta zona de territorio permite visibilizar dinámicas de exclusión particularizadas del contexto del río Atrato, evidenciando cómo los condicionantes naturales (crecientes, estacionalidad, sedimentación) interactúan con los factores sociales y políticos para limitar la motilidad de sus habitantes, entendida como su capacidad real para desplazarse y transformar su relación con el territorio. En este sentido, Carmen del Darién se convierte en un escenario prioritario para comprender y diseñar intervenciones que contribuyan de manera efectiva a cerrar brechas territoriales, promover la cohesión regional y avanzar hacia un modelo de desarrollo más equitativo e incluyente.

El estudio de comunidades ribereñas, específicamente las que se encuentran en la ruta que conecta al municipio de Carmen del Darién (Curbaradó) con los centros más densamente poblados, revela las particularidades de territorios donde la movilidad fluvial constituye el único medio de conexión para transporte, exponiendo las vulnerabilidades asociadas a la estacionalidad de los ríos (crecientes y bajantes), riesgos climáticos (inundaciones) y limitaciones en la frecuencia y capacidad del transporte, factores que intensifican su aislamiento y marginación socioeconómica persistente.

Al depender casi exclusivamente del río, los habitantes enfrentan barreras para acceder a empleo, servicios de salud, educación y comercio. Además, la irregularidad del servicio fluvial genera una motilidad desigual (no todos pueden desplazarse con la misma libertad ni seguridad). Así, la falta de frecuencia, embarcaderos seguros o capacidad adecuada se traduce en menor número de oportunidades para quienes tienen menos recursos.

3.2 ANÁLISIS REGIONAL

Se realizó una caracterización integral de los patrones de movilidad y accesibilidad en el municipio de Carmen del Darién, considerando diversas formas de desplazamiento: caminar, pedalear, transporte motorizado (moto, carro, motocarro, minivans) y transporte fluvial (bote, panga, chalupa, lancha). Este análisis permitió identificar territorios con modos diferenciados de conectividad y brechas socioespaciales que articulan las regiones de Darién y Urabá al igual que sus dinámicas de movilidad.

A partir de ello, se evidencian relaciones directas entre la movilidad en las regiones de Urabá y Darién como se observa, el acceso a servicios esenciales, tales como el comercio, la educación y la salud. Estas dimensiones se encuentran intrínsecamente vinculadas, dado que las condiciones de desplazamiento determinan las oportunidades reales de las comunidades para participar en la vida económica, formativa y social del territorio.

Este análisis permitió identificar cómo se configuran que las zonas con mayores dificultades de conexión presentan también los niveles más altos de aislamiento socioespacial. Así, Curbaradó emerge como un territorio potencialmente estratégico dentro de las regiones del Darién y Urabá; es de entender que su posición se ve debilitada por la deficiencia de la infraestructura de transporte, por limitadas conexiones fluviales y terrestres que condicionan su integración con el resto de la región.



▲ Imagen 19: Análisis regional de Urabá. Elaboración Laboratorio 2, 2024.

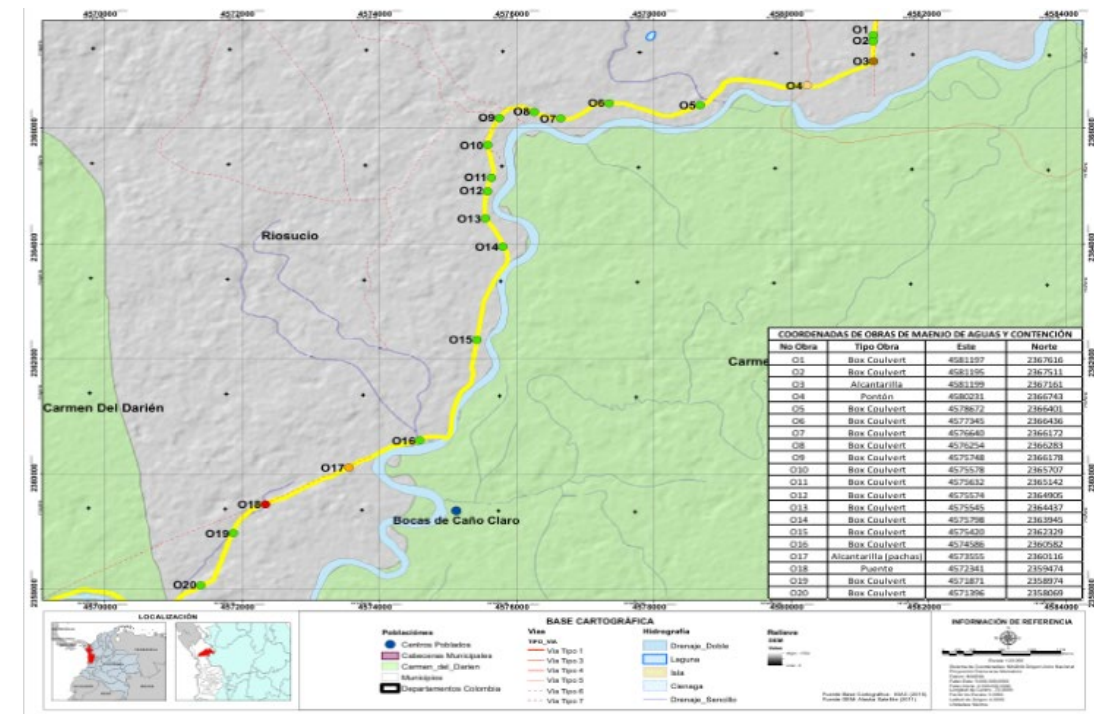
3.3 CONTEXTOS TERRITORIALES DIFERENCIADOS

Se abordarán dos tipologías territoriales funcionales: territorios fluviales considerando las formas de cómo se conectan los pueblos a través de los ríos y territorios terrestres los que se conectan por medio de caminos o carreteras existentes, que representan realidades contrastantes de la desigualdad socioespacial en el municipio de Carmen del Darién (Curbaradó). Estas tipologías permiten comprender cómo la movilidad fluvial, la distribución del capital espacial (motilidad) y las condiciones históricas de marginación se manifiestan de maneras distintas dentro del mismo territorio.

Se muestra en el análisis de conexiones regionales como comunidades con una relativa cercanía a los municipios de conexión regionales, experimentan una situación adversa que se refleja en el tiempo invertido para desplazarse una distancia relativamente corta, debido a la irregularidad del transporte, la estacionalidad del río o la precariedad de los embarcaderos.

Comparar estas dos tipologías territoriales (fluvial y terrestre) permite analizar cómo la desigualdad no depende exclusivamente de la distancia física, sino de la forma en que se articulan los flujos de transporte, las capacidades diferenciales de movimiento y las barreras económicas móviles que determinan quién puede desplazarse, cuándo, con qué seguridad y a qué costo. Asimismo, este contraste territorial evidencia que la movilidad en Carmen del Darién no es solo un asunto técnico o logístico, sino una expresión de relaciones de poder que asignan oportunidades de manera desigual y que se sostienen en estructuras históricas de exclusión fluvial.

El análisis de estas dos tipologías permite observar cómo se configura la justicia espacial fluvial, entendida como el acceso equitativo a la movilidad y a los beneficios sociales asociados al territorio, identificar cómo las comunidades desarrollan formas específicas de apropiación cognitiva del río, adaptándose mediante saberes. De este modo, la comparación entre territorios nos brindará una base sólida para comprender la heterogeneidad de la desigualdad socioespacial en el municipio y aportará a la construcción de las propuestas que se generaran de esta investigación.



▲ **Imagen 20:** Mejoramiento de la vía carretable Casabomba-Domingodó, Alcaldía del Carmen del Darién, 2025

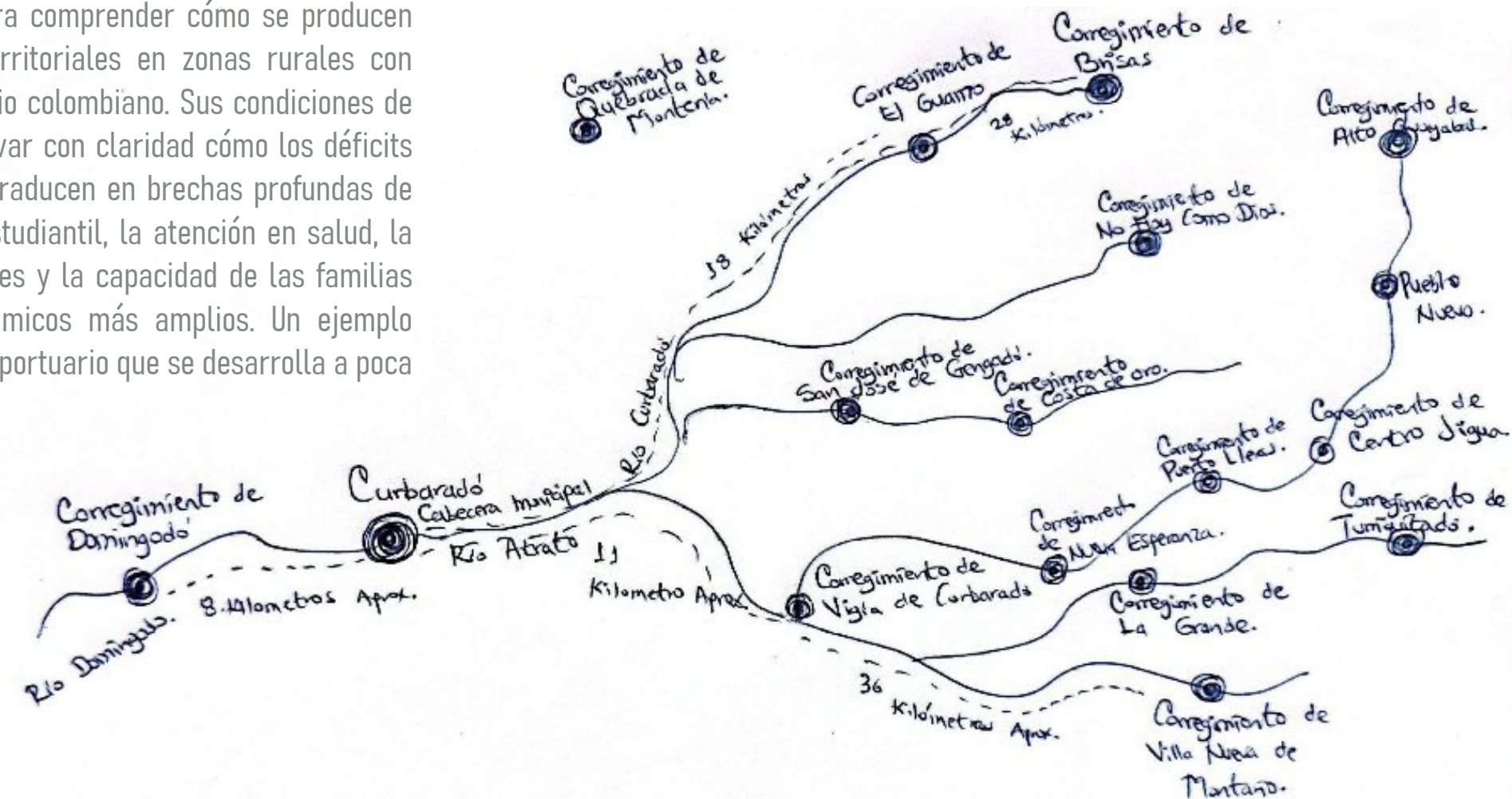
Contexto con Conectividad Terrestre

Se seleccionó el municipio de Carmen del Darién debido a que constituye un territorio representativo de las brechas de accesibilidad y desigualdad socioespacial en la subregión del Darién chocono. Este municipio enfrenta múltiples barreras de accesibilidad derivadas de factores como la precariedad y discontinuidad de la infraestructura vial, la baja frecuencia del transporte público y altos costos asociados a los desplazamientos cotidianos.

La importancia de estudiar esta zona radica en que el municipio de Carmen del Darién constituye un territorio nodal entre comunidades fluviales dispersas y los centros de mayor dinamismo regional, lo que lo convierte en un punto crítico para comprender cómo se producen y reproducen las desigualdades territoriales en zonas rurales con similar geografía dentro del territorio colombiano. Sus condiciones de aislamiento relativo permiten observar con claridad cómo los déficits en infraestructura y transporte se traducen en brechas profundas de bienestar, afectando la movilidad estudiantil, la atención en salud, la comercialización de productos locales y la capacidad de las familias para integrarse a contextos económicos más amplios. Un ejemplo palpable es la exclusión del sistema portuario que se desarrolla a poca distancia de este territorio.

Contexto con Dependencia Fluvial

Esta perspectiva multinivel revelará con mayor precisión las condiciones diferenciadas de movilidad y accesibilidad que se dan en la zona de estudio y que contribuyen a profundizar las desigualdades socioespaciales en el municipio. En contraste entre los distintos contextos territoriales se aporta información fundamental y clave, generando una base de información sólida para proponer estrategias de movilidad que respondan a las necesidades, desafíos y potencialidades particulares del territorio.



▲ Imagen 21: Conexiones vía fluvial del área de estudio, 2025.

Contexto Normativo: El Río Atrato como Sujeto de Derechos (T-622/2016) y Lecciones de Gobernanza para la Movilidad Fluvial

Tomo como referente comparativo la experiencia del río Atrato, ya que permite comprender cómo un territorio fluvial puede ser gestionado desde un enfoque que integra ecosistema, derechos y formas de vida. La Sentencia T-622 de 2016 reconoció al Atrato, su cuenca y afluentes como sujeto de derechos a la protección, conservación, mantenimiento y restauración, y planteó un marco de actuación que trasciende lo ambiental para ubicarse en la relación estructural entre río-territorio y bienestar comunitario.

Un elemento especialmente útil para mi investigación es que el caso Atrato no se queda en lo declarativo: se traduce en un arreglo de gobernanza y coordinación. En desarrollo de la sentencia, se designó un representante de los derechos del río (Decreto 1148 de 2017) y se creó la Comisión de Guardianes del río Atrato (Resolución 0907 de 2018), consolidando una representación dual entre Estado y comunidades, y una ruta institucional para orientar acciones y responsabilidades.

En diálogo con mi investigación conectando territorios, no propongo “copiar” el modelo Atrato, sino retomar aprendizajes transferibles. En particular, destaco tres:

1. La importancia de una gobernanza formalizada con representación clara y funciones definidas.

2. La necesidad de convertir acuerdos en instrumentos operativos verificables (protocolos mínimos, seguridad, reglas del servicio y responsabilidades).

3. La incorporación de seguimiento y rendición de cuentas mediante indicadores y reportes periódicos. Estos elementos fortalecen mi argumento de que la movilidad fluvial debe entenderse como parte de una lógica más amplia de justicia territorial, como un capital social, donde el acceso, la seguridad y la sostenibilidad del río se gestionan de manera articulada entre comunidad e instituciones.

Para hacer una descripción más detallada de la forma de cómo puede conversarse la sentencia con mi trabajo de investigación relacionamos este cuadro comparativo:

Marco Comparativo de la Sentencia T-622 y Conectando Territorios

Dimensión	Atrato (sujeto de derechos)	Curbaradó / Carmen del Darién Conectado Territorios	Implicación directa
1. Estatus y enfoque	<i>La T-622 reconoce al río Atrato, cuenca y afluentes como entidad sujeta de derechos y ordena medidas para proteger, conservar, mantener y restaurar.</i>	<i>El río como eje histórico del territorio, base de la justicia fluvial y territorial, y no como obstáculo.</i>	<i>Las acciones (mesa, app, formalización) se justifiquen como parte de la justicia fluvial, territorial y no solo como mejoras del servicio.</i>
2. Gobernanza (órgano)	<i>Se materializa un arreglo: Comisión de Guardianes (delegación comunitaria más delegación estatal) y acompañamiento institucional. (Guardianes del Atrato)</i>	<i>Mesa de Movilidad Ribereña con Alcaldía, consejos comunitarios, resguardos, transportadores, mujeres, jóvenes, etc.</i>	<i>Define: quién representa, funciones, periodicidad, secretaría técnica, mecanismos e indicadores.</i>
3. Representación y legitimidad	<i>La representación comunitaria se estructura en un cuerpo colegiado; el guardián estatal se ancla en el MinAmbiente como representante legal. (Ámbito Jurídico)</i>	<i>Mapa de actores y una apuesta por acuerdos colectivos (reglas, tarifas, seguridad).</i>	<i>Crear dentro de la Mesa un Comité de Representación (por usuarios, motoristas, mujeres/cuidados, jóvenes/estudiantes) que rote y tenga mandato claro</i>
4. Instrumentos de cumplimiento	<i>La T-622 fija órdenes y estructura para cumplir. (Ministerio de Ambiente)</i>	<i>Reglas mínimas del servicio (horarios, cupos, protocolos de seguridad), mejoras de embarque/desembarque, y formalización gradual.</i>	<i>Convertir esas reglas en un Protocolo mínimo de operación que incluye: chalecos, cupos, prioridad (urgencias, estudiantes), tarifas visibles, rutas y plan de contingencia climática.</i>
5. Información y trazabilidad	<i>En Atrato, el mandato implica seguimiento y articulación interinstitucional; la Resolución crea un marco operativo para coordinación.</i>	<i>Conecta la app con la gobernanza, que la Mesa defina qué datos mínimos se publican (horarios, cupos, tarifas, alertas de clima), quién actualiza, y un tablero mensual de quejas/tiempos/costos.</i>	<i>Hacer que la app/web no sea solo tecnología, sino soporte de gobernanza, publicar horarios estimados, cupos, tarifas y alertas por clima/nivel del río; y activar un módulo de priorización (remisiones médicas, movilidad escolar). Además, usar los datos para la toma de decisiones y gestión de recursos</i>
6. Financiación y sostenibilidad	<i>En Atrato, el cumplimiento requiere capacidad institucional y recursos (no basta el reconocimiento). (Ministerio de Ambiente)</i>	<i>Empresa de economía mixta para formalización progresiva, cofinanciación tecnológica, subsidios y reducción costo del transporte</i>	<i>Amarrar la propuesta a la Empresa de Economía Mixta (EEM Curbaradó) como instrumento para formalización progresiva, repotenciación tecnológica (motores 4T / eléctricos), financiamiento subsidiado y articulación interinstitucional; además de integrar la app como parte del sistema (no como elemento aislado).</i>
7. Enfoque territorial (anfíbio) y biocultural	<i>La Corte desarrolla el enfoque de derechos bioculturales y relación comunidades–ecosistema. (Corte Constitucional)</i>	<i>Se enfatiza en la justicia fluvial y territorial, motilidad, exclusión social y desigualdad.</i>	<i>Implica que las mejoras (muelles, seguridad, reglas, integración carretera y río) se diseñen para reducir costos/tiempos sin expulsar a usuarios vulnerables ni poner en riesgo la continuidad del servicio.</i>

▲ **Tabla 4:** Cuadro comparativo Sentencia T-622 y Conectando Territorios.

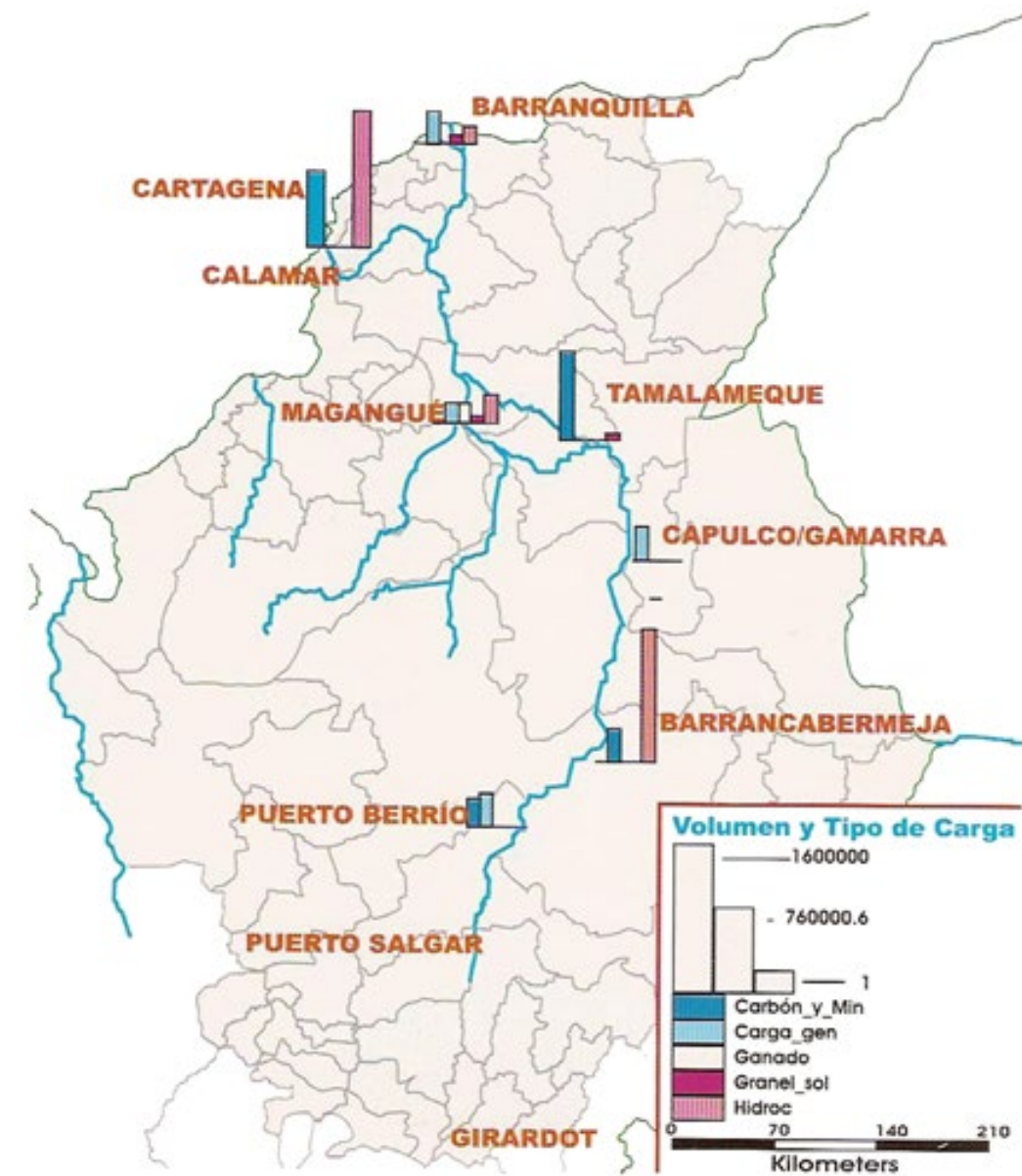


▲ Cauce del río Atrato en la zona del Darién, Chocó. Brando, A. 1993.

Si bien el reconocimiento del río Atrato como sujeto de derechos constituye un avance fundamental en términos de justicia ambiental y territorial, su implementación ha evidenciado límites importantes en la traducción de estos principios a prácticas cotidianas de gobernanza sectorial, como la movilidad fluvial. Persisten brechas entre el diseño institucional, la disponibilidad de recursos y las capacidades locales para operar servicios seguros, accesibles y sostenibles. Esta tensión resulta clave para Curbaradó, donde el desafío no es solo normativo, sino operativo: cómo pasar de principios de justicia fluvial a arreglos concretos que reduzcan costos, riesgos e incertidumbre para los usuarios.

Contexto con Relación a las Dinámicas Nacionales y Latino Americanas

Las autopistas fluviales han sido históricamente una oportunidad clave para la conexión de los territorios. el fortalecimiento de relaciones entre comunidades y el intercambio comercial que hace posible la movilidad de personas y mercancías. Una dinámica que se presenta en la cabecera municipal de Carmen del Darién (Curbaradó), donde se realizan paradas para el embarque y desembarque de pasajeros y el intercambio de mercancías, integrando a Curbaradó dentro de una red fluvial de importancia regional. Algo muy parecido a lo que se da, en el río Magdalena que es evl más importante en transporte fluvial de Colombia, donde se conectan los puertos de Barranquilla y Cartagena, con el puerto de Impala Terminals ubicado en Barrancabermeja, este ofrece una red logística que sirve para la importación y exportación de cargas secas y en contenedores como el petróleo y sus derivados (Cordero Rodríguez & Sánchez Arroyo, 2021, p. 12).

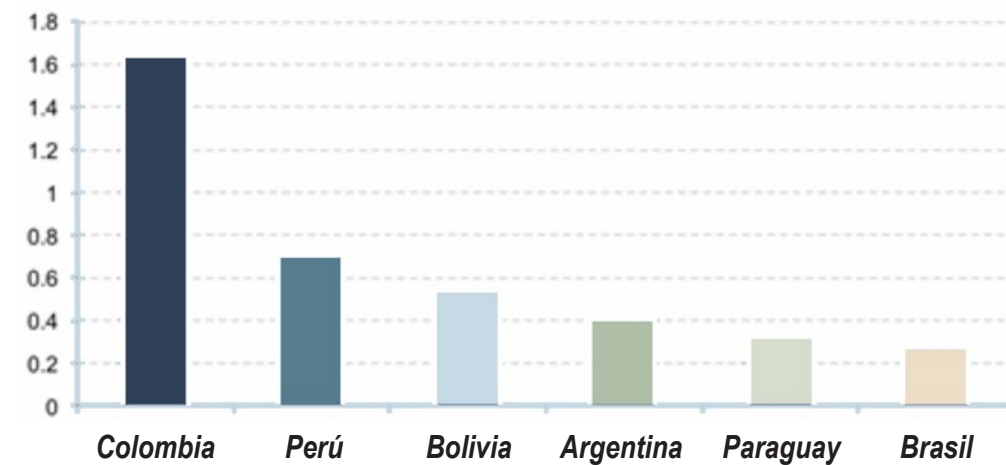


▲ Imagen 22: Transporte de carga en el río Magdalena. Pinto, M. 2015

Además, describen como la cuenca del Amazonas se extiende por el río Solimoes y conecta con 5 países (Brasil, Colombia, Bolivia, Ecuador y Perú) y sus tributarios. De tal forma que esta cuenca ofrece una conexión hacia el Atlántico para las partes interiores de América del Sur y es complementario al Hidrovía Paraguay Paraná (HPP), el cual tiene como columna vertebral al río Paraná, y está limitado aguas arriba en su navegación por la represa de Itapúa. La zona de influencia del HPP se extiende por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. El Río Paraguay nace en la meseta del Matto Grosso y termina en Confluencia, contiene las principales terminales portuarias de Paraguay, las dos de Bolivia y la zona de influencia del Matto Grosso de Brasil. El Río Uruguay está limitado en su navegación al norte por la represa de Salto Grande permite la navegación al sur de la misma, a través del Río de la Plata, hasta el océano Jaimurzina y Wilmsmeier(2017).

En gran parte de América Latina, los ríos han sido fundamentales para el desarrollo de los pueblos, no sólo como medios de transporte, sino como ejes que estructuran la vida social, económica y territorial de las comunidades ribereñas. Eventos regionales como “El Seminario Internacional “Movilidad Fluvial en la Amazonía: Complementariedad e Integración” y “El Taller Internacional Las vías navegables y un uso sostenible de los recursos naturales: redes, desafíos y oportunidades para América del Sur” organizados por la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) en 2016 en Brasil y Ecuador promovieron el diálogo sobre las vías de navegación interior de importancia internacional en América del Sur y fomentaron la cooperación en políticas y estrategias futuras para la navegación interior.

Densidad red fluvial America Latina En km por cada 100km²



▲ Gráfico 5: Densidades fluviales de Sur América, 2025.



▲ Imagen 23: Cuencas Amazonas y La Plata. OAS, 1984.

Con base en las densidades de red fluvial, se realiza una comparación entre las dinámicas fluviales de los territorios descritos previamente y las del municipio de Carmen del Darién (Curbaradó). Para ello, se seleccionan criterios que comparten condiciones estructurales con Curbaradó, como: dependencia fluvial, baja conectividad multimodal, aislamiento territorial, vulnerabilidad asociada a la estacionalidad, y gobernanza local del transporte (incluyendo frecuencias de viaje). Con estos elementos, se identifica con mayor claridad la “ruta” que conduce a las soluciones propuestas, por ejemplo, herramientas de gestión y organización de la oferta y la demanda, y arreglos de gobernanza comunitaria e institucional, desarrolladas en el capítulo 5. En la Tabla 5 hacemos un comparativo entre curbaradó y los territorios mencionados con anterioridad.

Los casos seleccionados no se comparan únicamente por su condición fluvial, sino por las dimensiones de la movilidad que permiten observar: 1. Organización del servicio, 2. Gobernanza, 3. Accesibilidad efectiva a derechos y 4. Capacidad de reducción de desigualdades.

Comparación Curbaradó y Otros Territorios			
Caso	¿Qué muestra el caso?	Elementos comparables con Curbaradó	Implicaciones para Curbaradó
<i>Región de Aysén (Chile) aislamiento territorial</i>	<i>Aislamiento por baja conectividad (tierra/mar/aire) y efectos en acceso a servicios; refuerza desigualdad territorial</i>	<i>Periferia, baja conectividad, dependencia de pocos modos y "segregación territorial"</i>	<i>Para Curbaradó, este caso evidencia que mejorar frecuencias y gobernanza puede ser tan relevante como invertir en infraestructura física.</i>
<i>Amazonas vías fluviales como conectividad y desarrollo (enfoque regional)</i>	<i>Las vías fluviales pueden impulsar crecimiento e inclusión; conectividad como factor de desarrollo territorial sostenible</i>	<i>Territorios ribereños, movilidad fluvial estructural, dispersión y dependencia del río</i>	<i>Para Curbaradó, entender el río como eje territorial implica diseñar la conectividad fluvial como parte central del ordenamiento del territorio, integrando movilidad, localización de servicios y dinámicas sociales ribereñas.</i>
<i>Perú programa público de conectividad fluvial en Amazonia</i>	<i>Intervención pública orientada a mejorar embarcaderos y acceso a servicios (educación/salud), fortaleciendo capacidades locales</i>	<i>Déficit de infraestructura de embarque/desembarque más barreras de acceso a servicios</i>	<i>Para Curbaradó, la inversión en infraestructura fluvial y en mecanismos de transporte apropiados puede reducir barreras de acceso social al mejorar la conectividad hacia servicios básicos, oportunidades económicas y redes institucionales del territorio.</i>
<i>Belém (Brasil) transporte fluvial urbano para islas</i>	<i>Transporte fluvial para conectar poblaciones insulares y reducir emisiones</i>	<i>Dependencia de rutas fluviales, necesidad de conectividad más frecuente</i>	<i>En el caso de Curbaradó, incorporar criterios de eficiencia y sostenibilidad en la conectividad fluvial permite orientar decisiones de política pública acordes con el contexto ambiental y social del Bajo Atrato.</i>
<i>Innovación: embarcación "Serena" (Colombia) electrosolar</i>	<i>Potencial de innovación: alta velocidad con pasajeros, sin emisiones; reduce dependencia del combustible</i>	<i>Costo de combustible como limitación estructural y necesidad de alternativas</i>	<i>En Curbaradó, la incorporación de tecnologías apropiadas puede apoyar la movilidad fluvial, especialmente en un contexto donde el alto costo del combustible incrementa las barreras económicas al desplazamiento.</i>
<i>BUSINÚ (Montería, Colombia) transporte público fluvial</i>	<i>Modelo de transporte fluvial orientado a inclusión socioambiental; reduce brechas de conectividad</i>	<i>Enfoque de acceso equitativo, organización del servicio</i>	<i>En Curbaradó, es necesario transitar de viajes fluviales aislados hacia un sistema de transporte estructurado, con itinerarios definidos, reglas claras de operación y criterios de accesibilidad para la población.</i>

▲ **Tabla 5:** Comparación Curbaradó y otros territorios, 2025.

En la Tabla 5. se evidencia que la conectividad incide en la vida cotidiana más allá de la infraestructura, afecta el acceso a servicios y puede reforzar la exclusión social si no se organizan rutas, frecuencias y gobernanza. como son los casos de Belém en Brasil, por su sistema fluvial urbano para islas y su necesidad de modernización y coordinación; la cuenca del Plata con la Isla Paulino en Argentina como referencia para discutir la relación entre movilidad fluvial, acceso y conexión con los centros urbanos; y BUSINÚ en Montería Córdoba, por su enfoque de acceso equitativo y su tránsito hacia un sistema cooperativo con reglas y gobernanza.

La movilidad fluvial observada en otros países de América Latina tomando como referencia el caso de Belém (Brasil)— presenta similitudes importantes con las prácticas de transporte que se desarrollan en el municipio de Carmen del Darién (Curbaradó), aunque a una escala mayor y con niveles distintos de organización del servicio. En este sentido, Nogueira, Fagundes y Ferreira (2025) señalan que las embarcaciones que transportan pasajeros a las islas de Combu, Cotijuba y Onças revelan particularidades sobre los medios de transporte y sus operadores. Las travesías a la isla de Combu, desde la Terminal Fluvial de Ruy Barata, se realizan en lanchas de aluminio o “voadeiras”, pequeñas embarcaciones equipadas con motores fuera de borda para viajes de larga distancia. Lanchas rápidas con capacidad aproximada para 20 pasajeros. Se puede llegar a la Ilha das Onças (Isla de Onças) en tres embarcaciones de madera. Son comunes en la región y se utilizan ampliamente para el transporte de personas y carga. De mayor tamaño, estas embarcaciones tienen capacidad para más personas que las lanchas rápidas más pequeñas. La travesía a la Ilha de Cotijuba se realiza en embarcaciones de madera, conocidas popularmente como “pô-pô-pô”, en alusión al ruido del motor. Las embarcaciones más grandes tienen

capacidad para un promedio de entre 90 (noventa) y 99 (noventa y nueve) pasajeros. Las más pequeñas tienen capacidad para 50 (cincuenta).

A diferencia de Curbaradó, el caso de Belém muestra cómo la formalización del transporte fluvial no elimina prácticas tradicionales, sino que las reorganiza bajo esquemas de regulación, seguridad y frecuencia, lo que amplía la accesibilidad sin perder adaptabilidad.



▲ Imagen 24: Puertos río Curbaradó. Córdoba, D. 2025

Al analizar la experiencia de la Isla Paulino, se encuentra una similitud con las dinámicas que se viven cotidianamente en Curbaradó. Es pertinente destacar que en este caso la movilidad es completamente fluvial, allí el transporte de pasajeros depende del servicio por río al igual que en Curbaradó y el traslado de mercancías suele resolverse mediante encomienda. El sistema funciona con horarios definidos: las salidas desde la Isla Paulino operan entre las 8:00 y las 16:00, con una frecuencia aproximada de cada dos horas, mientras que los retornos se realizan entre las 9:00 y las 17:00, con la misma periodicidad. Fuera de ese intervalo, no existe itinerario en el transporte público para el desplazamiento de personas, lo que evidencia una dependencia estructural del servicio y, a la vez, limita las posibilidades de acceso cuando no hay viajes disponibles.

A diferencia de Curbaradó, la Isla Paulino ha convertido su distanciamiento en una estrategia turística, lo cual reorienta parte de la vida económica y social de sus pobladores en función de esa condición insular y de su relación con el entorno. Este caso permite observar cómo la definición de horarios introduce predictibilidad, pero también genera exclusión temporal, lo cual es comparable con Curbaradó en términos de dependencia estructural del servicio.



▲ **Imagen 25:** Lancha ciudad de Berisso. Berisso turístico, 2020.

El municipio de Montería (Córdoba) es atravesado por el río Sinú, lo que implica una diferenciación en las necesidades de transporte de los habitantes que están en la rivera de la ciudad, en comparación con otros que están alejados de zonas fluviales, es aquí donde se hace relevante tener el primer transporte fluvial de servicio público en todo Colombia, que está adaptado para ser intermodal, lo que quiere decir que está interconectado con la ruta terrestre de la ciudad y con el sistema de bicicletas públicas (Bisinú), que permite la movilización de usuarios por la zona de ciclorutas extendidas por toda la ciudad. Las embarcaciones de BUSINÚ tienen la capacidad de transportar 36 personas, en los asientos hay dos puestos destinados para ciudadanos con movilidad reducida y tiene un lugar destinado para 14 bicicletas. Este transporte funciona con tecnologías de carácter dual, es decir, que le apuntan a la sostenibilidad y a la transición a energías limpias. Los tiempos de recorrido se reducen a más de la mitad, pasando de una hora a solo 30 minutos, por otro lado, la tarifa para el acceso al servicio de los buses será de \$3.300 aproximado. Este proyecto pretende reactivar la economía de la ciudad y de todo el departamento de Córdoba y que también influirá en el incremento del turismo. Infobae Colombia (2025).

Es importante resaltar que el Businú es el sistema de transporte público fluvial urbano y que sus embarcaciones fueron construidas por Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial, Cotecmar (2025). La experiencia de BUSINÚ puede generar componentes muy significativos al caso de esta investigación en el Municipio Carmen del Darién, ya que tiene dos elementos fundamentales que ayudan a comprender como se mueven las personas en los territorios optimizando inicialmente tiempo, que se ven reflejado en los costos de transporte.

En primer lugar, ser un sistema de transporte fluvial que genera la seguridad en la confiabilidad y como segundo ser un transporte público que puede generar garantías de sostenibilidad en el tiempo.



▲ Imagen 26: BUSINÚ. Alcaldía de Montería, 2025.



20220934

EL SANTEO

CAPÍTULO 4

ANÁLISIS Y RESULTADOS

ANÁLISIS Y RESULTADOS

En el municipio de Carmen del Darién, su cabecera municipal Curbaradó tiene una alta dependencia del transporte fluvial, porque las rutas terrestres que permiten salir hacia los municipios de Nuevo Belén de Bajirá o Riosucio no funcionan de manera continua, sino que solo se activan en determinadas épocas del año, cuando hay sequía o periodos de pocas lluvias.

En temporada de lluvias, estas vías terrestres se vuelven intransitables por el mal estado de los caminos y el encharcamiento del terreno, por lo que la movilidad queda prácticamente restringida al río. En consecuencia, para salir de Curbaradó la población depende casi por completo del transporte fluvial, utilizando el río como corredor obligatorio hacia Brisas, Vigía del Fuerte o, en su defecto, hacia Riosucio, que son los municipios más cercanos y funcionan como puntos de conexión con otros territorios y servicios.

Con ello se evidencia la baja conectividad terrestre, que genera altos costos de desplazamiento. Según lo que expresan los habitantes y conductores, estos costos se dan los elevados precios de la gasolina o combustible necesarios para los trayectos y la falta de accesibilidad a un sistema de transporte público que garantice un servicio regular.

El sistema de transporte que opera actualmente, no lo hace con frecuencias limitadas y funciona bajo una infraestructura no formal que, aunque presta el servicio de transporte de pasajeros y carga, no genera las condiciones necesarias para ser continuo y seguro.

Esto da como resultado, la consolidación de brechas de accesibilidad, especialmente para las comunidades más alejadas del casco urbano. Configurándose así una exclusión y desigualdad socioespacial. En las siguientes páginas se relata el recorrido entre Nuevo Belén de Bajirá, Brisas y Curbaradó, no solo como un trayecto físico, sino como una manera de entender cómo se vive la movilidad y el transporte en este territorio, las soluciones que la gente ha creado por su cuenta y las barreras que enfrenta para moverse, trabajar, estudiar o acceder a servicios básicos.

La subsección 4.1 describe a Brisas como un minipuerto anfibio que cambia con el nivel del río y concentra comercio, transporte y vida cotidiana. En 4.2 se cuenta el tramo Bajirá hacia Brisas y los medios de transporte comunitarios (mototaxi, motocarro, minivans) que la gente ha organizado para resolver su movilidad día a día. La 4.3 en la espera de los botes y pangas, la compra de tiquetes y la incertidumbre de conseguir un cupo. Luego, 4.4 y 4.5 muestran la llegada a Curbaradó y el viaje de regreso, evidenciando las diferencias en infraestructura y organización. Finalmente, en 4.6 y 4.7 se analiza lo que este recorrido revela sobre la desigualdad socioespacial y se presentan las encuestas y talleres que recogieron la voz de funcionarios, jóvenes y madres cabeza de hogar.

4.1 RECORRIDO DESDE BRISAS HACIA CURBARADÓ

Cuando llegamos al punto de n este sentido Brisas, corregimiento del municipio de Carmen del Darién, se ha convertido en un minipuerto de llegada y salidas de las embarcaciones (Como se muestra en la Ilustración 27) que comunican a los municipios de Murindó, vigía del fuerte, Bojayá y la cabecera municipal de Carmen del Darién (Curbaradó). Centramos el análisis en cómo se desarrollan las dinámicas de movilidad en este espacio territorial donde todas las mañanas existen un intercambio comercial de todo tipo de movimiento de cargas y pasajeros convirtiéndolo epicentro comercial y de servicios.

La cantidad de agua que transita por el río Curbaradó por lo tanto en tiempo de sequía su aspecto es tal como se ve en la siguiente imagen, el río queda tan retirado que es necesario cargar los pasajeros para que no se mojen los zapatos, además se observa una playa muy grande donde se realizan todo tipo de transacciones comerciales como se muestra en la Ilustración 28. Cuando el río sube todo este paraíso desaparece y es tapado totalmente por los niveles de río Curbaradó quitando todas las posibilidades de hacer comercio y servicios en el lugar antes mencionado, los Kioscos de venta, los espacios de mercancía, el intercambio de vendedores ambulantes de todo tipo y las posibilidades de transitar libremente por este espacio desaparece.

La situación descrita es de carácter circunstancial y puede extenderse por aproximadamente 72 horas; su duración está condicionada por el nivel y el estado del río Atrato, el cual influye directamente en el caudal del río Curbaradó, dado que este es su desembocadura natural.

El río Curbaradó funciona como la principal “autopista fluvial” que permite la conexión entre Brisas y la cabecera municipal de Carmen del Darién.



▲ Imagen 27: Puerto desembarque de Brisas. Córdoba, D. 2025.



▲ Imagen 28: Puerto desembarque de Brisas. Córdoba, D. 2025.

4.2 INICIEMOS EL RECORRIDO

Vamos adentrarnos en la descripción de viajar desde el municipio Nuevo Belén de Bajirá hacia Carmen del Darién (Curbaradó). Al iniciar nuestro recorrido desde Nuevo Belén de Bajirá como municipio de entrada para conectar con el resto del territorio descrito arriba. Lo primero que debemos identificar es el punto de salida de uno de los modos de transporte que viajan hacia Brisas bajo el modelo de asignación de turnos.

Se hace la asignación del servicio informal más utilizado en este territorio desde aquí se despachan dos tipos de transporte (Mototaxi, Motocarro).

Mototaxi

Se trata de una persona (Ilustración 31) que pertenece a la red de transportadores organizados de manera comunitaria, una estructura informal que, a pesar de no hacer parte del sistema de transporte oficial, funciona con una sorprendente eficiencia. Esta red opera mediante una central y el uso de radios, lo que permite una comunicación constante y efectiva entre sus integrantes. Gracias a este sistema, los conductores pueden coordinarse, responder rápidamente a las necesidades de los usuarios y mantener un cierto nivel de orden dentro de la dinámica comunitaria. En este caso, esta persona es quien se encarga de transportarte en moto desde el punto de Bajirá hasta Brisas, un trayecto cotidiano para muchos habitantes de la zona. La elección de la motocicleta no es casual: las condiciones del territorio, los tramos destapados y la necesidad de desplazarse con agilidad hacen de este vehículo la opción más funcional. El recorrido tiene un costo de \$10.000 por viaje y una duración aproximada de 15 minutos.

Motocarro

Un vehículo de tres ruedas que se ha convertido en una opción esencial para muchas personas del municipio Nuevo Belén de Bajirá. Aunque funciona bajo las mismas dinámicas de organización comunitaria que el mototaxi con coordinación por radio y una comunicación constante entre los conductores, el motocarro ofrece una experiencia distinta. Su principal ventaja es la capacidad: pueden viajar hasta cuatro (4) personas (Ilustración 29), lo que lo hace ideal para quienes se movilizan en grupo o prefieren un trayecto más estable, protegido y confortable.

A diferencia de la moto, el viaje en motocarro suele ser un poco más lento, con una duración aproximada de 20 a 25 minutos. Además, al tener un espacio más amplio, resulta más cómodo para llevar equipaje o para personas que buscan un desplazamiento más tranquilo, ideal para un tipo de pasajero como son adultos mayores, mujeres en embarazo, niños entre otros.



▲ Imagen 29: Acopio de motocarros. Córdoba, D. 2025.

Este medio de transporte, al igual que la motocicleta, refleja la creatividad y la organización local para resolver sus necesidades de movilidad y transporte. Más que un simple traslado, el viaje en motocarro se convierte en una muestra de cómo la comunidad adapta sus recursos para garantizar que todos puedan moverse con relativa facilidad entre Bajirá y Brisas con una tarifa de 10.000 por personas.

Minivans

Existen “Chiveros” o Minivans que no muy frecuentemente entran a Brisas, estas son de múltiples pasajeros y tiene un precio por persona de \$7000 pesos aproximadamente y su tiempo de recorrido oscila entre 12 a 15 minutos (Ilustración 30).



▲ Imagen 30: Minivans. Córdoba, D. 2025.



▲ Imagen 31: Mototaxi. Córdoba, D. 2025.

4.3 LLEGANDO AL PUERTO O CONEXIÓN CON BRISAS

Una vez que llegamos al puerto y/o corredor de Brisas en horas de la mañana podemos observar las multitudes de personas que se mueven para todos lados con el fin de aprovechar los intercambios comerciales entre Brisas y los distintos destinos que existen saliendo por el río Curbaradó hasta llegar al Atrato, la cantidad de mercancías y de las personas en busca de tiquetes. Todo lo relacionado a la espera de las embarcaciones que salen y llegan a las playas de brisas.

Es muy importante recordar que se hace prácticamente imposible salir de brisa hacia curbaradó antes de las 10:00 am, ya que la primera embarcación hacia la cabecera municipal (Curbaradó) es despachada una vez finaliza su recorrido desde Curbaradó hacia Brisa, y la hora de salida de Brisa hacia Curbaradó depende exclusivamente de la cantidad de pasajeros que existan en el momento.

Existen algunas particularidades a la hora de comprar un tiquete ya que no existen las reservas y menos conocer si hay disponibilidad de tiquetes, ni se puede comprar con anticipación, la única recomendación que hacen los pobladores y usuarios del servicios, al igual que los motorista es **“Claro se le separa el tiquete, pero llegue temprano porque si se llena se van”**, todo está sujeto a factores impredecibles y aun separando el tiquete puede que te quedes sin salir porque no existe la garantía de salir a la hora acordada. Si esto sucede, como es la primera embarcación de salida solo queda esperar hasta horas de la tarde alrededor de las 4:00 pm que sale la siguiente embarcación, siempre teniendo presente la misma recomendación.

Esta situación se vuelve repetitiva, si llenan los cupos de las embarcaciones tienes que esperar hasta el otro día a las 10:00 para poder viajar. Lo que además generara un gasto adicional como el pago de hospedaje en brisas o regresarse para el municipio de Nuevo Belén de Bajirá a pasar la noche allí, incrementando los costos de la movilidad y transporte.

¡Contamos con suerte, encontramos cupo!

Hagamos el ejercicio que logramos encontrar cupo para irnos en una de las frecuencias Curbaradó desde Brisa, tomando como ejemplo la embarcación del medio día.



▲ **Imagen 32:** Recorrido Brisas - Curbaradó. Córdoba, D. 2025.

Lo primero es saber qué tipo de embarcación (Ilustración 33) vamos a viajar ya que de ellos dependen varios factores, es decir si nuestro viaje es en:

EN BOTE

Tiempo: La duración del recorrido de Brisa a Curbaradó es de 2:30 a 3:00 horas de viaje.

Velocidad: 19 Kilómetros por hora aproximadamente.

Silla: completamente rustica

Cantidad de pasajeros por sillas: 3, en medio de las sillas se rellenan los espacios con carga.

Carpa: Algunas embarcaciones cuenta con una carpa que sirve para tapar el Sol, en las lluvias no suelen ser de mucho apoyo.

Chalecos salvavidas: No se evidencio su uso

Cantidad de motores: Algunas embarcaciones cuentas con dos motores uno de 40 HP y otro 9.9 hp (para emergencias)

Distancia de Recorrido: 47 Km

EN PANGA (LANCHA)

El factor más cambiante es el tiempo, ya que pasamos de 2:30 a 3:00 horas de viaje a 40 Minutos aproximadamente, con una velocidad aproximada de 50 Km por hora. Como se observa en la Ilustración 34.



▲ Imagen 33: Embarcación tipo bote. Córdoba, D. 2025.



▲ Imagen 34: Embarcación tipo panga. Córdoba, D. 2025.

Clasificación de Pasajeros

Al revisar la clasificación de pasajeros no existe una distinción especial en los tipos de personas que viajan por medio de las rutas de transporte es decir mujeres en embarazo, adultos mayores, niños en general pueden usar estas rutas para desplazarse.

Al navegar río abajo al despedirnos de Brisa se encuentran unas enormes playas que salen cuando el río Curbaradó se encuentra con bajo nivel de caudal desde el corregimiento de Brisas hasta la salida al río Atrato. En contrastes a estas playas justo al frente de cada una de ellas encontramos una erosión producida por la corriente del río Curbaradó y oleajes por el tránsito de embarcaciones (barrancos).



▲ **Imagen 35:** Viaje en bote. Córdoba, D. 2025.

A lo largo del recorrido se observan cultivos de yuca, plátano (Ilustración 36), maíz, arroz y pequeñas unidades ganaderas ubicadas en predios próximos al río. Toda esta producción depende de un sistema de transporte fluvial informal, costoso y no especializado, de manera exclusiva para movilizar sus productos.

La ausencia de embarcaciones adecuadas para carga y la inexistencia de un sistema de transporte rural para carga obligan a los productores a utilizar canoas pequeñas, botes o chalupas sin condiciones mínimas de seguridad para transportar sus productos, que conlleva a que cada campesino debe asumir los costos del combustible, el alquiler de la embarcación, la mano de obra para cargar los productos y, en muchos casos, el pago a motoristas que realizan el trayecto.

Como resultado, se configura una profunda desigualdad socioespacial. El campesino trabaja, produce y moviliza productos, pero termina recibiendo menos de lo que invierte para poder venderla. Esta situación genera un círculo de empobrecimiento en el que las familias invierten tiempo, esfuerzo físico y recursos económicos sin obtener beneficios reales; en muchos casos, apenas recuperan lo invertido o incluso producen a pérdida. La movilidad, lejos de facilitar el acceso a mercados, se convierte en un obstáculo que limita el desarrollo económico, produce la pobreza y profundiza la desigualdad socioespacial que caracteriza al municipio. La comparación con territorios donde existen medios de transporte terrestre camiones, motos de carga o volquetas evidencia la magnitud de la inequidad. Mientras otros productores pueden movilizar grandes volúmenes a bajos costos, los campesinos ribereños dependen de métodos artesanales que encarecen el proceso y reducen drásticamente el margen de ganancia.

Por ello, el tramo Brisas hacia Curbaradó debe entenderse como un corredor estratégico para avanzar hacia la justicia territorial, mejorar la movilidad de carga (Ilustración 36) constituye una acción fundamental para revertir desigualdades históricas y garantizar que la economía campesina deje de operar bajo condiciones de pérdida sistemática.

Otro factor estructurante a la hora de hacer el recorrido es que en los distintos lugares de donde las embarcaciones hacen alguna parada para dejar o recoger un pasajero no existen espacio adecuados para hacer este procedimiento colocando en riesgo cualquier tipo de persona que pueda sufrir un accidente a la hora de bajarse o subirse a la embarcación, esto denota la falta de clasificación de los tipos de usuarios. Se trata de una clara vulneración del derecho de las comunidades a contar con un transporte seguro y confiable. La falta de infraestructura adecuada aumenta la probabilidad de accidentes, especialmente en contextos de creciente caudal, lluvias intensas o cambios en las márgenes del río propios de los ciclos hidrológicos. Al no contar con puntos de apoyo estables o con rutas de acceso consolidadas, cada operación de embarque y desembarque expone a los pasajeros a caídas, lesiones o inmersiones accidentales, afectando tanto a quienes viajan por obligación por razones de salud, educación, abastecimiento o trámites administrativo.

Esta problemática también evidencia un fuerte componente de equidad territorial. La carencia de infraestructura no afecta a todos los pasajeros por igual: personas adultas mayores, mujeres embarazadas, niños, individuos con movilidad reducida o incluso mujeres cuya vestimenta dificulta el movimiento en superficies inestables enfrentan barreras mucho más significativas que un joven en buen estado físico.

La ausencia de clasificación y de diseño diferenciado para los distintos perfiles de usuario reproduce desigualdades históricas en la región, donde la provisión de servicios públicos y de conectividad básica ha sido limitada y fragmentada. En consecuencia, el transporte fluvial, que debería funcionar como eje articulador del territorio, termina profundizando brechas de acceso y vulnerabilidad.

Así, la falta de puntos de embarque seguros no solo constituye un problema que se convierte en un indicador de las desigualdades estructurales presentes en el municipio de Carmen del Darién y específicamente en el tramo Brisas hacia Curbaradó.

La movilidad fluvial, lejos de ser únicamente un medio de desplazamiento, es un factor que refleja y reproduce las condiciones de seguridad y equidad del territorio, mostrando la necesidad urgente de intervenciones integrales que garanticen un transporte digno, seguro y accesible para toda la población.



▲ Imagen 36: Plantaciones en el recorrido. Córdoba, D. 2025.

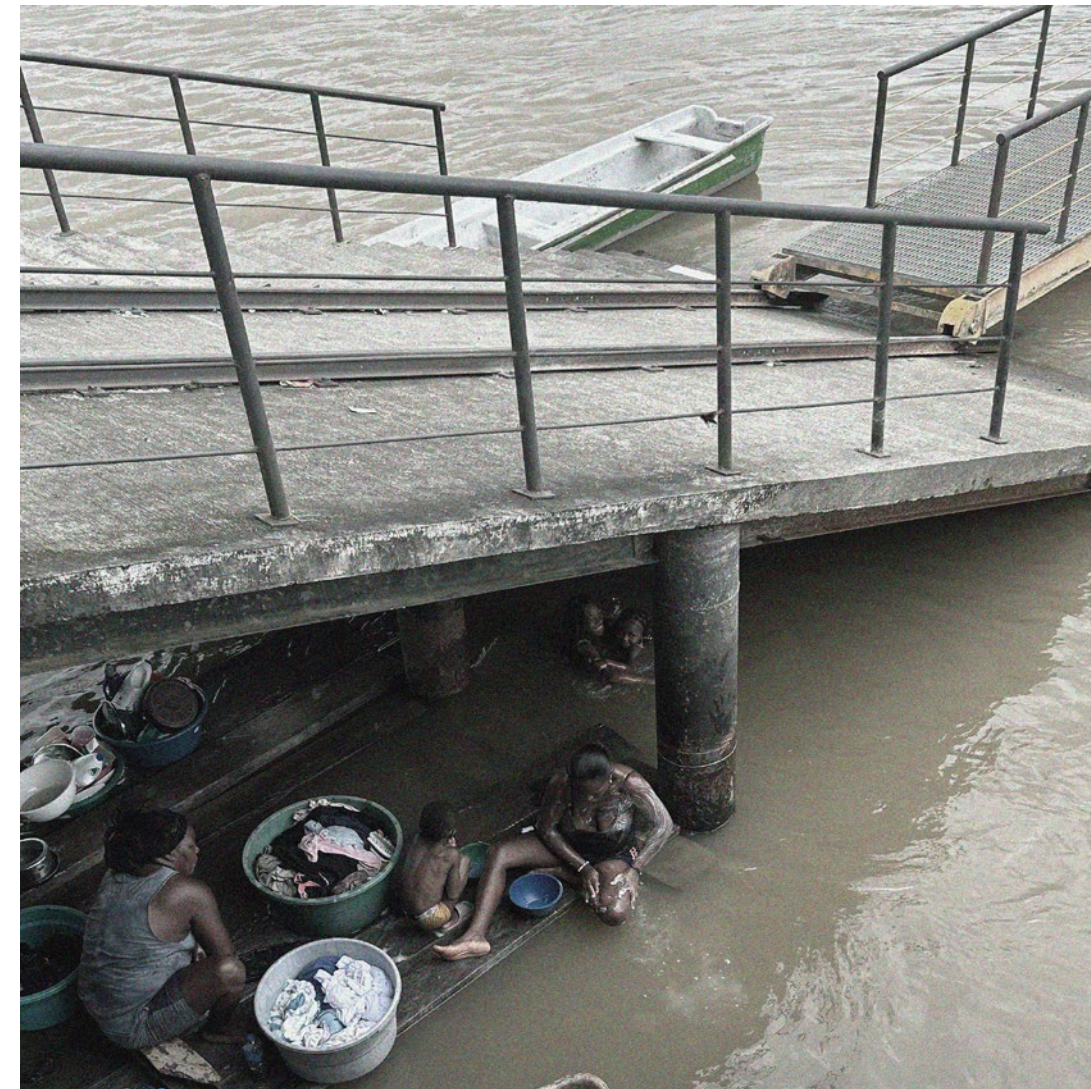
4.4 LLEGAMOS A CURBARADÓ

Al llegar a la cabecera municipal de Carmen del Darién (Curbaradó), realizando el trayecto de salida por el río Curbaradó, se aprecia la imponencia del majestuoso río Atrato, que conduce una enorme masa de agua hacia el norte. Al margen derecho se encuentra ubicada la cabecera municipal, y es en este punto donde se observa una plataforma metálica (Ilustración 37) con un sistema de infraestructura adaptado a las variaciones del nivel del río. Esta infraestructura está compuesta por dos elementos fundamentales que facilitan la movilidad fluvial y mejoran las condiciones de acceso al territorio.

El primer componente es un módulo flotante que asciende o desciende según el nivel del río. En este espacio llegan las embarcaciones a la cabecera municipal para el desembarque de pasajeros. Se trata de un área techada que ofrece ciertas condiciones básicas de bienestar para los usuarios, sombra y resguardo de la lluvia y un punto de apoyo estable, lo que contribuye de manera significativa a la seguridad de quienes utilizan el transporte fluvial. Su diseño permite que personas de diferentes edades y condiciones físicas puedan realizar el ascenso y descenso con menor riesgo, lo cual fortalece la equidad en el acceso al servicio.

El segundo componente es una plataforma fija, ubicada a un nivel más alto, que funciona como sala de espera para los pasajeros. Este espacio, aunque sencillo, organiza el flujo de personas, reduce aglomeraciones y crea una transición más ordenada entre el río y la zona urbana. Finalmente, unas escaleras conectan esta estructura con la carretera principal de Curbaradó, integrando el modo fluvial con la movilidad terrestre.

En el casco urbano todo queda relativamente cerca, pero en temporadas de sequía también se cuenta con servicios de mototaxi que complementan los desplazamientos internos. En conjunto, esta infraestructura representa un punto crítico dentro del sistema de movilidad del municipio. A diferencia de otros puntos del recorrido donde predomina la precariedad, la plataforma de Curbaradó constituye un ejemplo de cómo la presencia de equipamientos adecuados no solo mejora la seguridad operacional, sino que también reduce brechas de movilidad y aporta a la construcción de una mayor equidad territorial.



▲ Imagen 37: Puerto de Curbaradó. Córdoba, D. 2025.

4.5 RECORRIDO DE REGRESO (CURBARADÓ - BRISAS)

Cuando nos encontramos en la cabecera municipal, los ritmos de movilidad de personas y mercancías son completamente diferentes. En Curbaradó, la primera embarcación que sale hacia Brisas (Ilustración 38) se estaciona alrededor de las 6:00 a.m., con la intención de iniciar su recorrido a las 6:30 a.m. pero esta salida depende exclusivamente de la cantidad de pasajeros presentes y del tipo de embarcación asignada para el viaje. Aunque este es el punto donde se concentran la mayoría de los dueños de las embarcaciones, la problemática relacionada con la disponibilidad de cupos persiste, siendo similar a la que se presenta en la salida desde Brisas. Incluso puede agravarse, ya que, si un pasajero se encuentra en la plataforma de embarque esperando su turno, y la embarcación, sea bote o panga recoge personas en el camino después de haber llenado el combustible, es posible que los cupos se llenen antes de llegar al punto oficial. Esto significa que, aun estando temprano en la plataforma, existe la posibilidad de quedarse sin cupo.

La situación de los cupos es un tema complejo y genera incertidumbre tanto para los motoristas como para los pasajeros. Los viajeros no tienen la garantía de que su viaje será exitoso, pues pueden quedarse sin espacio incluso si han solicitado que se les separe un cupo. Por su parte, los motoristas tampoco cuentan con certeza sobre cuántos pasajeros llegarán, lo cual dificulta la planificación del servicio y la estabilidad de los horarios.

En caso de no alcanzar la embarcación de las 6:00 a.m., la siguiente oportunidad de viaje se presenta alrededor de las 12:30 p.m. Pero si, por alguna razón, el pasajero tampoco logra viajar a esa hora, deberá

esperar hasta el día siguiente, dado que no existen más salidas oficiales durante la tarde o la noche. Esta limitación representa una dificultad significativa para quienes necesitan desplazarse con urgencia o quienes dependen de conexiones en otros puntos del territorio.

En la cabecera municipal de Carmen del Darién (Curbaradó) existe un sistema organizado de seis turnos, cada uno asignado a un propietario de embarcación. Cada dueño puede operar un día a la semana. Aun así, además de estas embarcaciones formales, existe otro grupo de embarcaciones particulares que también presta el servicio, lo que amplía la oferta, pero introduce variaciones en la dinámica de cupos y frecuencias.



▲ Imagen 38: Embarcación hacia Brisas. Córdoba, D. 2025.

Cuando se viaja en la mañana desde Curbaradó y se llega a Brisas (Ilustración 40), es común encontrar el ambiente dinámico y concurrido característico de las horas de mayor movilidad: personas transportando carga, mercancías en movimiento constante y múltiples gestiones asociadas a la compra y uso de los tiquetes. Pero cuando se llega en horas de la tarde, el panorama cambia por completo. Brisas se muestra más solitaria, con pocas personas esperando y con un ambiente mucho más tranquilo, marcado por la incertidumbre sobre si habrá nuevas posibilidades de viaje o si será necesario esperar hasta el día siguiente.



▲ Imagen 39: Calles de Curbaradó. Córdoba, D. 2025.



▲ Imagen 40: Dinámica diurna en Curbaradó. Córdoba, D. 2025.

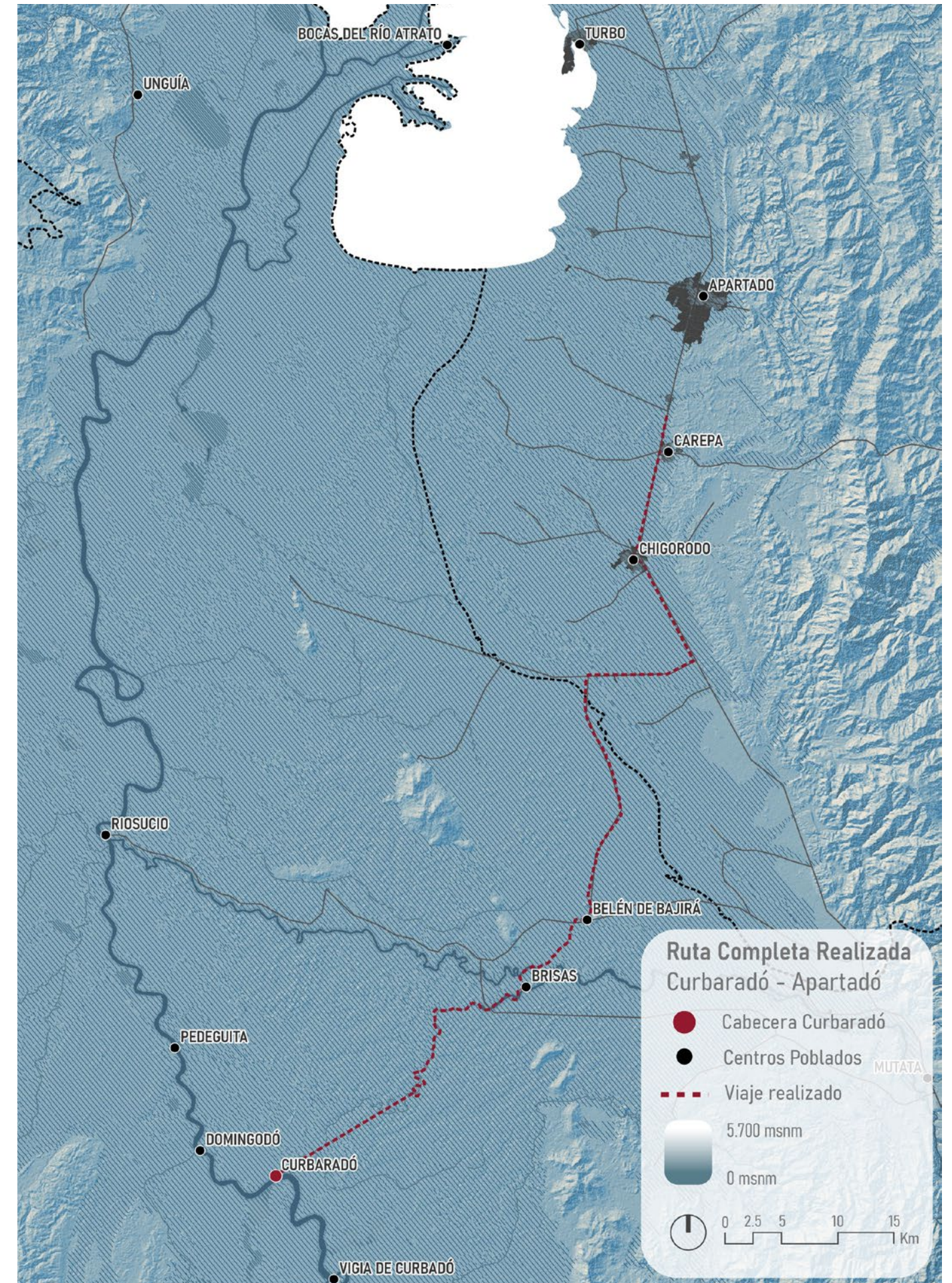
4.6 ANÁLISIS DEL RECORRIDO

Inmersión en el Territorio

Al iniciar la investigación y dirigimos desde el municipio de Apartadó hacia Curbaradó en el municipio de Carmen del Darién, para comprender las desigualdades socioespaciales que se presentan en el territorio, todo el trayecto y las energías estaban enfocadas en comprender sobre el tema de movilidad y transporte. Pero al desarrollar las encuestas y talleres las respuestas que nos encontramos son muy particulares y es posible no estén tan relacionadas directamente con la movilidad, pero si dependen exclusivamente de ellas.

La duración del viaje estuvo alrededor de 24 horas, saliendo desde el municipio de Apartadó a las 2:00 p.m. y llegando al corregimiento de Brisas cerca de las 4:30 p.m. cuando la última embarcación se había ido. Entonces una opción es regresar al municipio de Nuevo Belén de Bajirá. Contactar con el personal de los motoristas en Curbaradó y separar el ticket, con la observación de que se tratara de llegar a las 9:00 a.m.

Siendo las 8:30 a.m. del siguiente día ya se estaba en brisas tratando de ubicar las personas encargadas de vender los tickets, pero la respuesta es que se debe esperar la llegada de la embarcación para eso de las 9:40 am. La embarcación hacía Curbaradó en este caso es un bote para 30 personas aproximadamente y 1 tonelada de carga, a las 11:30 estaba saliendo de Brisas hacia la cabecera municipal de Carmen del Darién (Curbaradó) y realizamos un recorrido de aproximadamente 3:00 horas por todo el río Curbaradó y cerca de las 2:30 p.m. llegamos a la cabecera municipal, al revisar los gastos asociados a este viaje me ayudaron a comprender los costos relacionados para salir y entrar a Curbaradó.



4.7 APLICACIÓN DE TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN

Encuestas a las Personas del Territorio

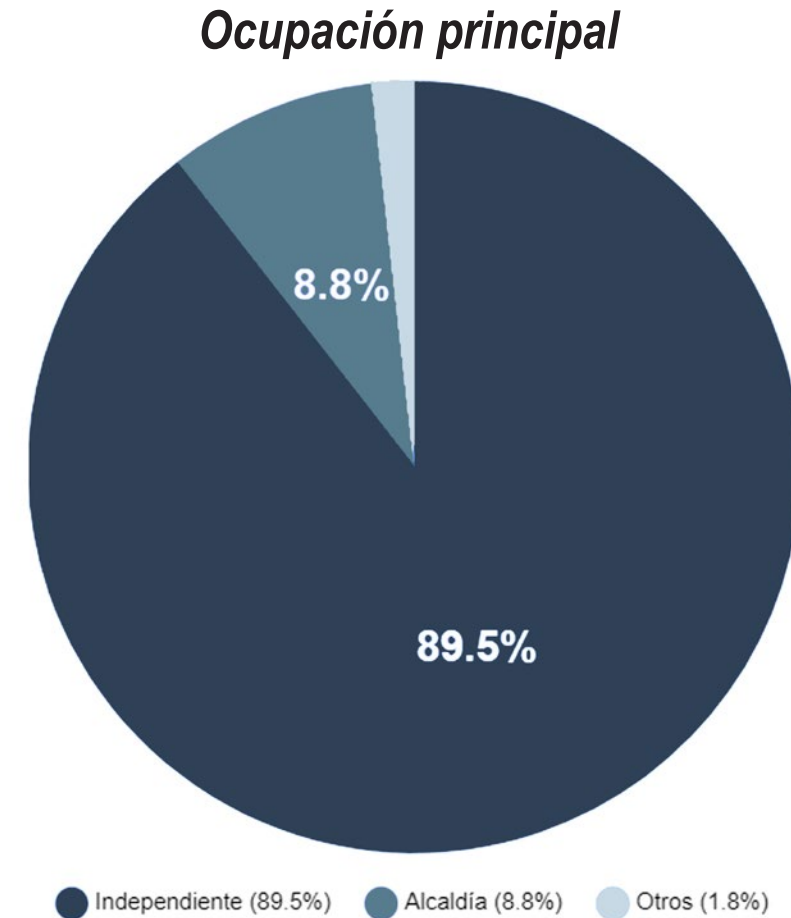
Se realizó una encuesta semiestructurada a 85 personas de distintas partes de la cabecera municipal y se realizaron tres talleres a distintos grupos poblacionales

1. Taller con funcionarios y actores institucionales.
2. Taller con niños y adolescentes.
3. Taller con madres cabezas de familia.

El desarrollar este trabajo de campo se evidenció que los resultados que se obtuvieron en la encuesta son la realidad vivida de las personas que habitan este en el municipio de Carmen del Darién (Curbaradó), es importante destacar que cada una de las situaciones que presentó a continuación son variables están directamente relacionadas con la movilidad y el transporte.

Las gráficas nos permiten evidenciar cómo las condiciones sociodemográficas, laborales y económicas de la población se articulan directamente con las dinámicas de movilidad y el transporte lo que conlleva a la reproducción de desigualdades socioespaciales Cuadro de texto 25, Cuadro de texto en la cabecera municipal de Carmen del Darién (Curbaradó). La alta participación de trabajadores independientes (89,5%) como se observa en el Grafico 6. (Ocupación principal), quienes dependen de la movilidad fluvial y terrestre informal para desarrollar actividades económicas básicas, sumada a los elevados gastos promedio reportados especialmente por las mujeres, demuestran que la movilidad en el territorio opera como un factor restrictivo que incrementa los costos de vida y limita el acceso equitativo a bienes y servicios. aunque la población presenta niveles educativos medios y superiores significativos, las dificultades para desplazarse hacia centros educativos, laborales y administrativos refuerzan procesos de exclusión social y la movilidad espacial. La distribución por género y las brechas económicas asociadas también muestran que existen barreras para movilizarse de manera segura y continua, lo que profundiza la desigualdad territorial.

El análisis de los resultados de los talleres muestran que las características sociodemográficas de los participantes funcionarios, motoristas, concejales, jóvenes y madres cabeza de hogar condicionan sus percepciones, posibilidades y limitaciones frente a la movilidad en Carmen del Darién (Curbaradó). Los funcionarios institucionales se ubican en posiciones de toma de decisión que les otorgan una perspectiva normativa y técnica sobre el territorio, mientras que los jóvenes expresan una experiencia marcada por la vulnerabilidad y la aspiración, situándose en una etapa de transición vital donde la movilidad simboliza tanto riesgo como oportunidad. Por su parte, las madres cabeza de familia enfrentan un conjunto de restricciones asociadas a la economía del cuidado, la dependencia económica y las responsabilidades domésticas que reducen su autonomía en el uso del territorio. Esta diversidad sociodemográfica evidencia que la movilidad no opera de manera homogénea: cada grupo se relaciona con el sistema de transporte a partir de desigualdades preexistentes en género, edad, ingresos, roles sociales y capacidad de agencia.



▲ **Gráfico 6:** Ocupación principal. Encuesta propia, 2025.

Formalizar lo No Formal

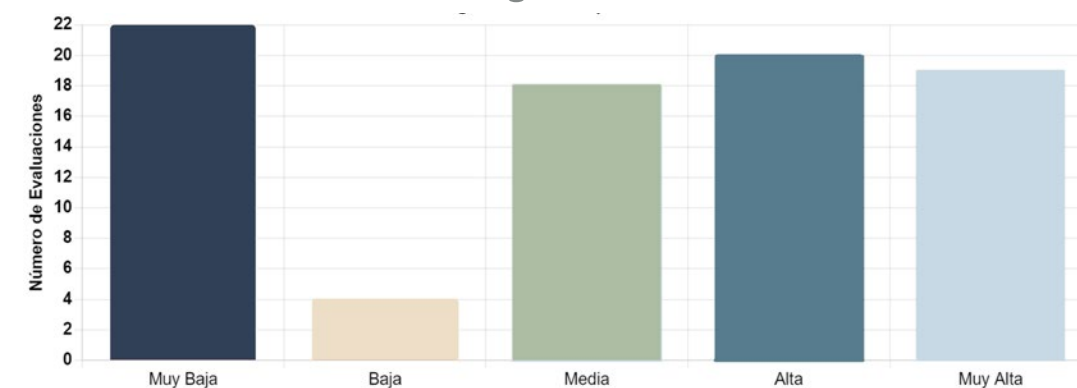
Los tres talleres coincidieron en señalar que el modo predominante de movilidad y transporte fluvial está marcado por unas deficiencias estructurales que afecta la frecuencia de los desplazamientos y la percepción de seguridad. Los funcionarios y actores institucionales reconocen limitaciones materiales como la informalidad del servicio, la falta de regulación y la carencia de equipos de seguridad (Gráfico 7), aunque tienden a abordarlas desde una lógica administrativa “formalizar lo no formal”. La transición de este tipo de proceso requiere tiempo, pedagogía y adaptación mutua, son acciones que no se pueden imponer, ya que el municipio no cuenta con una empresa de transporte público entonces al preguntarnos **¿Qué pasaría si los dueños de las embarcaciones decidieran no prestar más este servicio?**

Estas situaciones que deben analizarse más desde lo funcional, con el fin de tener una mirada más profunda de la realidad. ¿Qué pasaría si la Armada Nacional de Colombia (ARC) decomisara las embarcaciones?, ¿Quién sufriría el mayor impacto?, es por esto que debe construirse de manera gradual y dialogada. En esa línea, la administración podría fortalecer su rol educativo y los transportadores, por su parte, podrían asumir una actitud más proactiva y de aprendizaje. Este aspecto puede ofrecer luces para vincular todos los actores de la comunidad en avanzar en el ejercicio de fortalecer aquello que es importante para todos.

“Yo, mi familia, mi mamá y mi futura esposa, irnos a otros países”

Los jóvenes por su parte, en contraste, experimentan el transporte como un espacio de exposición a riesgos (falta de chalecos, acompañamiento insuficiente, imprevisibilidad de las condiciones del río). Pero esto no bloque su mirada fresca y aspiracional sobre el territorio. Los niños y jóvenes tienen sueños ambiciosos, muy marcados por el fútbol, la conectividad y las imágenes que reciben por internet, pero al mismo tiempo desconocen la posibilidad de viajar por placer o explorar su propio entorno. A su vez, una forma de pensamiento centrada en la expresión “yo, mi familia, mi mamá y mi futura esposa”, la cual refleja una perspectiva individual y familiar de su entorno. Así mismo, se evidenció en ellos el anhelo por conocer ciudades de otros países, más que el interés por explorar el territorio nacional. Países como Inglaterra, Brasil, España e Italia fueron los más mencionados. Dichos imaginarios estuvieron acompañados de aspiraciones como viajar en jet privado y acceder a bienes asociados a figuras del fútbol profesional, lo que permite inferir la influencia de los referentes deportivos en sus proyecciones personales. Aquí hay un potencial enorme que podrían convertirse en “exploradores del territorio”, fortaleciendo su vínculo con la biodiversidad, los ecosistemas locales y el sentido de pertenencia hacia el río y las comunidades vecinas.

Nivel de seguridad del bote



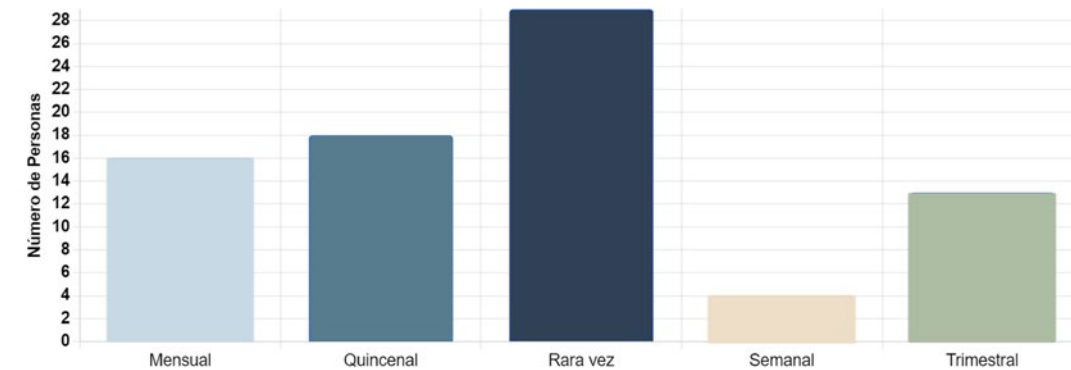
▲ Gráfico 7: Nivel de seguridad del bote. Encuesta propia, 2025.

Remar Juntos “Viajar en Curbaradó es un Lujo”

Para las madres cabeza de familia, la frecuencia de los desplazamientos está profundamente condicionada por su limitada capacidad adquisitiva, lo que convierte cualquier salida de Curbaradó en un gasto difícil de asumir y, en muchos casos, en un lujo inaccesible para la mayoría. Tal como se evidenció en el taller, las mujeres describen que los altos costos del transporte restringen su movilidad cotidiana y las obligan a priorizar únicamente los viajes asociados a los desplazamientos ineludibles, lo que limita viajes por bienestar personal o recreativos. Así, la movilidad se experimenta como un sistema frágil, condicionado por limitaciones de infraestructura (sillas, carpas, tiempo, motores) y por una sensación persistente de inseguridad (chalecos, pólizas) que impacta a todos los grupos, la poca visibilidad de las mujeres ama de casa como actores fuertes en la toma de decisiones para el tema de transporte y movilidad hace pensar que observan la estructura como algo alejado, aun siendo ellos los que pagan por el servicio. Solo una de las participantes había logrado salir a pasear en los últimos ocho meses, lo que da cuenta de un confinamiento económico que limita no solo su movilidad física, sino también sus posibilidades de participación social y autonomía. Esta situación revela cómo la desigualdad socioeconómica se traduce directamente en exclusión social y movilidad espacial, al tomar como ejemplo una de las madres decía que uno de sus sueños era ir a conocer Murindó municipio vecino que se encuentra a 47 KM de distancia de la cabecera municipal pero la falta de frecuencia y los altos costo de transporte hacen que este anhelo se vea más lejos de los que puede estar.

Esto abre la puerta a visibilizar el papel de las usuarias como agentes sociales y portavoces del sistema de movilidad y transporte que ayude a repensar mecanismos de participación que incluyan su experiencia en el diseño de estrategias de mejora en las vivencias del servicio día a día. Lo que no ayuda comprender los resultados de la encuesta que marcan 30% Aproximadamente de las personas encuestadas “rara vez” (Gráficos 9) salen del Curbaradó siendo este el de mayor ponderación, por otra parte, la inseguridad fue el factor de mayor selección en una escala de 1 a 5, lo que podemos inferir al contrastar estos dos elementos metodológicos que los habitantes de Carmen del Darién (Curbaradó) el tema de movilidad y transporte presenta un alto grado de desigualdad socio espacial.

Distribución frecuencia de viajes



▲ **Gráfico 8:** Frecuencia de viajes. Encuesta propia, 2025.

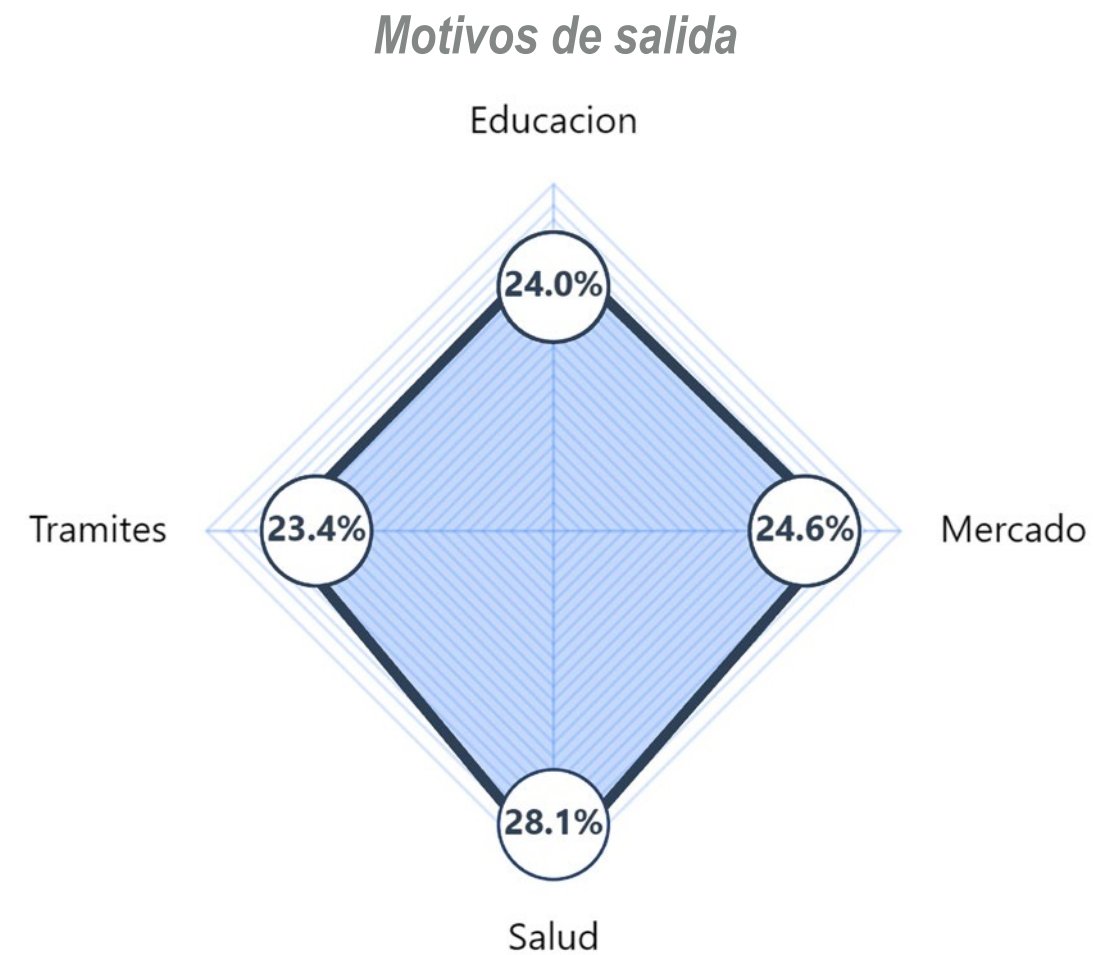
Motivos de Salida “Cambiar de Ambiente”

Los hallazgos cualitativos y cuantitativos revelan una profunda normalización de la desigualdad en Curbaradó, especialmente en relación con la movilidad. La idea, recurrente en los testimonios, de que “salir es normal para quienes tienen capacidad adquisitiva” muestra que la movilidad no opera como un derecho equitativo, sino como un privilegio económico disponible únicamente para quienes pueden costearlo. Los altos precios del transporte que rondan los \$40.000 por trayecto son percibidos como “justos” por parte de este grupo no porque reflejen condiciones objetivas de equidad, sino porque la estructura socioeconómica del territorio ha naturalizado estos costos como inevitables e incuestionables. La movilidad y transporte se concibe más como un consumo que como un derecho, y la mayoría de la población queda excluida de ella, desplazándose solo ante necesidades vitales. Esto se confirma con los motivos de salida identificados en la encuesta: salud (28,1%), mercado (24,6%), educación (24%) y trámites (23,4%), lo que evidencia que la movilidad espacial se restringe a funciones básicas de supervivencia.

El desplazamiento, lejos de ampliar oportunidades, se convierte en una actividad obligada y costosa, profundamente marcada por las deficiencias en el transporte fluvial, la falta de seguridad y los tiempos prolongados de viaje, que en algunos casos superan las 8 horas.

Estas condiciones demuestran desigualdades socioespaciales diferenciadas en la motilidad, entendida como el potencial de movimiento disponible para distintos grupos sociales según su posición socioeconómica, el género y la generación. Los funcionarios poseen una motilidad institucional

relativamente amplia, sustentada en redes administrativas, estabilidad laboral y capacidad normativa; sin embargo, su movilidad es más proyectiva que vivida, lo que genera una desconexión con las experiencias cotidianas de las personas. Los jóvenes exhiben un potencial simbólico de movilidad elevado con aspiraciones globales y deseos de explorar territorios lejanos, pero su motilidad real se ve truncada por la inseguridad del transporte, las distancias y los tiempos de acceso.



▲ **Gráfico 9:** Motivos de salida. Encuesta propia, 2025.

Las madres cabeza de familia representan el nivel más bajo de motilidad: su movilidad está determinada por su capacidad adquisitiva, la carga de cuidado y el costo del transporte, lo que genera un confinamiento territorial tan marcado que algunas consideran las citas médicas como su única oportunidad para “cambiar de ambiente”. Esta expresión da cuenta de la magnitud del aislamiento socioespacial en el que viven, evidenciando una movilidad subordinada al cuidado y no a su autonomía personal.

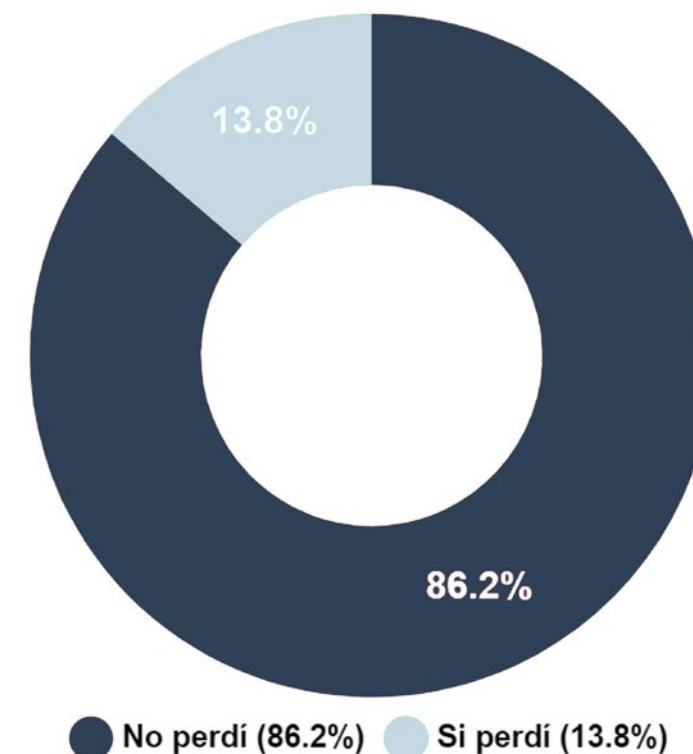
Comprender la movilidad como capital social permite profundizar en cómo estas desigualdades se traducen en acceso diferenciado a redes, oportunidades y derechos. Los funcionarios acumulan un capital social formal que les permite incidir en decisiones y articularse con actores externos, aunque su impacto se diluye si permanece desconectado de la realidad territorial. Los jóvenes poseen un capital social aspiracional que alimenta su deseo de movilidad futura, pero carecen de las condiciones materiales para convertir esas aspiraciones en oportunidades reales. Las madres cabeza de familia, en contraste, cuentan con redes centradas en la supervivencia doméstica que no se traducen en movilidad efectiva ni en apertura de oportunidades.

Esta restricción se hace evidente en el dato crítico de que el 13.8 % de las citas médicas se pierden como se muestra en el (Gráfico 10), lo que no solo vulnera el derecho a la salud, sino que muestra cómo la imposibilidad de desplazarse se convierte en una forma directa de exclusión territorial.

Así, la movilidad o la falta de ella opera como un mecanismo de reproducción de inequidades: quienes disponen de mayor motilidad, capital social e ingresos logran expandir su campo de acción, mientras los grupos más vulnerables experimentan procesos de inmovilización estructural. Es aquí donde la movilidad espacial se constituye en un eje central para comprender la producción y reproducción de desigualdades socioespaciales en Curbaradó, determinando quién accede a servicios, quién participa de la vida comunitaria y quién permanece confinado en un territorio que limita su desarrollo vital y el ejercicio pleno de sus derechos.

Esta discusión reforzó la necesidad de equilibrar la conversación entre transportadores, autoridades y usuarios, reconociendo que la movilidad no es solo un servicio, sino un espacio de negociación social donde confluyen intereses, saberes y vulnerabilidades.

Citas perdidas



▲ Gráfico 10: Citas perdidas. Encuesta propia, 2025.

Doña María va para una Cita Médica

Ahora se describe el recorrido que implica salir desde Carmen del Darién (Curbaradó). La persona que emprende este viaje puede ser un docente, un estudiante, un trabajador de la Alcaldía, una enfermera, una madre cabeza de familia o, incluso, alguien que se encuentra desempleado. A pesar de esta diversidad de perfiles, existe un elemento común que atraviesa todas estas experiencias: los costos económicos asociados al desplazamiento desde Curbaradó, dichos costos no tienen el mismo significado para todas las personas. Para quienes perciben más de dos salarios mínimos, el viaje puede representar un gasto asumible dentro de su economía familiar. En contraste, para quienes reciben un salario mínimo o no cuentan con ingresos estables el desplazamiento se convierte en una carga desproporcionada que condiciona el acceso a servicios esenciales, limita la capacidad de movilidad cotidiana y profundiza las desigualdades territoriales.

Este contraste permite comprender cómo la movilidad, más allá de ser un simple acto de traslado, se convierte en un factor que revela y reproduce desigualdades socioespaciales, afectando de manera diferenciada las posibilidades reales de desarrollo, bienestar y participación social de las comunidades.

Descripción del recorrido:

Se detalla el trayecto habitual desde Curbaradó hasta Apartadó, incluyendo costos, tiempos de espera y duración efectiva del viaje.

Tramo 1: Curbaradó - Brisas

Opción A bote: Tiempo estimado de viaje: 3 horas

Opción B panga: Costo aproximado: 40.000 pesos

Tiempo estimado de viaje: 40 Minutos Aproximadamente

Este primer tramo implica transitar por vías con limitaciones de conectividad, lo que incrementa la duración y los riesgos asociados al desplazamiento.

Tramo 2: Brisas - Nuevo Belén de Bajirá

Opción A: Mototaxi

Costo aproximado: \$10.000 COP

Tiempo estimado de viaje: 15 minutos Aproximadamente

Opción B: Motocarro

Costo aproximado: \$10.000 COP

Tiempo estimado de viaje: 20 a 25 minutos

Opción C: Minivans o Chivero

Costo aproximado: \$ 7.000 COP

Tiempo estimado de viaje: 20 a 25 minutos

Se trata de un trayecto corto que conecta con un eje vial terrestre con la mayoría de la actividad regional.

Tramo 3: Nuevo Belén de Bajirá - Chigorodó

Tiempo de espera previo: entre 30 y 45 minutos

Costo aproximado: \$ 22.000 COP

Tiempo estimado de viaje: 1 hora y 20 minutos

El transporte se realiza principalmente en Minivans, cuya frecuencia depende de la demanda a cada hora, aunque las empresas tienen algunos horarios fijos. Esto genera tiempos de espera variables que afectan la planificación del desplazamiento.

Tramo 4: Chigorodó - Apartadó

Opción A: Taxi colectivo

Tiempo de espera: entre 25 y 35 minutos

Tiempo estimado de viaje: 35 minutos

Costo: \$ 8.500 COP

El taxi constituye una alternativa relativamente rápida, aunque condicionada a la disponibilidad de cupo.

Opción B: Bus intermunicipal

Tiempo de espera: hasta 15 minutos

Tiempo estimado de viaje: 1 hora y 10 minutos

Costo: \$ 5.500 COP

Esta opción suele ser más económica, aunque implica tiempos de viaje más prolongados.



▲ Imagen 41: Puertos y embarcaciones. Córdoba, D. 2025.

Movilidad Interna en Apartadó

Una vez en el municipio, es necesario emplear transporte urbano para llegar al lugar de atención médica:

Opción A: Taxi 8.000 COP (tarifa mínima)

Opción B: Bus urbano: 3.000 COP

Los valores pueden oscilar entre 83.500 y 95.000 pesos, dependiendo del tipo de transporte elegido en el último tramo, estos montos equivalen a una porción significativa del ingreso mensual de un trabajador que devenga un salario mínimo, y representan un obstáculo aún mayor para población sin ingresos formales. Adicionalmente, la sumatoria de tiempos de espera y trayectos que puede superar fácilmente las 7 horas constituye una barrera temporal que afecta el acceso oportuno a los servicios.

El desplazamiento desde Carmen del Darién (Curbaradó) hacia Apartadó (Ilustración 42) revela profundas desigualdades territoriales en términos de movilidad, acceso a servicios y oportunidades sociales. Los altos costos, los prolongados tiempos de viaje y la limitada infraestructura de transporte configuran un panorama de vulnerabilidad que dificulta el ejercicio efectivo de derechos esenciales, como la salud.



▲ **Imagen 42:** Relación costo y tramo - Primer acercamiento de correlación, 2025.

Este caso evidencia las limitaciones en la movilidad espacial, entendida como la capacidad real de las personas para desplazarse dentro del territorio en un tiempo y espacio geográfico. En Curbaradó, la movilidad está condicionada por factores estructurales que restringen las posibilidades de circulación, lo que se traduce en desventajas acumuladas para sus habitantes. Esta restricción también afecta las oportunidades educativas, laborales y de participación ciudadana.

Este caso refleja problemáticas asociadas a la motilidad, es decir, la capacidad potencial y las habilidades que poseen las personas para moverse. La motilidad no se limita a la existencia de rutas o medios de transporte, sino que incluye aspectos como el conocimiento de las opciones disponibles, la disponibilidad económica para costear un viaje y la capacidad física y temporal para realizarlo. La intermitencia en los servicios, la incertidumbre respecto a horarios, tarifas y tiempos de espera, y las barreras económicas que afectan especialmente a poblaciones con ingresos limitados. Estas restricciones de movilidad y motilidad profundizan escenarios de exclusión social, en tanto limitan la integración plena de las personas a la vida económica, educativa y social. Cuando los desplazamientos necesarios para ejercer derechos fundamentales exigen esfuerzos desproporcionados ya sea en tiempo, dinero o desgaste físico, se reproduce un círculo de marginalidad que afecta de forma más intensa a quienes ya se encuentran en situaciones de vulnerabilidad socioeconómica.

Desde un enfoque crítico, la movilidad puede comprenderse también como un capital social y territorial. Si los gobernantes de los territorios entendieran este concepto como un ejercicio de accesibilidad para todos los habitantes de una población. En este sentido, la movilidad opera como un recurso desigual que contribuye a perpetuar brechas socioeconómicas preexistentes.

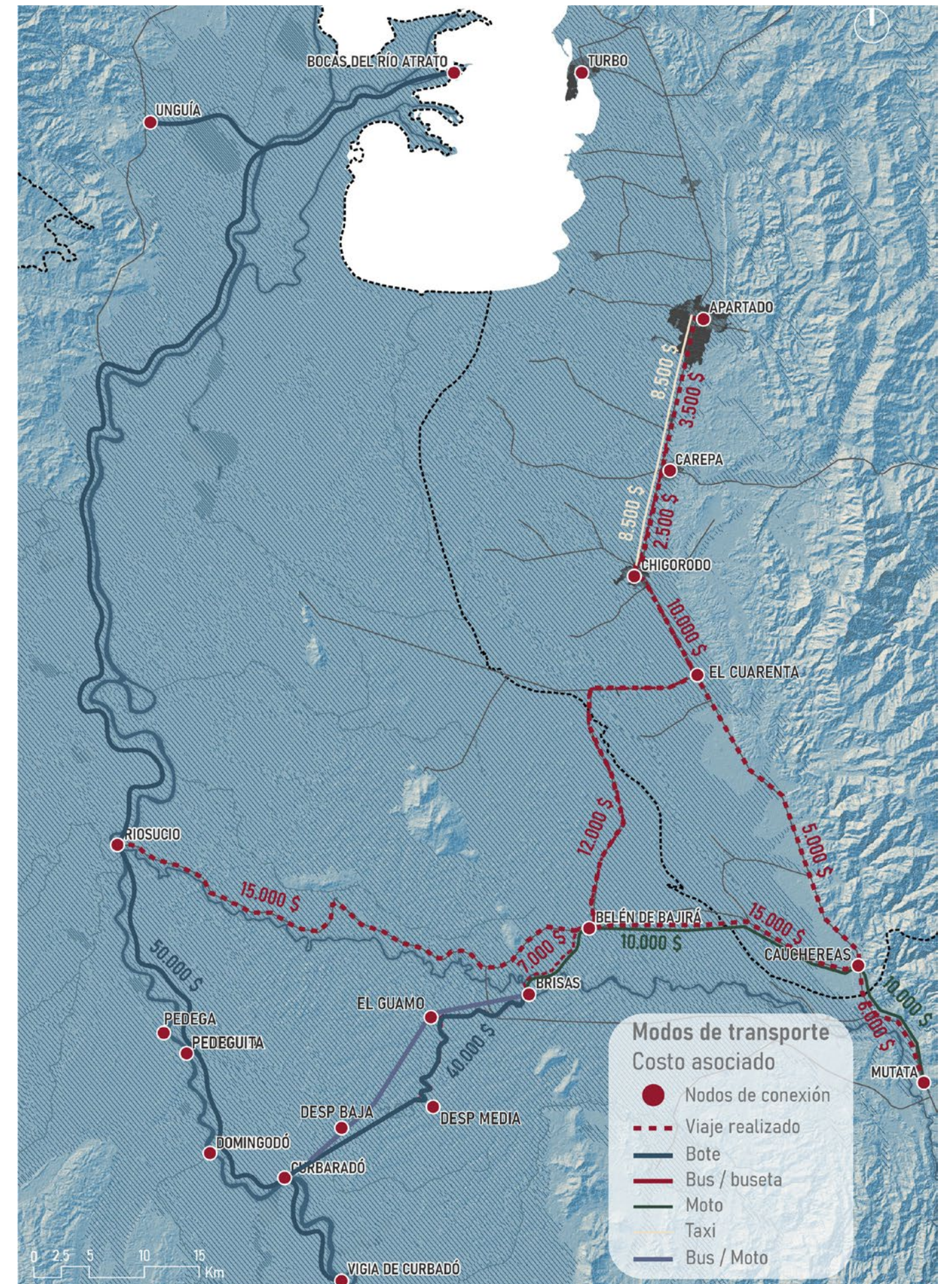


▲ **Imagen 43:** Carmen del Darién. Radio Nacional Colombia, 2020.

Todo lo anterior se articula con la noción de desigualdad socioespacial, que se manifiesta cuando ciertos grupos poblacionales, por su ubicación geográfica, enfrentan condiciones de desventaja en comparación con otros territorios. Las dificultades para desplazarse desde Curbaradó hacia Apartadó no son hechos aislados, sino expresiones de una estructura territorial históricamente desigual que margina a las comunidades rurales, afrodescendientes e indígenas del Bajo Atrato. Esta desigualdad se expresa no solo en los costos económicos del viaje, sino en la distribución asimétrica de infraestructuras, recursos institucionales y oportunidades sociales.

En conjunto, este caso ilustra la necesidad de fortalecer las políticas públicas de transporte público y de economía mixta e implementar subsidios de movilidad de ser necesario para poblaciones vulnerables y priorizar inversiones en infraestructura vial que permitan disminuir las brechas entre las zonas rurales dispersas y los centros urbanos de referencia. Asimismo, se requiere un enfoque integral que reconozca la movilidad como un derecho y como un componente clave del desarrollo territorial, orientado a garantizar condiciones más equitativas de motilidad, accesibilidad y justicia espacial para todas las comunidades.

En la ilustración 44 podemos observar las modalidades de transporte para salir del Carmen del Darién acompañados de sus costos por tramos. Este es un mapa esquemático que no tiene la toda la realidad del contexto.



▲ Imagen 44: Costos y modalidad de transporte, 2025.

4.8 MAPA DE ACTORES

Se presenta un mapa de actores que intervienen, directa o indirectamente, en las dinámicas de movilidad fluvial y terrestre del municipio de Carmen del Darién (Curbaradó). Una lectura relacional de los actores, sus capacidades, intereses, niveles de poder y posibilidades de articulación para la construcción de estrategias de movilidad ajustadas al contexto.

Entidades Nacionales (Min. Transp., DNP, Invías)

Definen lineamientos, normas y programas de inversión en infraestructura vial y fluvial. Pueden incorporar a Carmen del Darién en planes de conectividad multimodal, programas de transporte fluvial sostenible y esquemas de subsidios a la demanda para población vulnerable.

Gobernaciones Antioquia, Chocó y Relaciones Departamentales

Cumplen un rol de coordinación y cofinanciación de proyectos de infraestructura regional, así como de articulación entre municipios del Bajo Atrato, Urabá y Darién. Pueden impulsar corredores viales y fluviales que integren Curbaradó con Turbo, Riosucio, Murindó y Quibdó, priorizando la movilidad como eje de equidad territorial.

Alcaldía y Concejo Municipal del Carmen del Darién

Son los principales responsables de la planificación territorial, la formulación de políticas locales y la gestión de recursos para infraestructura y servicios de transporte. A través del Plan de Desarrollo y del Esquema de Ordenamiento Territorial y regulan el uso del suelo y pueden promover programas de mejoramiento de la conectividad fluvial y terrestre.

Autoridades Ambientales y de control (CodeChocó, ANLA, Armada Nacional, Policía, Insp. Fluvial)

Regulan el uso de los ríos, el tránsito de embarcaciones y la protección de ecosistemas estratégicos. La Armada y la Inspección fluvial tienen un papel clave en la seguridad del transporte.

Consejos Comunitarios y Resguardos Indígenas

Son autoridades propias en buena parte del territorio ribereño. Gestionan el uso colectivo del territorio, los derechos sobre la tierra y los ríos, y participan en la definición de proyectos que impactan la movilidad.

JAC y Organizaciones Barriales

Articulan demandas locales sobre infraestructura, embarcaderos, senderos, mantenimiento de vías terciarias y servicios de transporte.

Asociaciones de Madereros, Transportadores, Productores, Pescadores y Comerciantes

Dependen directamente de la movilidad para colocar sus productos (plátano, yuca, arroz, pesca, cacao, madera) en mercados de Brisas, Bajirá, Apartadó o Turbo.

Organizaciones de Mujeres y Madres Cabeza de Familia

El costo económico de salir del territorio y las responsabilidades de cuidado que restringen su tiempo y capacidad de desplazamiento.

Niños, Niñas, Adolescentes y Jóvenes

Constituyen tanto usuarios actuales del sistema como potenciales “exploradores del territorio”. Sus trayectos a la escuela, salidas por motivos de salud están marcados por la inseguridad en el transporte.

Propietarios de Embarcaciones, Motoristas y Ayudantes

Operan el sistema de transporte fluvial que conecta Curbaradó con Brisas, Aunque su actividad es mayormente informal, cumplen una función pública esencial.

Operadores de Transporte Terrestre Informal

Son piezas clave en la conexión entre Brisas, Nuevo Belén de Bajirá y el resto de la red vial de Urabá. Se organizan mediante redes comunitarias y sistemas de comunicación propios (radios, centrales informales).

Empresas de Transporte Formal

Operan rutas entre Bajirá, Chigorodó, Apartadó y otros municipios (Gómez Hernández, Sotauraba, Coointur, Cootrans RS, Sotragolfo), condicionando el acceso de los habitantes de Carmen del Darién a servicios urbanos. Su lógica empresarial se rige por la demanda y la rentabilidad.

Academia y Centros de Investigación

Universidades como la de Antioquia, EAFIT, SENA, CRIIE otras instituciones pueden aportar al diseño de soluciones de movilidad sostenible (embarcaciones electro-solares, optimización de rutas, análisis espacial, etc.) y a la sistematización de experiencias. Su rol es clave para traducir el conocimiento local en propuestas técnicas y de política pública. Capacitaciones para motorista fuera de borda.

Organismos de cooperación y banca de desarrollo

Pueden financiar proyectos de transporte fluvial sostenible, sistemas de movilidad integrados y programas de fortalecimiento institucional. Las experiencias en la Amazonía y en otros ríos de América Latina muestran el potencial de este tipo de alianzas para impulsar soluciones innovadoras y replicables.

Empresas de Salud (IPS, EPS, Hospitales y Centros de asist.)

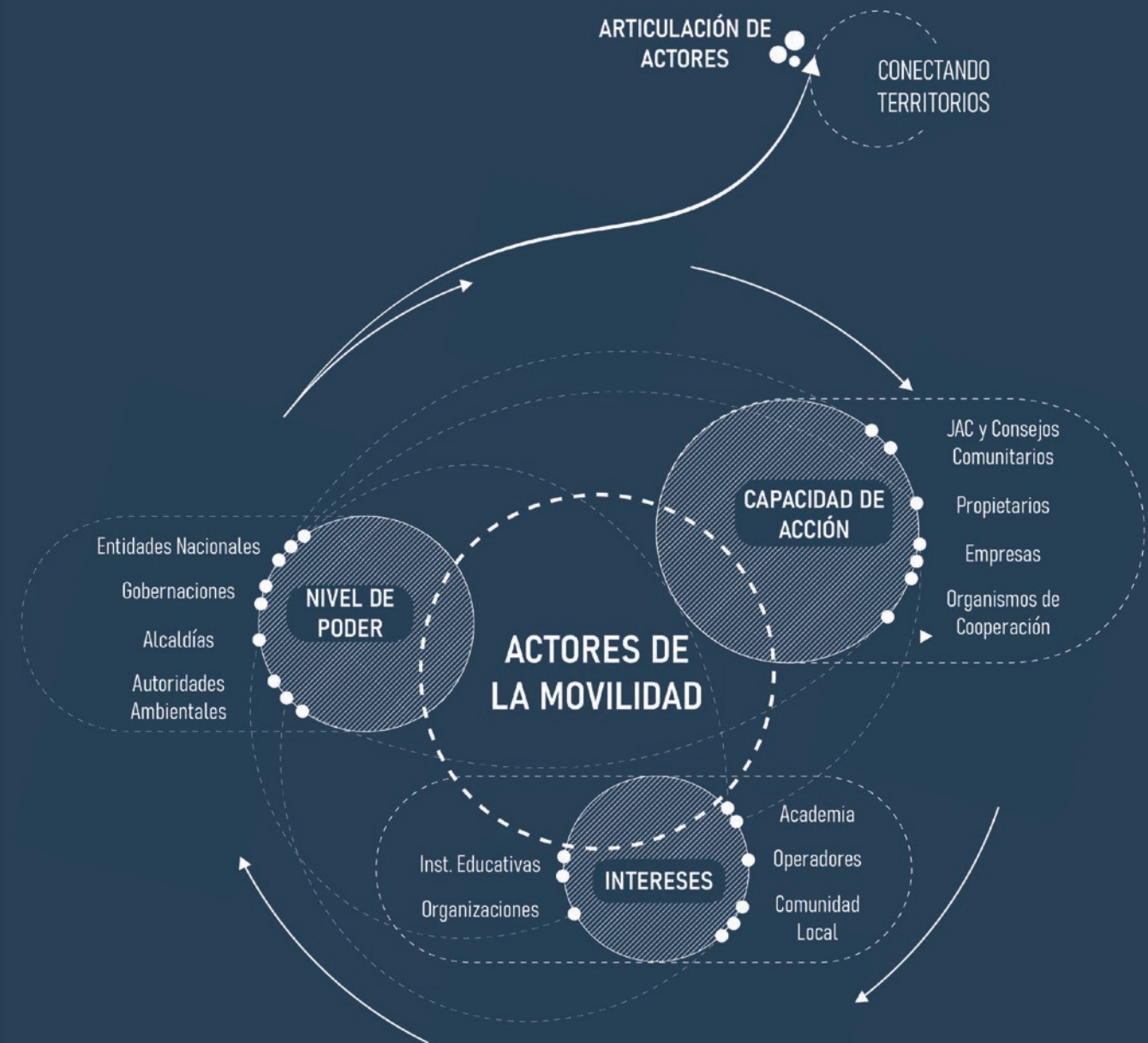
Las empresas de salud constituyen un actor estratégico dentro del sistema de movilidad del municipio, debido a que su capacidad para garantizar la atención médica depende, en gran medida, de las condiciones de transporte y accesibilidad territorial. Estas instituciones que incluyen IPS, EPS, centros de salud, hospitales y entidades encargadas de la atención primaria y especializada.

Instituciones Educativas

Las instituciones educativas Incluyendo las rurales, centros educativos comunitarios, sedes de resguardos indígenas, instituciones urbanas receptoras y centros de formación técnica, constituyen un actor fundamental dentro del sistema de movilidad de Carmen del Darién.

En este capítulo podemos comprender que, en los territorios ribereños analizados en el municipio de Carmen del Darién, la movilidad fluvial no es solo una forma de desplazarse, es un eje central en la manera como se produce y se reproduce la desigualdad socioespacial. La posibilidad real de moverse en términos de tiempo, costo, riesgo y esfuerzo funciona como un filtro que define quién puede llegar a tiempo a un centro de salud, estudiar, vender sus productos, hacer trámites o mantener sus redes sociales, y quién, en la práctica, queda casi confinado a su entorno inmediato. Al cruzar la descripción de los recorridos, los tiempos y los costos con las voces de mujeres, jóvenes, transportadores y líderes comunitarios, se hace evidente que el río, que en teoría debería ser el gran conector del territorio, muchas veces se convierte en una barrera. Esto ocurre cuando la movilidad depende de economías empobrecidas, servicios informales, combustibles costosos y condiciones climáticas adversas. La desigualdad no solo se ve en los mapas en las distancias o en la ubicación de los pueblos, sino también en los cuerpos cansados, en las decisiones que se postergan y en los derechos que solo se ejercen a medias.

En este capítulo se resalta que la movilidad fluvial en estos territorios es un mecanismo clave de injusticia territorial, las diferencias en la capacidad de moverse se traducen directamente en diferencias en el bienestar y en las posibilidades reales de acceder a servicios básicos, educación y salud.



¿Cómo se Manifiestan y Reproducen estas Desigualdades a través de las Dinámicas de Movilidad en Territorios Ribereños?

La desigualdad se manifiesta en la movilidad fluvial de mana cotidiana ya que todas las personas no pueden moverse igual. Ni con la misma frecuencia, ni con el mismo nivel de riesgo, No es lo mismo para quien tiene mayor capacidad adquisitiva, muchas familias dependen de una economía informal que no le garantiza el cada de recursos que va a tener mes a mes, uno de los factores de los altos costos del combustible hace que se deba garantizar la disponibilidad de la salida de las pangas o botes ya que este transporte informal que funciona de forma privada no le es rentable viajar con el cupo a la mitad o menos, esto hace que los horarios sean inciertos lo que conlleva a que los viajes sean largos y agotadores, lo que hace que ir al médico, estudiar, hacer un trámite o participar en una reunión comunitaria sea casi un lujo. El río, que debería ser el gran conector del territorio, termina convirtiéndose en una especie de frontera cuando la movilidad está atravesada por la deficiencia del servicio; por eso muchos solo viajan cuando no tienen otra opción. Esta desigualdad socioespacial no aparece solo en los mapas, sino en los cuerpos cansados, en las decisiones que se posponen, en las oportunidades de estudio o trabajo que se dejan pasar y en derechos que se viven a medias. Mujeres que cuidan, jóvenes que quieren seguir estudiando, personas mayores y líderes comunitarios cargan con más responsabilidades y, al mismo tiempo, con más obstáculos para desplazarse. De esta manera la movilidad en el municipio de Carmen del Darién deja de ser solo un medio de transporte y se vuelve un mecanismo que produce y reproduce desigualdad socioespacial, la posibilidad real de moverse en tiempo, costo y riesgo marca la diferencia entre poder construir un proyecto de vida digno o quedarse, una y otra vez, limitado por el territorio.

Estas desigualdades también se expresan según el género, la edad y el rol social. Las mujeres cabezas de familia, personas mayores o enfermas enfrentan mayores dificultades para desplazarse, asumir viajes que se representan largos e inciertos. Los jóvenes, por su parte, ven condicionadas sus trayectorias educativas y laborales: estudiar implica desplazarse, y desplazarse implica dinero, tiempo y asumir riesgos. muchas veces la decisión no es entre “estudiar o no”, sino entre “poder llegar o no”. La movilidad y el transporte junto con el río que podría ser un conector, termina funcionando como una especie de frontera social que separa a quienes pueden incorporarse a circuitos más amplios de oportunidades de quienes quedan atrapados en un radio de movilidad muy limitado.

Estas dinámicas no solo expresan desigualdad, sino que la reproducen en el tiempo. Cuando moverse es difícil, caro y riesgoso, se restringen las posibilidades acceder a salud de calidad, participar en organizaciones o reclamar derechos, esto hace que las mismas familias y comunidades permanezcan en posiciones de desventaja generación tras generación. La movilidad deja de ser un simple sistema de transporte y se convierte en un mecanismo mediante el cual se consolida la desigualdad socioespacial del lugar donde se vive, la capacidad de pagar un viaje, las redes para conseguir transporte y la disposición a asumir riesgos terminan definiendo quién puede ampliar su horizonte de vida y quién sigue confinado a un territorio con derechos ejercidos solo de manera parcial.

¿Qué Marcos Conceptuales Permiten Entender la Movilidad como Derecho y Práctica Social, más allá de la Infraestructura?

La accesibilidad, la conectividad territorial, movilidad como capital social, la motilidad la justicia territorial y fluvial, permiten comprender la movilidad como una práctica social que integra el bienestar general, más allá de la mera existencia de infraestructura, esta no se reduce al desplazamiento físico, sino que permite la capacidad efectiva de las personas para realizar recorridos cotidianos ligados al trabajo, el cuidado, el abastecimiento o la participación social y política. Al analizar la accesibilidad y la conectividad territorial muestran que no basta con que existan vías o rutas fluviales, lo decisivo es si los costos, los tiempos, los riesgos, las frecuencias y las posibilidades de articulación intermodal permiten o impiden acceder a bienes, servicios y oportunidades. Es decir que la motilidad, entendida como el potencial de movimiento sustentado en el acceso a opciones de transporte, las habilidades para utilizarlas y la apropiación que las personas hacen de estas, revela que la movilidad y transporte opera como una forma de capital desigual, según los recursos, las redes disponibles, ciertos grupos de personas que pueden ejercer una movilidad amplia y segura, mientras otros quedan confinados en sus territorios por la falta de recursos para moverse. Estas dinámicas y los marcos de la desigualdad socioespacial, la exclusión social movilidad espacial y la justicia espacial y territorial permiten formular la movilidad también como un derecho.

La desigualdad socioespacial y la exclusión social muestran que las deficiencias en transporte y conectividad no son solo problemas de las personas que habitan el territorio, sino mecanismos que restringen el acceso a servicios básicos, la educación, la salud, el empleo y la participación política, reproduciendo desventajas históricas en el municipio Carmen del Darién (Curbaradó).

La justicia espacial y territorial plantea que los recursos socialmente valorados entre ellos la propia movilidad deben distribuirse de manera equitativa y con prioridad hacia las poblaciones más desfavorecidas, incorporando además su voz en la definición de las políticas de transporte y de ordenamiento del territorio. De este modo, la movilidad se comprende simultáneamente como derecho, como práctica social, como un eje que articula accesibilidad, conectividad, motilidad y capital social, y que, cuando se garantiza en condiciones justas, se convierte en condición para el ejercicio efectivo de otros derechos y para la transformación de las desigualdades socioespaciales de los territorios ribereños.



▲ **Imagen 45:** Infraestructuras comunitarias. Córdoba, D. 2025.

Dinámica entre Brisas y Curbaradó

Mediante el análisis espacial con SIG de la ruta Brisas–Curbaradó, los recorridos cotidianos de las personas se convierten en una ventana para comprender las implicaciones socioeconómicas de la movilidad en este tramo fluvial. Al georreferenciar los desplazamientos, los puntos de origen y destino, los tiempos reales de viaje, los transbordos y las variaciones estacionales del río. Cuando esta información se superpone con datos sobre ingresos de los hogares, motivos de viaje y frecuencia de los desplazamientos, se evidencia que movilizarse entre Brisas y Curbaradó los pasajes, tiempo perdido por espera a la salida de las embarcaciones (botes, pangas), gastos adicionales de alimentación en caso de no alcanzar la ruta, representa un costo adicional económico para las personas que llegan con a la intención de viajar. De este modo, el propio trazado y funcionamiento de la ruta Brisas–Curbaradó se revela como un factor que organiza desigualdades socioespaciales mientras algunos hogares pueden asumir viajes frecuentes para acceder a salud, educación o trámites administrativos, otros se ven obligados a postergar o renunciar a estos desplazamientos, configurando una desigualdad de la movilidad claramente asociada a esta conexión fluvial.



▲ Imagen 46: Reconocimiento territorial. Córdoba, D. 2025.



CAPÍTULO 5

*ESTRATEGIAS PARA REDUCIR LA
DESIGUALDAD SOCIOESPACIAL*

ESTRATEGIAS PARA REDUCIR LA DESIGUALDAD SOCIOESPACIAL

En este capítulo se organiza en tres secciones. La primera (5.1) presenta las estrategias comunitarias, que incluyen la creación de una Mesa de Movilidad Ribereña y el desarrollo de una aplicación web y/o app para la gestión de reservas de transporte. La segunda (5.2) aborda la estrategia política, centrada en la conformación de una empresa de economía mixta para la movilidad fluvial que articule actores (Administración, Motoristas y usuarios del transporte entre otros). La tercera (5.3) desarrolla la estrategia regional mediante la propuesta de mesas de trabajo entre municipios cercanos a Curbaradó para la planificación conjunta de la movilidad y el transporte.

Estas estrategias buscan fortalecer la autonomía territorial, mejorar las condiciones de accesibilidad y avanzar hacia una movilidad fluvial más justa, equitativa y sostenible en Carmen del Darién y su entorno regional.



▲ Imagen 47: Dinámicas de carga y descarga en brisas. Córdoba, D. 2025.

5.1 ESTRATEGIAS COMUNITARIAS

Debemos entender estas como los procesos de planificación y acción colectiva en los que la comunidad se reconoce y actúa como protagonista en la toma de decisiones sobre la movilidad y el transporte en su territorio. Impulsan espacios de encuentro, diálogo y acuerdos, priorizar las necesidades y acciones para mejorar los elementos que hacen parte de la movilidad rutas, horarios, tarifas, seguridad, tipos de embarcaciones y las formas de operación del transporte, entre otros.

Creación de Mesa de Movilidad Ribereña del Carmen del Darién

El análisis de la movilidad y el transporte en Carmen del Darién (Curbaradó) evidencia que el río Curbaradó no funciona únicamente como una vía de tránsito, sino como la columna vertebral que estructura la vida social, económica y cotidiana del territorio. Este sistema de movilidad fluvial opera en condiciones de informalidad, con costos variables, tiempos de viaje inciertos y una limitada capacidad para responder a las necesidades de los grupos más vulnerables mujeres, estudiantes, adultos mayores, personas enfermas y hogares con ingresos inestables. Estas condiciones restringen el acceso efectivo a oportunidades y constituyen barreras directas al capital de movilidad, intensificando las desigualdades socioespaciales que históricamente han afectado a la región. Esta realidad demuestra que la movilidad no puede comprenderse únicamente como un asunto de infraestructura o de disponibilidad de vehículos; sino que refleja la manera en que se configuran las relaciones sociales, la organización comunitaria y la gobernanza territorial.

Las encuestas, los talleres participativos, las entrevistas y las observaciones de campo coinciden en señalar que las dificultades de movilidad trascienden la falta de carreteras, muelles o mejoras técnicas en las embarcaciones. El punto central identificado en todos los espacios de diálogo fue la necesidad urgente de fortalecer la organización comunitaria y la articulación entre quienes prestan el servicio, las autoridades reguladoras y los propios usuarios.

Desde esta perspectiva, la movilidad debe ser comprendida como un sistema social sustentado en acuerdos, reglas compartidas y capacidades colectivas, más que como un simple conjunto de infraestructuras físicas. En consecuencia, la estrategia comunitaria que se presenta a continuación parte del reconocimiento de que la transformación territorial no puede imponerse de manera externa ni resolverse únicamente mediante obras civiles de infraestructura ni imponerse normas administrativas. La clave radica en la construcción de consensos locales, en la organización de los prestadores del servicio y en la consolidación de espacios de diálogo entre los diferentes actores del territorio. Solo a través de este enfoque centrado en la comunidad es posible orientar y garantizar un sistema de movilidad más equitativo, estable y sostenible para el municipio Carmen del Darién.

Estrategia Comunitaria 1°		
Nombre	Responsabilidades	Resultados Esperados
<p><i>Crear una Mesa de Movilidad Ribereña del Carmen del Darién, con participación de la Alcaldía, consejos comunitarios, resguardos indígenas, propietarios de embarcaciones, mototaxistas, asociaciones de productores, organizaciones de mujeres, jóvenes y entidades de apoyo (academia, cooperación).</i></p>	<p><i>Promover procesos de formalización gradual y dialogada del transporte fluvial, reconociendo el rol histórico de los transportadores y evitando medidas que pongan en riesgo la movilidad de los usuarios</i></p> <p><i>Acordar reglas básicas del servicio (horarios mínimos, cupos, protocolos de seguridad).</i></p> <p><i>Establecer líneas básicas para los puntos embarque y desembarque en el recorrido (muelles, puntos de embarque seguros, mejoramiento de vías).</i></p>	<p><i>La formalización del transporte y definición de acuerdos mínimos de operación garantizando la participación de todos los actores involucrados</i></p> <p><i>Reducción de la incertidumbre y los tiempos muertos.</i></p> <p><i>Mejorar la accesibilidad al servicio de transporte sin importar el tipo de usuario.</i></p>

▲ **Tabla 6:** Estrategia comunitaria 1, 2025.

Creación de Aplicación Web y/o App para la Gestión de Reservas

Una aplicación web, diseñada desde las necesidades y capacidades de la comunidad de Carmen del Darién (Curbaradó), puede convertirse en una herramienta clave para reducir la desigualdad socioespacial asociada a la movilidad. Más allá de su dimensión tecnológica, una plataforma digital sencilla y adaptada a condiciones de baja conectividad y uso cotidiano de datos móviles permitiría organizar de manera más transparente y eficiente la oferta y la demanda de transporte fluvial. A través de esta aplicación, los usuarios podrían conocer horarios aproximados de salida, disponibilidad de cupos, costos estimados del viaje y posibles rutas de conexión, disminuyendo la incertidumbre que hoy recae con mayor fuerza sobre mujeres, estudiantes, personas enfermas y hogares con ingresos inestables. En términos de capital de movilidad, esto implica pasar de decidir “a ciegas” a contar con información mínima para planear mejor los desplazamientos.

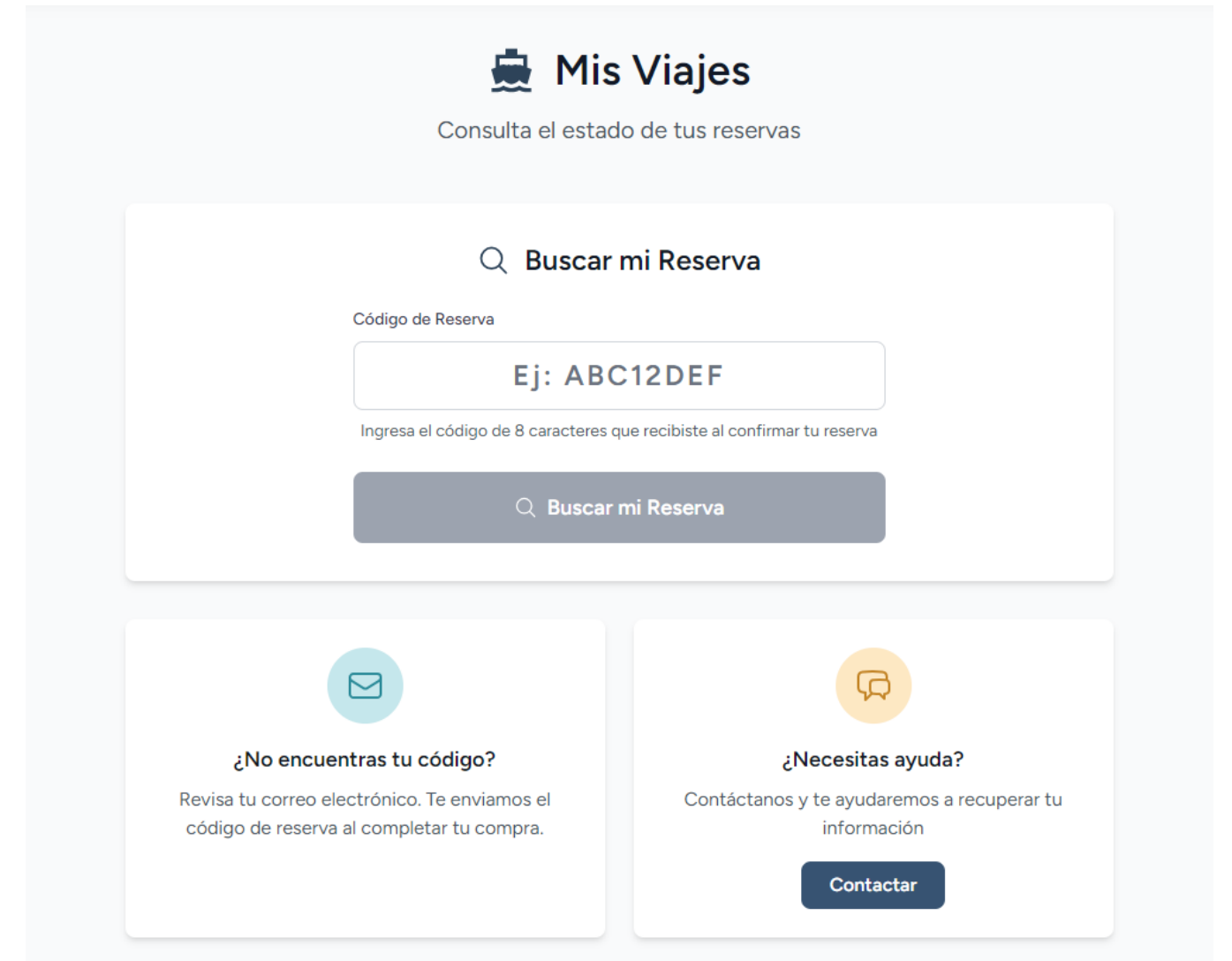
Las experiencias comparadas en territorios periféricos y amazónicos demuestran que las herramientas tecnológicas sencillas, pueden fortalecer la organización del transporte, reducir la informalidad y mejorar la eficiencia del servicio, aun en contextos con baja conectividad. Una aplicación web, permitiría articular actores dispersos motoristas fluviales, conductores de motos y minivans, instituciones educativas, empresas de salud, liderazgos comunitarios y consolidar información en tiempo real sobre el estado del río, la operación del servicio o cambios de ruta. Esto no solo mejoraría la coordinación intermodal entre río y carretera, sino que contribuiría a construir reglas compartidas, acuerdos tarifarios y mecanismos comunitarios de priorización (por ejemplo, para remisiones médicas o movilidad escolar), avanzando hacia una movilidad más justa.

Además, una aplicación de este tipo tendría el potencial de convertirse en un instrumento de gobernanza territorial. Al registrar de manera sistemática datos sobre frecuencia de viajes, tiempos de espera, puntos críticos y volúmenes de usuarios, la comunidad y las autoridades locales contarían con insumos concretos para la toma de decisiones, la formulación de proyectos y la gestión de recursos ante entidades departamentales y nacionales.

La tecnología no se plantea como una solución externa ni como un fin en sí mismo, sino como un soporte para fortalecer la organización comunitaria, visibilizar las necesidades reales del territorio y reducir brechas históricas de acceso mediante una mejor articulación de la movilidad cotidiana.

Estrategia Comunitaria 2°		
Nombre	Responsabilidades	Resultados Esperados
Construir una aplicación Web y/o App que permita la gestión de reservas y compras de tiquetes en las rutas fluviales	<ul style="list-style-type: none"> Reservar cupos en embarcaciones Visualizar horarios sugeridos Informar mostrar la disponibilidad de cupos Notificar cambios por clima o nivel del río Mostrar tarifas disponibles Integrar la Mesa de Movilidad Ribereña del Carmen del Darién Módulo de priorización social para enfermeras, personas en remisión médica reciban cupos garantizados entre otros. 	<ul style="list-style-type: none"> Conocer de forma directa disponibilidad de cupos. Reducción de tiempos de espera y sobrecostos Empoderamiento de la comunidad en la planificación cotidiana de su movilidad. Mejora el tiempo de reacción ante emergencias climáticas (creciente del río) Construcción de datos comunitarios útiles para planificar políticas públicas

▲ **Tabla 7:** Estrategia comunitaria 2, 2025.



5.2 ESTRATEGIA POLÍTICA

El eje central en esta estrategia en la Administración Municipal (la Alcaldía), en la medida en que su voluntad política, su capacidad de gestión y su disposición a reconocer a las comunidades en particular los motoristas y los propietarios de embarcaciones como interlocutores legítimos y crear las condiciones institucionales necesarias para poner en marcha la gestión político comunitaria que se articule y se pueda traducir en las demandas de justicia territorial y fluvial, en instrumentos de gobernanzas basados en figuras jurídicas, esquemas de financiación y mecanismos de participación reconociendo el carácter colectivo del territorio que garanticen el derecho de los habitantes a una movilidad más justa segura, accesible y digna que se encamine a la reducción de la desigualdad socioespacial.

Creación de Empresa de Economía Mixta para la Movilidad Fluvial en el Carmen del Darién

El análisis de movilidad en el municipio de Carmen del Darién demuestra que uno de los factores que más incrementa la desigualdad socioespacial es el alto costo del transporte fluvial, asociado en gran medida al consumo de combustible por parte de motores de dos tiempos, su desgaste acelerado y la ausencia de alternativas técnicas eficientes. La transición hacia motores de cuatro tiempos ha mostrado resultados positivos en la reducción de costos operativos, la mejora de la seguridad y la disminución de impactos ambientales, como lo describen algunos motoristas que utilizan este tipo de motor en la comunidad.

Esta transición no ha sido posible debido a la falta de capital inicial, la ausencia de programas de financiamiento adaptados al territorio, la informalidad del servicio y la inexistencia de un actor institucional que pueda servir como puente con los posibles aliados privados. Esta situación perpetúa la inequidad en el acceso a la movilidad y restringe el capital de movilidad de los habitantes.

La creación de una empresa de economía mixta representa una estrategia viable, sostenible y propia del territorio, en la medida en que permite articular la participación comunitaria con un rol activo y protagónico de la administración municipal. Al asumir la movilidad fluvial como un servicio público esencial y no como una actividad informal puramente económica, el municipio se posiciona como garante del interés colectivo, liderando la organización del sistema de transporte, regulando su operación y asegurando que responda a criterios de equidad y accesibilidad. Esta participación institucional no se limita a un acompañamiento simbólico, sino que implica capacidad de intervención en la planificación, cofinanciación de tecnologías más eficientes, establecimiento de estándares de calidad, y promoción de acuerdos tarifarios que protejan a los grupos más vulnerables.

La empresa de economía mixta se convierte en un instrumento de gobernanza territorial mediante el cual la administración municipal asume la responsabilidad de transformar estructuralmente la movilidad fluvial, asegurando su continuidad, sostenibilidad y orientación hacia el bienestar de la población de Carmen del Darién.

Estrategia Política		
Nombre	Responsabilidades	Resultados Esperados
Creación de la Empresa de Economía Mixta de Movilidad de Carmen del Darién (EEM-Curbaradó)	<p>Formalizar de manera progresiva del servicio de transporte público</p> <p>Programa de Repotenciación Tecnológica Motores de Cuatro Tiempos y/o sistemas eléctricos</p> <p>Diseñar mecanismos de Financiación subsidiado para garantizar el funcionamiento colectivo del servicio.</p> <p>Integración con sistemas tecnológicos uso de aplicaciones de reservas</p> <p>Articulación interinstitucional para fortalecer la movilidad</p>	<p>Reducción significativa del costo del transporte fluvial</p> <p>Mejora en la equidad de acceso a servicios básicos de transporte</p> <p>Formalización y dignificación del trabajo de los motoristas</p> <p>Disminución de la desigualdad socioespacial</p>

▲ Tabla 8: Estrategia política, 2025.



▲ Imagen 49: Embarcaciones abandonadas. Córdoba, D. 2025.

5.3 ESTRATEGIA REGIONAL

La estrategia regional se concibe como el conjunto de mecanismos de coordinación y articulación entre municipios orientados a integrar la movilidad fluvial la planificación y el desarrollo de oportunidades para los municipios de Carmen del Darién, Vigía del Fuerte, Bojayá y Murindó. Avanzar hacia esquemas compartidos de transporte fluvial que permitan optimizar rutas, horarios y servicios, reduciendo los costos de transporte para las comunidades y las economías regionales, propiciar las iniciativas de conectividad intermunicipal con los municipios PDET.

Construcción de Mesas de Trabajo enfocadas en la Movilidad y el Transporte entre Carmen, Bojayá, Murindó y Vigía.

Pensar en la integración vial Curbaradó–Casabomba es reconocer que en este territorio la movilidad no es solo una carretera por construir: es una conversación directa con la vida de las personas. Aquí, la movilidad espacial no se mide únicamente en kilómetros recorridos, sino en lo que significa para una madre llegar a tiempo a la cita médica de su hijo; en el esfuerzo de los estudiantes por tener los recursos para salir y no perder clases; en los campesinos que dependen del clima, del nivel del río y de la suerte para sacar sus productos. En este lugar del Bajo Atrato, la movilidad es un espejo de las desigualdades históricas: quién puede moverse y quién no define quién puede acceder a la salud, a la educación, al trabajo y, en últimas, a un proyecto de vida digno. Es en este punto donde los gobernantes deben comprender la movilidad como un capital social que les sirve a todos.

En este panorama, cobra especial valor que Carmen del Darién, Vigía del Fuerte, Murindó y Bojayá que son municipios priorizados por los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET). es un reconocimiento explícito de que estos territorios han cargado durante décadas con el peso simultáneo del conflicto armado, la pobreza y la exclusión socioespacial. Por eso, las soluciones no pueden seguir siendo pequeñas ni fragmentadas: se necesitan apuestas estructurales que unan inversión pública, alianzas políticas y decisiones de Estado que entiendan el territorio y su complejidad.

La pavimentación de la vía Curbaradó–Casabomba es mucho más que mejorar un tramo vial. Es reorganizar el mapa de accesibilidad del Bajo Atrato, es acercar a las comunidades ribereñas a servicios que hoy sienten lejanos, es avanzar hacia una justicia territorial que distribuya oportunidades y no solo obras. Este corredor tiene el potencial de transformar la manera en que las comunidades habitan, circulan y se conectan el territorio ribereño, Carmen del Darién también exige aplicar el principio de justicia fluvial. La vida gira alrededor del río, sí, pero depender al 100% de esta vía ha significado incertidumbre, costos altos y vulnerabilidad. No se trata de reemplazar la navegación que es identidad, cultura y sustento sino de complementarla con una vía terrestre que permita aliviar la presión sobre el río y ofrecer nuevas alternativas a las comunidades. Es integrar, no sustituir.

Desde una mirada social más profunda, esta estrategia incrementa la motilidad, ese potencial real y simbólico que tienen las personas para decidir cómo, cuándo y para qué moverse dentro de su propio territorio. En Carmen del Darién, la mayoría de los desplazamientos no son una elección libre sino una obligación condicionada por los costos, la incertidumbre, los tiempos de espera y la dependencia absoluta del río.

La vía Curbaradó–Casabomba, al abrir rutas nuevas y aliviar las presiones sobre la movilidad fluvial, amplía la movilidad espacial de poblaciones que históricamente han tenido que adaptarse a lo posible antes que a lo necesario. Esta infraestructura no solo reduce barreras físicas, sino que actúa sobre las barreras económicas que limitan la participación social.

Al mismo tiempo, una conexión vial estable fortalece la movilidad como capital social, porque permite que las comunidades se inserten en redes económicas, educativas, institucionales y puedan participar en la construcción un proyecto colectivo en condiciones de mayor equidad. Por ello, la figura jurídica más pertinente para avanzar en esta iniciativa es el Convenio Interadministrativo inicialmente entre Carmen del Darién, Murindó, Bojayá y Vigía del Fuerte, que incluya cláusulas que permitan el desarrollo de un proyecto puntual que integra municipios PDET sin crear estructuras permanentes, a la vez que articule recursos, capacidades y voluntades de instituciones como INVIAS, el DNP, la ART y las Gobernaciones de Antioquia y Chocó. Bajo este enfoque Curbaradó se visiona como centro logístico y terminal multimodal donde cada uno de los municipios pueda contar con una participación en locales de despacho y espacio para el comercio, este espacio funcionará como una terminal tipo centro comercial, materializándose la integración entre río, vía carretable y región, orientada hacia la dignidad, la oportunidad y el bienestar colectivo.

Esta estrategia entrelaza justicia fluvial, justicia territorial, movilidad espacial, motilidad y capital social en una acción política que busca transformar históricamente las condiciones de vida de las comunidades del Bajo Atrato y cerrar, con acciones reales, las brechas que por años han sido una constante que ha marcado este territorio.

Estrategia Regional		
Nombre	Responsabilidades	Resultados Esperados
Construir mesas de trabajo enfocadas en la Movilidad y el transporte entre Carmen del Darién, Bojayá, Murindó y Vigía del Fuerte	Coordinar esfuerzos intermunicipales bajo un Convenio Interadministrativo	Reducción de la desigualdad socioespacial
	Gestionar la pavimentación y adecuación integral del tramo Curbaradó–Casabomba	Aumento significativo de la motilidad comunitaria
	Integrar la movilidad fluvial y terrestre bajo un enfoque multimodal	Fortalecimiento del capital social de la movilidad
	Promover un modelo de justicia fluvial y justicia territorial	Consolidación de Curbaradó como nodo logístico y futuro terminal multimodal
	Crear condiciones para el desarrollo de un centro logístico y terminal multimodal	Mejora de la calidad de vida y bienestar colectivo
	Fortalecer el capital social de la movilidad	
Implementar la Aplicación web para la gestión de reservas y compra de tickets		

▲ **Tabla 9:** Estrategia regional, 2025.



▲ **Imagen 50:** Río Curbaradó. Córdoba, D. 2025.



▲ Imagen 51: Estación multimodal del Carmen del Darién, 2025.

En la Tabla 10. Encontramos como las experiencias fluviales en otros escenarios de Colombia y latino América pueden ser aplicables al caso de Curbaradó en la búsqueda de soluciones de acuerdo a las estrategias planteadas.

Estrategias Adaptables a Curbaradó		
Caso	Elementos comparables con Curbaradó	¿Cómo se adaptarlos?
Región de Aysén (Chile) aislamiento territorial	Periferia, baja conectividad, dependencia de pocos modos y segregación territorial	Aplicar estrategias centradas en equidad de acceso, no solo en obras, rutas con frecuencia, articulación multimodal y gobernanza (mesas)
Amazonas vías fluviales como conectividad y desarrollo (enfoque regional)	Territorios ribereños, movilidad fluvial estructural, dispersión y dependencia del río	Conectar el río eje histórico más carretera como complemento y que den resultados de estrategias multimodales
Perú programa público de conectividad fluvial en Amazonia	Déficit de infraestructura de embarque/desembarque más barreras de acceso a servicios	Construir infraestructura segura, frecuencias garantizadas y tarifas asequibles
Belén (Brasil) transporte fluvial urbano para islas	Dependencia de rutas fluviales, necesidad de conectividad más frecuente	Modernización de los componentes del transporte y ordenamiento del sistema (frecuencias, coordinación)
Innovación: embarcación "Serena" (Colombia) electrosolar	Costo de combustible como limitación estructural y necesidad de alternativas	Realizar una transición gradual hacia movilidad fluvial sostenible (sin prometer implementación inmediata)
BUSINÚ (Montería, Colombia) transporte público fluvial	Enfoque de acceso equitativo, organización del servicio	Pasar de sistema fragmentado a uno cooperativo y con gobernanza

▲ Tabla 10: Otras estrategias adaptables a Curbaradó, 2025.



▲ Imagen 52: Playas de Brisas. Córdoba, D. 2025.

ESTRATEGIAS PARA LA MOVILIDAD FLUVIAL

COMUNITARIAS

FASE 1
Formalizar mesa de movilidad ribereña

FASE 2
Diseñar Funcionamiento de App web

FASE 3
Implementar piloto de App web

FASE 4
Evaluación de impactos en la comunidad

POLÍTICA

Reconocer oficialmente la mesa de movilidad

Estudios técnicos para empresa de economía mixta

Creación de empresa de economía mixta

Integración con instrumentos de planificación

REGIONAL

Establecer contacto entre alcaldías

Instalar mesas intermunicipales de movilidad

Pilotos de rutas y horarios coordinados

Formalizar acuerdos y agendas regionales

ARTICULACIÓN MULTI ESCALAR



CAPÍTULO 6

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

En relación con la movilidad fluvial-terrestre como soporte vital y mecanismo de desigualdad territorial, la investigación muestra que, en el municipio de Carmen del Darién, y en particular en el corredor Curbaradó hacia Brisas hacia Curbaradó, la movilidad espacial se organiza casi por completo alrededor del río Curbaradó, que funciona como eje casi exclusivo para la circulación de personas y mercancías.

En el corredor Curbaradó hacia Brisas y viceversa, la gente se mueve principalmente por el río Curbaradó, es el eje que ordena la vida diaria y el intercambio de mercancías. Pero esa movilidad no opera como un sistema articulado panga o bote y tramos terrestres se conectan de forma frágil, con costos altos e incertidumbres constantes. En la práctica, para muchos hogares el viaje implica un gasto que pesa demasiado sobre el ingreso, por lo que salir del territorio se vuelve algo esporádico, casi siempre por necesidad, y no por elección. Por eso, el acceso a salud, educación, comercio y trámites no depende solo de estar cerca o tener ruta, sino de poder asumir el costo, el tiempo y el riesgo. En síntesis, mi conclusión es que el río sostiene la vida y la economía local, pero mientras la movilidad siga operando con informalidad y dependencia climática, la accesibilidad seguirá siendo profundamente desigual.

Los resultados evidencian que la movilidad no solo expresa desigualdad, la produce y la reactualiza cotidianamente. La combinación de ingresos inestables, altos costos, tiempos impredecibles, riesgos y falta de garantías convierte el desplazamiento en un mecanismo selectivo de

acceso que define quién puede ejercer derechos y quién queda limitado a su entorno. Esta condición se sintetiza en lo que denomino confinamiento económico y territorial, al viajar implica sacrificar una parte relevante del ingreso y asumir incertidumbre, con efectos concretos como citas perdidas, trámites postergados y afectaciones productivas. A su vez, la evidencia cualitativa confirma una motilidad estratificada por género, edad y posición social, para muchas madres cabeza de hogar viajar es un “lujo”, mientras que en jóvenes persiste la brecha entre aspiraciones y posibilidades.

La comparación ubica la movilidad de Curbaradó dentro de las dinámicas nacional y latinoamericana donde los ríos han sido ejes históricos de articulación social, económica y territorial. En Colombia esto se observa en corredores fluviales con vocación logística y en América Latina, en estrategias de navegación interior incluida la cuenca amazónica, lo que confirma que la conectividad fluvial es un componente estratégico de integración y no una condición periférica. De esta lectura situada en el Atrato profundo, los casos revisados no se asumen como modelos replicables, sino como referentes analíticos que dejan tres aprendizajes transferibles a un territorio anfíbio como son: pasar un sistema con reglas mínimas, rutas/frecuencias e información, fortalecer la gobernanza del servicio mediante acuerdos y responsabilidades compartidas, y explorar innovaciones que reduzcan restricciones estructurales, especialmente las asociadas al costo del combustible y la sostenibilidad del transporte fluvial (p. ej., experiencias como BUSINÚ).

Podemos concluir que el río no ha sido un obstáculo, sino el eje histórico y funcional que estructura la conectividad del territorio, y por ello cualquier intervención orientada a la equidad debe partir de esa centralidad fluvial, en lugar de intentar sustituirla. De ahí que la carretera solo adquiera sentido como complemento intermodal, capaz de ampliar y no restringir la motilidad de los grupos en donde se reproducen las desigualdades socioespaciales, evitando soluciones que rompan las lógicas anfibias que sostienen el habitar local. Desde esta lectura la apuesta propositiva se orienta a construir condiciones de confiabilidad, coordinación y justicia territorial a través de cuatro decisiones articuladas: consolidar a Curbaradó como nodo multimodal, activar una Mesa de Movilidad Ribereña para acuerdos verificables y responsabilidades compartidas, incorporar una herramienta digital que reduzca incertidumbre (cupos/horarios) como soporte de gobernanza, y avanzar hacia una empresa de economía mixta que haga posible una formalización gradual con sostenibilidad y continuidad del servicio. para que moverse deje de ser un privilegio y se aproxime, de manera tangible, a una forma de ciudadanía territorial.



▲ Imagen 53: Playas de Brisas. Córdoba, D. 2025.

Recomendaciones

Institucionalizar la gobernanza del servicio fluvial con enfoque de equidad. Consolidar una Mesa de Movilidad Ribereña con reglas mínimas verificables (tarifas de referencia, priorización de usuarios vulnerables, protocolos de seguridad, mecanismos de queja y seguimiento), de modo que la coordinación entre comunidad, transportadores y administración reduzca la discrecionalidad y aumente la confiabilidad del servicio.

La utilización del sistema de información: gestión de cupos (reservas, horarios, programación de embarcaciones). Implementar una herramienta web/app para publicar itinerarios, gestionar cupos y reportar novedades del servicio, con el objetivo de disminuir la incertidumbre (tiempos/esperas), mejorar la planificación de viajes por salud, educación y trámites, y generar datos básicos para monitoreo y toma de decisiones.

Fortalecer a Curbaradó como punto multimodal sin romper las lógicas anfibias. Priorizar intervenciones de bajo costo y alto impacto en embarque y desembarque, conexión terrestre, articulando río y tierra como complemento intermodal para ampliar accesibilidad y reducir fricciones del viaje, especialmente en temporadas de lluvia

Asegurar sostenibilidad financiera y transición gradual del modelo de operación. Diseñar una ruta de formalización progresiva mediante una empresa de economía mixta o figura equivalente, con énfasis en continuidad del servicio, transparencia de costos y opciones de sostenibilidad (p. ej., acuerdos sobre combustible, mantenimiento, fondos de contingencia climática), evitando formalizaciones abruptas que terminen excluyendo a quienes hoy dependen del sistema.



▲ Imagen 54: Dinámica comercial en Brisas. Córdoba, D. 2025.



▲ Imagen 55: Taller con jóvenes. Córdoba, D. 2025.

REFERENCIAS

- Alcaldía de Montería. (2021, junio 26). En marcha Businú: primer sistema de transporte fluvial del país. <https://www.monteria.gov.co/publicaciones/2933/en-marcha-businu-primer-sistema-transporte-fluvial-del-pais/>
- Anderson, M. (2024, noviembre 12). Isla Paulino. Pueblitos. <https://pueblitos.com.ar/2024/11/isla-paulino/>
- Bayón, M. C. (2008). Desigualdad y procesos de exclusión social: Concentración socioespacial de desventajas en el Gran Buenos Aires y la Ciudad de México. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 23(1), 123–156.
- Berisso Turístico. (2020, noviembre 18). Lancha “Ciudad de Berisso” [Fotografía]. Facebook. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=4077389822277187&set=a.556932719808696>
- Bhalla, A. S., & Lapeyre, F. (1997). Social exclusion: Towards an analytical and operational framework. International Labour Office.
- Colombia. Presidencia de la República. (2017, 5 de julio). Decreto 1148 de 2017: Por el cual se designa al representante de los derechos del río Atrato en cumplimiento de la Sentencia T-622 de 2016 de la Corte Constitucional. <https://bibliovirtual.minambiente.gov.co/documentos/NORMAS/2017/DECRETOS/DC11482017.pdf>
- Cordero Rodríguez, C., & Sánchez Arroyo, A. (2021). Análisis del aprovechamiento logístico del río Sinú como una alternativa al transporte de carga en el departamento de Córdoba.
- Corte Constitucional de Colombia. (2016, 10 de noviembre). Sentencia T-622 de 2016 (Exp. T-5.016.242). Relatoría de la Corte Constitucional. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/t-622-16.htm>
- Cotecmar. (2025, 7 mayo). Cotecmar inicia construcción de embarcaciones fluviales “BUSINÚ” para la Alcaldía de Montería. <https://www.cotecmar.com/noticias/2025-05/cotecmar-inicia-construccion-de-embarcaciones-fluviales-businu-para-la-alcaldia-de>
- Cresswell, T. (2016). Towards a politics of mobility. En P. Merriman & L. Reville (Eds.), *Routes, roads and landscapes* (pp. 181–196). Routledge.
- De Souza Esteves, A. B., Capristán, R., Arcuschin, H., Torres, D., & Fioravanti, R. (2024, diciembre 4). Ríos de oportunidades: las vías fluviales del Amazonas, clave para el crecimiento económico y la inclusión social. Blog del Banco Interamericano de Desarrollo. <https://blogs.iadb.org/transporte/es/rios-de-oportunidades-las-vias-fluviales-del-amazonas-clave-para-el-crecimiento-economico-y-la-inclusion-social/>
- Departamento Nacional de Planeación. (2018). Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018–2022: Pacto por Colombia, pacto por la equidad. https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/portaLDNP/PND-2023/PND_2018-2022/pdf/tomo-1-dnp.pdf
- Departamento Nacional de Planeación. (2023, noviembre 21). El DNP y el Ministerio de Transporte presentaron la actualización del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2021–2051. <https://dnp.gov.co/Prensa/Noticias/Paginas/el-dnp-y-el-ministerio-de-transporte-presentaron-la-actualizacion-del-plan-maestro-de-transporte-intermodal-pmti.aspx>

Departamento Nacional de Planeación. (2024). Ficha de caracterización territorial: Carmen del Darién, Chocó (código DANE 27150) [Ficha técnica]. TerriData. https://terridata.blob.core.windows.net/fichas/Ficha_27150.pdf

Departamento Nacional de Planeación (DNP). (s. f.). Consulta tu grupo (Sisbén). Portal Sisbén. Recuperado el 1 de Noviembre de 2025, de <https://portal.sisben.gov.co/Paginas/consulta-tu-grupo.html>

Dikeç, M. (2001). Justice and the spatial imagination. *Environment and Planning A*, 33(10), 1785–1805.

Dunne, T., & Mertes, L. A. K. (2007). Rivers. En *The physical geography of South America* (pp. 76–90). Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oso/9780195313413.003.0012>

Flamm, M., & Kaufmann, V. (2006). Operationalising the concept of motility: A qualitative study. *Mobilities*, 1(2), 167–189.

GDR. (2024, febrero 20). Isla Paulino a un paso de Punta Lara (Actualizado el 9 de agosto de 2024). Punta Lara | Ensenada. <https://puntalara.wixsite.com/info/post/isla-paulino-a-un-paso-de-punta-lara>

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 61–74.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. del P. (2014). *Metodología de la investigación* (6.ª ed.). McGraw-Hill Education.

Infobae Colombia. (2025, 16 enero). Montería tendrá los primeros buses fluviales de servicio público del país: reducirán el tiempo de transporte a 30 minutos. <https://www.infobae.com/colombia/2025/01/16/monteria-tendra-los-primeros-buses-fluviales-de-servicio-publico-del-pais-reduciran-el-tiempo-de-transporte-a-30-minutos/>

Jaimurzina, A., & Wilmsmeier, G. (2017). La movilidad fluvial en América del Sur. CEPAL. (Serie Recursos Naturales e Infraestructura, 79).

Jirón, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15–57.

Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756.

Kaufmann, V. (2010). *Mobilities: Motility and the transformation of contemporary societies*. Routledge.

Mahon, M., Woods, M., Farrell, M., Jones, R., & Goodwin-Hawkins, B. (2023). A spatial justice perspective on EU rural sustainability as territorial cohesion. *Sociologia Ruralis*, 63(3), 683–702.

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (Colombia). (2018, 22 de mayo). Resolución 0907 de 2018: Por la cual se crea la Comisión de Guardianes del río Atrato en el marco del cumplimiento de la Sentencia T-622 de 2016 de la Corte Constitucional y se toman otras determinaciones. <https://www.minambiente.gov.co/documento-normativa/resolucion-0907-de-2018/>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2024, noviembre 20). MTC impulsa conectividad fluvial en la Amazonía con inversión de S/ 227 millones. Gobierno del Perú. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1061420-mtc-impulsa-conectividad-fluvial-en-la-amazonia-con-inversion-de-s-227-millones>

Municipio de El Carmen del Darién. (2016). Plan de desarrollo 2016–2019: Por un futuro con esperanza [Documento de planificación municipal]. Municipio de El Carmen del Darién.

Municipio de El Carmen del Darién. (2019). Esquema de ordenamiento territorial del Municipio de El Carmen del Darién [Documento de planificación territorial]. Municipio de El Carmen del Darién.

Municipio de El Carmen del Darién. (2020). Plan de desarrollo 2020–2023: Por un buen vivir, primero la gente [Documento de planificación municipal]. <https://www.elcarmendeldarién-choco.gov.co/planes/plan-de-desarrollo-2020-2023-por-un-buen-vivir-primero>

Nogueira, S. G., Fagundes, I. D., & da Silva Ferreira, R. (2025). Turismo, ocio y accesibilidad en las islas de Belém y Barcarena (Pará, Brasil): un estudio sobre el transporte fluvial. *PASOS: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 23(1), 57–72.

OpenStreetMap contributors. (s. f.). OpenStreetMap [Mapa]. Recuperado el 10 de noviembre de 2025, de <https://www.openstreetmap.org>

Quijada-Alarcón, J., Rodríguez-Rodríguez, R., González-Cancelas, N., & Bethancourt-Lasso, G. (2023). Spatial analysis of territorial connectivity and accessibility in the Province of Coclé in Panama. *Sustainability*, 15(15), 11500.

Román, Á. (2020). Integración territorial como marginación: obstáculos para las zonas aisladas en Aysén y Magallanes, Chile. *Líder. Revista Labor Interdisciplinaria de Desarrollo Regional*, 22(37), 77–99.

Soja, E. (2008). *Postmetropolis: Critical studies of cities and regions*. Blackwell.

Soja, E. (2010). *Seeking spatial justice*. University of Minnesota Press.

Stratfor. (2013, noviembre 11). Colombia's river revitalization plan [Mapa y análisis sobre la navegación del río Magdalena]. <https://worldview.stratfor.com/article/colombias-river-revitalization-plan>

Taylor, S. J., & Bogdan, R. (1987). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación* (Vol. 1). Paidós.

Universidad EAFIT. (2025, abril 23). Serena, la primera embarcación electro solar de Latinoamérica, superó con éxito sus pruebas en río. <https://www.eafit.edu.co/noticias/eafit-es-noticia/serena-primera-embarcacion-electro-solar-latinoamerica-supero-con-exito-pruebas-rio>

Urbam. (2023). Hoja de ruta del Atrato: Plan estratégico del río Atrato para los municipios de Murindó, Vigía del Fuerte, Turbo y Mutatá [Informe].

Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Routledge.



BENDICION DE DIOS

UNIVERSITY

MARCADO POR