

LA CONSTRUCCIÓN DEL SUJETO SOCIOESPACIAL A TRAVÉS DE LA MEMORIA DE
CONDUCTORES DE CAMIÓN EN PERSPECTIVA DE LA GEOGRAFÍA DE LA
MEMORIA.

Autores:

Alejandro Castro Garzón
Gineth Tatiana Naranjo Herrera

Universidad Pedagógica Nacional
Facultad de Humanidades
Licenciatura en Ciencias Sociales
Bogotá DC.
2024

LA CONSTRUCCIÓN DEL SUJETO SOCIOESPACIAL A TRAVÉS DE LA MEMORIA DE
CONDUCTORES DE CAMIÓN EN PERSPECTIVA DE LA GEOGRAFÍA DE LA
MEMORIA.

Autores:

Alejandro Castro Garzón

2019160081

Gineth Tatiana Naranjo Herrera

2019160076

Línea de investigación:

Memoria Social y Formación Política

Directora: Stephania Martínez Ruíz

Universidad Pedagógica Nacional

Facultad de Humanidades

Licenciatura en Ciencias Sociales

Bogotá DC.

2024

Dedicatorias

Este trabajo va para toda mi familia quienes día a día han sido mi motor de apoyo, pero especialmente para dos personas, mi abuelo José quien siempre me ha enseñado lo maravilloso que puede ser el mundo y mi madre Maritza quien nunca ha perdido la fe en mí en lo que creo y quien desde el comienzo de este viaje académico ha sido mi guía y mi luz en los momentos más oscuros. A todos ellos gracias totales y un amor inconmensurable.

Alejandro Castro Garzón

Al sol, mi sol quien me dio vida cuando todo había acabado e hizo que toda esta historia la cual parecía llegar a su fin renaciera unas cuantas veces.

Gineth Tatiana Naranjo

Agradecimientos

El apogeo de este trabajo de investigación no sería posible sin la cooperación, apoyo y admiración de muchas personas a quienes les mostramos nuestros mayores agradecimientos. Agradezco a la Universidad Pedagógica Nacional por todo lo enseñado y por el orgullo que nade de mi al decir que soy un hijo de la universidad pública. Agradezco a mis padres Maritza y Víctor por su constante apoyo. A mi tío José, quien sin él la idea base de esta investigación nunca hubiera nacido, a mis tías quienes con sus consejos y preguntas ayudaron a aclarar el paisaje. A mis abuelos Omaira y José quienes siempre han buscado el mayor bienestar y consuelo para mí. Agradezco a mi querida Antropóloga de Sueños, cuyo amor y apoyo incondicional me han inspirado a lo largo de este proceso. Su capacidad para comprender y valorar las complejidades de la vida y la investigación ha sido una fuente constante de motivación. A mis amigos, compañeros y profesores por aconsejar, escuchar y enseñar. Al colegio Rodrigo Lara Bonilla por abrirnos las puertas, a la profesora Elsa y por supuesto a los cursos 502 y 504 gracias a su energía, interés y disposición por aprender y trabajar en equipo, esta propuesta pedagógica pudo hacerse realidad. A nuestra directora de trabajo de grado la maestra Stephania Martínez Ruiz, quien nos guio a consejo y apoyo siempre desde la paciencia y la sabiduría a lo largo de este proceso académico infinitas gracias. Y, por último, pero no menos importante a mi compañera de trabajo de grado a lo largo de estos dos años, Tatiana, gracias por la dedicación y el apoyo constante con relación a este trabajo, finalmente después de estos largos años académicos podemos decir que lo logramos manteniendo siempre la admiración y el respeto mutuo.

Alejandro Castro Garzón

Tres mujeres han formado parte de mi vida, han marcado diferentes etapas de mi vida y han influido en la formación de este trabajo de grado y de esta carrera universitaria y han dado de sus esfuerzos para que hoy este aquí. La primera mi madre, María Olinda Herrera Almario, a quien le debo la vida entera, los esfuerzos y las circunstancias que a lo largo de mi vida han forjado cariños y amores incondicionales, los cuales crecen cada día un poco más.

La segunda mi abuela, María Ruth Almario, el recibir amor sin condición, el darlo todo sin esperar nada a cambio, el esfuerzo de levantarse cada mañana para fortalecer los lazos de este, mi pequeño hogar un poco disfuncional, cada una de sus palabras, cada uno de sus sacrificios, sus regaños y sus consejos viven en mí, abrigados por su amor y dan forma a la mujer que hoy soy. Por último, Diana Paola Fique Ramírez, a ella le debo tanto más de lo que algún día logre expresarle. Aquellas clases en donde entre sus palabras encontré el camino y el amor hacia las

ciencias sociales, encontré la primera voz de apoyo y vi la luz que me guio hacia la grandiosa universidad pedagógica.

A mi compañero de tesis por confiar en mi para este proyecto, por los días de largas jornadas de trabajo que terminaban en un "estamos de acuerdo", los momentos en los que no nos entendíamos que hicieron que las palabras que nos trajeron hasta aquí tomarán un sentido y un rumbo, por ser el ancla en los momentos de divagación.

Gineth Tatiana Naranjo

CONTENIDO

Dedicatorias.....	1
Agradecimientos	2
<i>Capítulo 1. Desarrollo del problema social</i>	1
INTRODUCCIÓN	1
Planteamiento del Problema	3
Objetivos.....	4
2. Marco Teórico: Construyendo el Sujeto Socio-Espacial - La Geografía de las Memorias en la Construcción de lugar.....	4
Geografía de la percepción: Aportes epistemológicos y metodológicos.....	5
Geografías de la vida cotidiana y los imaginarios: Percepción y dialéctica socioespacial. .	6
Socio-semiótica del espacio	7
Geografías de la memoria: de la categoría de lugar a la memoria social.....	8
3. Caracterización caso de estudio	10
Población - conductores de camión.....	10
Contextualización temporal y espacial.....	10
4. Metodología	11
Método de análisis – dialéctica socioespacial.....	11
Instrumentos:.....	12
5. Categorías resultantes del problema social.....	14
Geografías de la memoria: de la categoría de lugar a la memoria social.....	18
Saber Geográfico de los Conductores de Camión	19
<i>Capítulo 2. Propuesta Pedagógica</i>	21
Caracterización del espacio de Practica: Colegio Rodrigo Lara Bonilla.....	21
Presentación de la Propuesta Curricular de la Institución.....	22
BALANCE DE PROPUESTAS PEDAGÓGICAS Y/O EDUCATIVAS AFINES.....	24
Pedagogía Critica y Emancipación del Saber desde las Narrativas de los Conductores de Camión	26
Fases de la propuesta	28
Actividades y cronograma	30
Capítulo 3. Resultados y reflexiones finales.....	34
Sistematización de la experiencia	34
Hallazgos y resultados de la experiencia.	47
Conclusiones	49
Recomendaciones finales	51
Bibliografía y Referencias	52
Anexo 1	55

Entrevista a conductor de camión 1	55
Anexo 2	75
Entrevista a conductor de camión 2	75
Anexo 3:	84
Tabla de planeación.....	84
Anexo 4:	86
Tabla de planeación.....	86
Anexo 5:	88
Tabla de planeación.....	88
Anexo 6:	90
Tabla de planeación.....	90
Anexo 7:	92
Tabla de planeación.....	92
Anexo 8:	94
Tabla de planeación.....	94
Anexo 9:	96
Tabla de planeación.....	96
Anexo 10:	98
Tabla de planeación.....	98
Anexo 11:	100
Tabla de planeación.....	100
Anexo 12:	102
Tabla de planeación.....	102

Índice de Ilustraciones.

Ilustración 1 primera actividad realizada por estudiantes de 502.....	35
Ilustración 2 primera actividad realizada por estudiantes de 504.....	35
Ilustración 3 mapa de recorrido realizado por estudiantes de 502.....	36
Ilustración 4 mapa de recorrido realizado por estudiantes de 502.....	36
Ilustración 5 Mapa resultante de la actividad con los estudiantes de 502.....	38
Ilustración 6 Mapa resultante de la actividad con los estudiantes de 504.....	38
Ilustración 7 primera parte de la guía realizada por estudiante de 504.....	40
Ilustración 8 Primera parte de la guía realizada por estudiante de 504.....	40
Ilustración 9 segunda parte de la guía realizada por estudiante de 504.....	41
Ilustración 10 segunda parte de la guía realizada por estudiante de 504.....	41
Ilustración 11 intervención del conductor de camión invitado a la clase de 504.....	42
Ilustración 12 intervención del conductor de camión invitado a la clase de 502.....	42

Ilustración 13 Mapa en el que se evidencian los lugares visitados por los estudiantes de 502	44
Ilustración 14 Mapa en el que se evidencian los lugares visitados por los estudiantes de 504	45

Índice de Tablas.

Tabla 1: Tabla de sesiones que contempla el proceso de implementación.	33
Tabla 2: Cuadro de planeación Primera sesión de clases.	85
Tabla 3: Cuadro de planeación segunda sesión de clases.	87
Tabla 4: Cuadro de planeación tercera sesión de clases.	89
Tabla 5: Cuadro de planeación Cuarta sesión de clases.	91
Tabla 6: Cuadro de planeación quinta sesión de clases.	93
Tabla 7: Cuadro de planeación sexta sesión de clases.	95
Tabla 8: Cuadro de planeación séptima sesión de clases.	97
Tabla 9: Cuadro de planeación octava sesión.	99
Tabla 10: Cuadro de planeación novena sesión.	101
Tabla 11: Cuadro de planeación decima sesión de clases.	103

Capítulo 1. Desarrollo del problema social

INTRODUCCIÓN

La memoria desempeña un papel fundamental en la construcción de la identidad, tanto a nivel individual como colectivo, a nivel personal, los recuerdos acumulados a lo largo de la vida permiten a las personas desarrollar una narrativa coherente de quiénes son, estas memorias, que abarcan experiencias significativas, relaciones y momentos decisivos, contribuyen a la continuidad de la identidad, ayudando a los individuos a conectar su pasado con su presente y a definir su futuro, la memoria actúa como un hilo conductor que une diferentes etapas de la vida, brindando sentido y contexto a la experiencia vivida. Sin esta continuidad de tiempo, los individuos podrían sentirse desorientados o desconectados de su propia historia, lo que podría afectar su sentido de sí mismos.

Además, la relación entre memoria y lugar es esencial en la construcción de la identidad, los espacios que habitamos, desde el hogar familiar hasta los lugares de encuentro comunitario, están atravesados de recuerdos que dan forma a nuestras experiencias, dichos lugares son significativos porque se convierten en puntos de referencia los cuales nos conectan con nuestra historia personal y grupal al permitirnos recordar y revivir estas memorias en contextos específicos.

La memoria, es un elemento complejo el cual reside en el individuo, el cual a su vez se entrelaza profundamente con el espacio que habitamos. Es por esto por lo que, en este trabajo, se explora el abordaje de la memoria a través de las categorías espaciales, enfocándonos en el paradigma de la geografía de la percepción y en particular, en la categoría de lugar. La geografía considera como los seres humanos experimentan y construyen su entorno, ofreciendo también herramientas valiosas para entender como los lugares pueden evocar recuerdos y emociones, convirtiéndose en espacios cargados de significado.

Un grupo particularmente interesante para examinar esta relación es el de los conductores de camión, el trabajo realizado por ellos implica recorridos constantes por rutas que más allá de ser netamente trayectos, se transforman en escenarios de vivencias y memorias. Cada parada

en una estación de servicio, cada pueblo que atraviesan, cada paisaje admirado, se logra convertir en un fragmento de su historia personal y colectiva, siendo así como estos lugares, adquieren anécdotas, encuentros y desafíos, entrelazando la identidad profesional y personal de estos conductores, la percepción que tienen de estos espacios no solo está ligada a su funcionalidad, sino también a las memorias que han acumulado a lo largo de su trayectoria. Este trabajo busca analizar cómo la experiencia de los conductores de camión ilustra la conexión entre la memoria y el lugar, revelando como sus recorridos y las relaciones que establecen con su entorno influyen en su sentido de pertenencia y en la construcción de su memoria colectiva.

Por otra parte, es fundamental considerar el aspecto pedagógico de este abordaje, la memoria no solo nos permite recordar el pasado, sino que también puede ser un recurso pedagógico potente. Al permitirnos explorar las memorias de los conductores de camión, podemos generar espacios de reflexión y aprendizaje en los que se valoren sus experiencias y conocimiento además de que incorporar las narrativas en procesos educativos puede enriquecer la formación de futuras generaciones, promoviendo una comprensión más profunda de la relación entre el ser humano y el espacio. Este trabajo se propone no solo analizar como la experiencia de los conductores ilustra la conexión entre memoria y lugar, sino también explorar como estas memorias pueden ser utilizadas pedagógicamente para permitir el entendimiento de la construcción del sujeto socio-espacial, la memoria desempeña un papel crucial en la transmisión de conocimientos, ya que actúa como el mecanismo a través del cual se almacenan, recuperan y comparten experiencias y aprendizajes a lo largo del tiempo.

La memoria puede ser un recurso poderoso en el contexto de la educación contemporánea en un mundo donde la información está en constante cambio, la capacidad de recordar y aplicar conocimientos previos se vuelve crucial al fomentar la memoria en los procesos educativos, se potencia no solo el aprendizaje individual, sino también la capacidad de los estudiantes para relacionarse con su entorno y reconocerlo al mismo tiempo reconociendo el espacio que habita es así como la memoria no solo se convierte en un vehículo para la transmisión de conocimientos, sino en un elemento esencial para el desarrollo y la reflexión de saberes.

Planteamiento del Problema

La memoria hace parte fundamental en el ámbito humano, esta recoge aspectos relacionados con los imaginarios que se construyen de elementos socio-espaciales tales como momentos, lugares simbólicos, objetos, entre otros. Los cuales se pueden convertir en saberes transmisibles. Si bien, la memoria no es equivalente a historia ni a geografía histórica, pero si puede llegar a tener una relación con estas disciplinas, teniendo en cuenta ante todo que la memoria está atravesada por sensaciones, pasiones, emociones de todo tipo, tanto positivas como negativas, y conectan con las acepciones que se configura de los lugares, momentos vividos en esos lugares, los objetos representativos y personas que participaron directa e indirectamente. Para los autores como James Fentress y Chris Wickman, este último profesor de historia medieval de la Universidad de Oxford.

... La memoria lo es todo, tanto herramienta como material, tanto los medios como la meta de su labor. Pero ni siquiera la memoria individual es personal: los recuerdos que constituyen nuestra identidad y proporcionan el contexto para cada pensamiento y acción no son solo nuestros, sino que también los aprendemos, tomamos y heredamos en parte de unas reservas comunes, construidas, sostenidas y transferidas por las familias, las comunidades y las culturas a las que pertenecemos. (Wickman, 2003)

Con esto avanzamos a otra parte y es el hecho de que muchos de estos recuerdos constituyentes de la memoria estarán atravesados por los aprendizajes que pueden llegar a ser adquiridos a lo largo de la vida de una persona, consiguiente a esto, los conductores de camión bajo su contexto y vivencias están permeados de miles de conocimientos, tanto de mecánica, aspectos sociales entre muchos otros, bajo estos saberes, este trabajo busca resaltar uno en específico; el geográfico, el cual conductores de camión llegan a poseer, queriendo mostrar el cómo ellos interpretan el espacio.

En el ámbito de conocimiento geográfico, en muchos casos nos encontramos con un analfabetismo geográfico por parte de muchos estudiantes en Colombia, esto debido a que la enseñanza de la geografía se ha convertido algo netamente teórico y memorístico tal y como lo menciona Delgado Mahecha (1989) “...por desgracia esas descripciones a base de mapas, cuadros sinópticos y apretados resúmenes, son menos interesantes que las que ofrecen los llamados mass-media, y por supuesto más pobres.” (Mahecha, 1989). Lo significativo se deja a un lado, envolviendo al sujeto en un aprendizaje poco llamativo, a pesar de que las clases poseen una utilización de herramientas tecnológicas capaces de volver la clase

aún más enriquecedora sigue sin ser suficiente para la obtención de un verdadero conocimiento geográfico.

Ahora bien, se puede identificar a los conductores de camión como sujetos socio-espaciales dado que estos poseen un acervo de conocimientos sobre el espacio, conocimiento amplio de los lugares, e incluso, un sentido de orientación espacial desarrollado en sus prácticas cotidianas de conducción. Adicional a esto, el conductor de camión cuenta con un acercamiento a los sujetos que conforman el espacio, por tanto, podríamos decir que el camionero en su contexto puede ser un geógrafo en potencia, sin embargo, nos hallamos con otra problemática y es lo academicista que puede ser la misma geografía.

Para transgredir en estos aspectos academicistas y estrictos los cuales presenta la geografía tradicional academista se decidió unir ambos aspectos partiendo desde una sola pregunta de interés de esta investigación: ¿Cómo los conductores de camión se constituyen como sujetos socio-espaciales, interpretando las transformaciones de la ruta Bogotá - Ibagué partiendo de aquellas memorias que constituyen el espacio?

Objetivos

1.2 Objetivo General

- Analizar cómo los conductores de camión se constituyen como sujetos socio-espaciales desde sus narrativas individuales y colectivas, a partir del trayecto de Bogotá – Ibagué como ruta compartida.

1.3 Objetivos específicos

- Establecer cómo se percibe el espacio desde la memoria de los conductores de camión.
- Entender las transformaciones del territorio y del espacio mediante las narrativas de los conductores de camión.
- Interpretar cómo el conductor de un vehículo de carga pesada se concibe como sujeto socio – espacial
- Localizar aquellos puntos de referencia geográficos basados en las memorias de los conductores de camión en la ruta Bogotá - Ibagué.

2. Marco Teórico: Construyendo el Sujeto Socio-Espacial - La Geografía de las Memorias en la Construcción de lugar

Este marco teórico va encaminado a mostrar los textos académicos que se han producido desde la geografía de la percepción o la misma percepción sola, analizando los aportes

epistemológicos y teóricos que han sido contruidos desde el mismo y para el mismo, para así poder pasar a una geografía de la vida cotidiana y los imaginarios donde se busca la percepción y la dialéctica socioespacial y con esto entender la idea de lugar, posteriormente se muestra una geografía de la memoria en la cual la idea de lugar pasaría a ser una memoria social y así se constituirá la idea de sujeto socioespacial. Lo anterior con el objetivo de analizar como estas tres categorías unificadas pueden llegar a ser innovadoras dentro del proceso de esta investigación y llegar a ser usadas como un medio didáctico para poder ampliar las perspectivas de la memoria, la construcción de sujeto socioespacial y su eventual comprensión al margen de lo academicista y técnico, rescatando a su paso saberes propios y significativos.

Geografía de la percepción: Aportes epistemológicos y metodológicos.

Las aproximaciones conceptuales y los postulados teóricos de la geografía del comportamiento (o de la percepción, en otras traducciones o perspectivas analíticas) es el punto de partida para empezar a comprender como los sujetos van tejiendo sus concepciones y representaciones del espacio que habitan según sus conductas cotidianas. Entre ellos, uno de los principales autores que aportan en esta reflexión es Yi Fu Tuan, para él, el espacio geográfico es el que hace que el sujeto cree un reconocimiento desde sus emociones y racionalizaciones con base al entorno y como el mismo sujeto transpone esta interacción bien sea en obras de arte o en su propia imaginación. A diferencia de otros capítulos de su obra, no solo es el ser humano quien le da un significado al espacio, ahora es el espacio quien le da un significado al ser humano, esto se logra cuando el “entorno se ha transformado en portadores de acontecimientos de gran carga emocional, o que se perciben como un símbolo” (Tuan, 2007). Así pues, este texto nos muestra que el espacio en el que el sujeto se desenvuelve es capaz de hacerle crear una serie de imaginarios basados en la grandeza misma de la naturaleza. El ser humano plasma estos imaginarios en obras notorias que suscitan aquellas grandezas que el mismo espacio se encarga de crear.

Es importante ampliar la comprensión, o puntualizar, también, en como un individuo se forma la idea o imagen de ciudad, donde no solamente habita o transita, sino que también transforma y entiende este de maneras particulares que van acorde a una colectividad o un ambiente a partir de un marco de valores sociales y representaciones propias. Lo podría crear un imaginario geográfico que va atado, como ya se mencionaba anteriormente, a los sentidos, emociones y representaciones, articulado a la perspectiva de la imagen de la ciudad que se presenta a continuación.

Para Kevin Lynch, (2008) en *La Imagen de la Ciudad*, los sentidos y la imagen juegan un papel importante para la construcción del ambiente y el imaginario de ciudad, que, si bien puede ser diferente para cada individuo, en algún momento estos imaginarios se cruzan y crea así una imagen de ciudad establecida. Además se establece que cada elemento de la ciudad es importante para la construcción de la misma, los objetos fijos llegan a convertirse en referencias geográficas, pero las personas que allí transitan o habitan también se convierten en elementos importantes para la concepción y el imaginario colectivo además de lograr una sensación de orientación en donde los sentidos y los campos electromagnéticos forman una técnica de orientación que lleva a la microtopografía “(...) hay un uso y una organización coherentes de claves sensoriales precisas que proceden del medio exterior. Esta organización es de importancia fundamental para la eficacia y la supervivencia misma de la vida de libre movimiento.” (Lynch, 2008) Así pues, se evidencia la importancia de la percepción, el imaginario y las sensaciones para lograr una imagen de ciudad colectiva.

Geografías de la vida cotidiana y los imaginarios: Percepción y dialéctica socioespacial.

Los conductores de camión establecen su vida cotidiana a partir del tránsito constante entre lo urbano y lo rural, así como del caos a la calma y por supuesto del concreto a la naturaleza. Por ende, su construcción como sujetos socio espaciales se sale completamente del marco común en el que los seres humanos articulamos las ideas, conceptos y conocimientos del espacio, es así como por ejemplo para José Castro Ibarra (2016), los camioneros crean un mundo propio de ellos, posterior a esto el trabajo de investigación fundamenta que el camionero es un obrero dentro del sistema capitalista mismo, pero mostrando todas las aristas que configuran el ser camionero tales como la soledad, el desplazamiento mismo y el nomadismo que el conductor de camión tiene arraigado a sí mismo mostrando también las formas de socialización que el transportista maneja dentro de su contexto laboral. Un trabajo que cuenta con una metodología etnográfica en gran medida y posterior a esto un análisis documental para poder ampliar un poco más el tema en cuestión, pero principalmente se basa en la propia etnografía enfocada hacia los transportistas en México y dejando una conclusión por lo menos desde mi propia mirada a aquellos anclajes como lo menciona la autora los cuales un conductor de camión debe de poseer desde la distancia hasta la misma soledad.

“Con todos estos elementos se dibuja una comunidad que se identifica a través de diversas expresiones: los anclajes. La relación con el tiempo y el espacio, la solidaridad, la identificación, los apodos, la jerga, la sociabilidad, el intercambio de experiencias y sensaciones, y el uso de los medios de comunicación, construyen puntos fijos en la movilidad cotidiana en la cual se encuentran inmersos los auto transportistas y producen

la noción de un mundo coherente y significativo donde habitan sus practicantes.”
(Ibarra, 2016) .

Por otra parte, Fontgaland, (2018) expone una serie de elementos que hacen parte de la cotidianidad de los camioneros en Brasil, elementos los cuales se pueden encontrar a lo largo de sus viajes, posterior a esto también evidencia la historia de vida de ellos, quiénes son, qué hacen y la importancia de estos con relación al país, además de esto nos muestra como dentro de su ruta establecen puntos los cuales se vuelven primordiales en la ruta, este texto se realizó por medio de una metodología etnográfica en gran medida y posterior a esto un análisis documental para poder ampliar un poco más el tema de, ¿quiénes son los camioneros?, así es pues el autor también hace uso de la argumentación misma. Y con esto se logra mostrar el cómo los camioneros, aunque no son propiamente nómadas si adquieren una serie de elementos por los cuales se adaptan al espacio, mediante una percepción del mismo con base a su experiencia y creando un imaginario del mismo.

La importancia de los puntos de referencia, los sentires propios del ser humano y lo simbólico de un lugar, se convierten en entes imaginarios repetitivos a partir de representaciones ilustradas o graficadas, las cuales son otorgadas por el sujeto, evidenciando la comprensión e inmersión tácita del mismo dentro de la geografía, a partir de la propuesta de Lindón. En Lindon, (2012), se exponen los imaginarios desde el estudio de la geografía, mostrando cómo se ha dejado un poco de lado la imaginación y la percepción en los análisis y aproximaciones que estudian la relación entre los seres humanos y el espacio que habitan, siendo estos un componente de la concepción del espacio propio del sujeto, esto con el fin de ilustrar como lo imaginario puede transformar lo repetitivo (entendiendo lo repetitivo como la cotidianidad del sujeto) la cual se transforma en algo creativo al momento de usar las imágenes y representaciones que el sujeto otorga al espacio en el que se desenvuelve. Con esto se infiere que la geografía está implícita en la vida de todo sujeto, lo mágico está en la subjetividad e imaginarios que el ser humano crea a partir de su experiencia con el espacio.

Socio-semiótica del espacio

De acuerdo con lo argumentado, las representaciones y manifestaciones que se pueden detectar en la interacción propia que tienen los conductores de camión, desde la manera que interactúan con el espacio desde la cotidianidad al volante permite explicar cómo han ido estructurando, desde sus imaginarios, su lectura y análisis de lo espacial en el significado que le asignan a

cada componente fenómeno y problemática socio- espacial con las que se enfrentan durante sus recorridos.

Para abordar estos significados, Lagopoulos, (2009), presenta la sociosemiótica del espacio como un campo interdisciplinario el cual explora la relación entre el entorno físico, los objetos y los procesos de significación en la sociedad. Tal perspectiva permite considerar que los espacios y lugares son sistemas de signos que transmiten significados culturales y sociales. Esta concepción se conecta con la semiótica del diseño, donde los objetos y estructuras poseen tanto dimensiones materiales como de significado. Con esto la sociosemiótica del espacio nos brinda una comprensión profunda de como la cultura y la sociedad se reflejan en la forma construida y los espacios, abordando tanto los aspectos simbólicos como los materiales en el análisis de la sociedad y la cultura.

Por otra parte, Ingold, (2015) detalla que los caminos y rutas no son tan solo trayectorias físicas, sino que también se logran convertir en un lenguaje que expresa las experiencias, identidades y relaciones de los individuos y las comunidades, en donde cada senda que se traza en el espacio está atravesada de significados que se generan a partir de las vivencias compartidas mostrando así como los caminos se convierten en metáforas de las conexiones humanas, cada encuentro, cada interacción, contribuye a la construcción de una red social abundante en significados.

“se despliega no en lugares sino a lo largo de las caminos o rutas. En el proceso a lo largo de esa trayectoria, cada habitante hace una senda. Donde los habitantes se reúnen, los caminos se entrelazan, como la vida de cada uno está atada a la del otro. Cada entrelazamiento es un nudo, y cuanto más las líneas de la vida se entrecruzan, mayor la densidad del nudo.” (Ingold, 2015)

Lo anterior logra resonar con la idea de que el espacio no es solo un contenedor, sino un contexto activo donde se desarrollan y se negocian las relaciones sociales. los lazos formados por estas interacciones reflejan la formación de las redes sociales y como los espacios pueden ser cargados de simbolismo, historias y sentidos.

Geografías de la memoria: de la categoría de lugar a la memoria social

Ahora bien, para que el conocimiento de los conductores de camión no repose en un abordaje descriptivo en este u otros análisis, y pueda dialogar con enfoques academicistas que entienden e interpretan lo socio-espacial de tal manera que en ese diálogo se logre resaltar como su rol juega un papel relevante, no solo por su desempeño y articulación en las cadenas productivas

y/o de mercado, también porque el acervo de conocimientos que han ido albergando, desde su lugar de enunciación como sujetos socio-espaciales, puede generar aportes significativos tanto en debates académicos como una fuente determinante en los procesos de enseñanza-aprendizaje en escenarios escolares.

Con el ánimo de estructurar dicho conocimiento, y resaltar las formas de interpretación e interacción con el espacio geográfico del que han sido parte los conductores de camión, las memorias que se tejen en su experiencia y movilidad en cada lugar resultan ser un elemento importante con el que se puede fortalecer el presente análisis. (Verdier, 2010) muestra un esbozo de como la memoria ha empezado a tener una cabida dentro de la geografía referenciando a autores como Pivetau quien argumenta que los “lugares de la memoria” contienen una dinámica en la cual memoria se enriquece y permite desarrollar mejor la comprensión del como las personas perciben y logran relacionarse con el espacio, junto con esto, la geografía de la memoria permite revelar las capas subyacentes, lo que implica la idea de que el espacio geográfico también tiene capas de historia y memoria superpuestas. Esto significa que el espacio geográfico no es estático, sino que está impregnado de historias y narrativas acumuladas a lo largo del tiempo, cada capa de memoria superpuesta agrega complejidad a la percepción y el significado del lugar.

Para Foote y Azaryahu (2007), la geografía de la memoria permite entender las relaciones que se empiezan a moldear entre la memoria individual y colectiva, esto gracias a un contexto espacial el cual logra asignar significados a los lugares y paisajes, es así pues como la memoria logra anclarse a los espacios físicos y con ello logra asignarle a los lugares un símbolo, al estar cargados de significados las narrativas consiguen encontrar una forma de ser mostradas por medio de los espacios, siendo así como la memoria también puede hallarse en un medio físico como los son los lugares, logrando vincular el pasado con el presente a través del paisaje.

“La geografía de la memoria localiza la historia y sus representaciones en el espacio y el paisaje. Contesta a la cuestión de dónde está la memoria’ en términos de lugares y sitios que vacían una cierta visión de la historia en un molde de permanencia conmemorativa” (Foote, 2007)

3. Caracterización caso de estudio

Población - conductores de camión

A partir de la relación que se tiene por parte de ambos investigadores con sujetos los cuales son pertenecientes al gremio de los camioneros se facilita un poco más el ámbito del escenario al igual que el de la población, con esto se buscará los espacios propicios para poder entablar las técnicas necesarias, documentando las narrativas que los transportistas puedan llegar a entregar a ambos investigadores cada uno de manera separada con una serie de dos transportistas.

El perfil del primer sujeto entrevistado un hombre con la edad de 70 años el cual ha trabajado como conductor desde que tenía 15 años, pero ha estado inmerso en el mundo del transporte desde los 12 años, el lugar donde ha residido mayor parte de su vida ha sido en Bogotá, más, sin embargo, ha viajado y se ha desplazado por gran parte de Colombia, alrededor de los años de 1968 a 1972. Se dedicó principalmente a transportar mercancías desde Bucaramanga hacia la costa. Estudio en el Colegio Santa Rita durante 3 años. Estudiando también en una escuela rural y volvió a Bogotá, para estudiar en la escuela Distrital.

Por otra parte, el segundo sujeto entrevistado, un hombre de 41 años quien ha vivido toda su vida entre camiones puesto que su padre fue camionero y desde muy pequeño este lo llevo a verse inmerso en ese mundo. Él ha vivido la mayor parte de su vida en la Dorada, es allí donde fue al colegio y aprendió geografía formal, pero también vivió durante un tiempo en Bogotá y en la costa. Gracias al trabajo con los camiones ha recorrido gran parte del territorio colombiano, prefiere trabajar bajo la seguridad que le representan las empresas de transportes ya que dice que ahí cuenta con seguros médicos y demás.

Contextualización temporal y espacial

Dentro de la consolidación de rutas de acceso se puede decir que Colombia cuenta con una extensa red de vías que conectan sus diferentes regiones y departamentos, facilitando el transporte de personas y mercancías, posee una red de vías nacionales tales como la carretera panamericana siendo una arteria vial principal en Colombia, la ruta del sol conectando la capital con las zonas caribes del país, entre otras y teniendo también autopistas que conectan de modo eficaz las ciudades principales, entre estas podemos encontrar la autopista Bogotá – Medellín. Además de las vías nacionales, existen muchas carreteras intermunicipales y rurales que son esenciales para la economía local, permitiendo el acceso a zonas agrícolas y rurales.

El hecho de que en la actualidad ya no se pase por el medio de diferentes lugares, ha representado un cambio en las dinámicas de transporte, principalmente la disminución en la durabilidad del recorrido, no solo en cuanto a tiempo se refiere, sino que también en costos, puesto que este cambio a rutas alternas significa de igual modo una disminución significativa en el combustible que se utilice, para este caso los conductores de camión.

Factores esenciales de las rutas se vieron modificados por cambios estructurales, ya los pueblos o lugares que en el pasado eran ese lugar de encuentro de los conductores de camión, el lugar de descanso o simplemente un lugar para recargar energía fue mutando, ahora las carreteras se han convertido en ese lugar de paso, de descanso y modifica de alguna manera los hitos o nodos de quienes por allí transitan.

4. Metodología

Este trabajo estará mediado desde el enfoque cualitativo donde nos acercamos a las narrativas, vivencias e historias de vida de los conductores de camión, en la búsqueda de ese conocimiento geográfico dentro de sus narrativas propias. Nos aproximamos no solo en el ámbito geográfico, también en el ámbito social, donde hallamos formas de significación dentro del mundo ajeno de los camioneros, de aquellos conductores que pretendemos son distantes de nosotros y olvidados, pretendiendo mostrar como estos titanes de la carretera pueden enseñarnos diferentes reflexiones con la capacidad suficiente para ser llevadas al aula

Método de análisis – dialéctica socioespacial

El análisis es integrado al método de la dialéctica socioespacial, el cual busca comprender la relación entre el individuo y el entorno y como estos se modifican mutuamente, las nociones y relaciones a partir de las diversas interacciones que se dan a largo plazo, dentro de este tipo metodológico es posible evidenciar aspectos ecológicos, geográficos y cartográficos propios del espacio. retomando aspectos de la memoria y la percepción socioespacial, de los conductores de camión. mostrando así cómo ellos se consolidan como entes de distribución y localización en el espacio geográfico teniendo en cuenta la percepción de espacio individual o lugar.

La investigación estuvo guiada por dos metodologías pertenecientes al enfoque cualitativo, la historia de vida como base fundamental en este trabajo ya que se extrajeron relatos que nos permitieron contextualizarnos en un lugar y momento específico, con los conductores de camión teniendo en cuenta que estas personas pueden llegar a ser consideradas nómadas de la

carretera, junto a esta metodología también se puso en práctica la entrevista de tipo abierta la cual cuenta con características de ser una conversación de tipo más horizontal donde la conversación es más natural y no se rige tanto por una serie de preguntas ya establecidas de tipo guion

Instrumentos:

Entrevista abierta - historia de vida

La entrevista como técnica investigativa recoge aspectos conversacionales y al mismo tiempo se mezclan tres aspectos que coexisten haciendo que cada uno de ellos retroalimenta al otro, estos son: la entrevista como técnica, como relación y como proceso, cada uno de estos aspectos debe de responder al interés temático al que va encaminado el trabajo investigativo. Para Juan Tanguenca (2012) “La entrevista forma parte de las técnicas de investigación social cualitativas, cuya función es interpretar los motivos profundos que tienen los agentes a la hora de actuar o pensar de determinado modo con respecto a distintos problemas sociales.”

(Tanguenca, 2012)

Dentro del amplio abanico de tipos de entrevista, este trabajo hará uso de la entrevista abierta, un formato más libre de interacción entre el entrevistado y el entrevistador, “En general se trata de preguntas abiertas que son respondidas dentro de una conversación, teniendo como característica la ausencia de una estandarización formal.” (Egg, 2011).

Con esto, este trabajo hace un acercamiento a aquellas narrativas que componen el contexto de los conductores de camión, donde por medio de esta herramienta metodológica se extrajeron las historias de vida de ellos, enfocándonos en el componente de la memoria capaz de reconstruir lugares e interpretaciones del sujeto dentro del espacio mismo con el fin de poder recoger dos narrativas que pueden llegar a tener aspectos similares, construyendo así una memoria colectiva, pero para poder llegar a ello fue necesario implementar esta herramienta de recolección donde se buscó poder tener una conversación sobre su vida con estos conductores de camión.

Preguntas guía

Con el fin de analizar los conocimientos que pueden transmitir los conductores de camión desde sus memorias y su accionar como sujetos socio espaciales, se decidió implementar una entrevista semi estructurada por medio de la cual ellos nos contaron sus experiencias, esta se realizó bajo la premisa de las siguientes preguntas guía.

Aspectos generales de la ruta

- ¿Qué puntos geográficos reconoce como primordiales en el recorrido Bogotá - Ibagué?
- ¿Qué aspectos hacen que esos lugares sean primordiales para el recorrido?
- ¿Qué características geográficas se resaltan más en la ruta Bogotá - Ibagué?
- ¿Qué prácticas de orientación son utilizadas por el gremio camionero en el caso de pérdida?
- ¿Mitos y supersticiones frente al ser camionero y a la ruta?
- ¿Qué consideraciones se deben tener presentes para tomar esta ruta?
- ¿Qué mejoría en los tiempos de transporte se han presentado por el cambio de las carreteras en la ruta Bogotá - Ibagué?
- ¿Cuáles son los mejores horarios para recorrer esta ruta?

Contexto de la construcción del sujeto socioespacial

- ¿Cuáles son los lugares dónde ha vivido la mayor parte de su vida?
- ¿Dónde ha estudiado? O ¿Dónde le han enseñado sobre geografía?
- ¿Dónde aprendió a manejar el camión?
- ¿Desde hace cuánto es camionero y como comenzó?
- ¿Tiene o ha tenido camión propio?
- ¿Qué diferencia hay en el funcionamiento de un camión moderno y uno antiguo? (¿esto mejor o empeora los desplazamientos?)
- ¿Qué diferencia hay entre ser independiente y ser trabajador de una empresa?
- Desde su experiencia, ¿De qué manera entiende la geografía?
- ¿Cómo se transmite el conocimiento geográfico entre compañeros, amigos y familia de los conductores?
- ¿Qué interacciones con las personas se realizan durante el recorrido Bogotá - Ibagué?

El Saber Geográfico de los conductores de camión

- ¿Cuáles considera que son los lugares que ayudan a orientarse de mejor manera?
- ¿Usted como entiende el espacio desde la experiencia recogida en todos estos años?
- ¿Cuáles son los desvíos que tiene esta ruta?
- ¿Qué tan confiables son los desvíos dentro de la ruta Bogotá Ibagué?
- ¿Qué problemáticas sociales? comúnmente se encuentran/son visibles en el recorrido de la ruta Bogotá - Ibagué?

- ¿El clima condiciona su corporalidad y al mismo tiempo la carretera que conecta a Bogotá con Ibagué?
- ¿Hay trayectos de la ruta en los que el terreno sea inestable? ¿Cuáles son?
- ¿Cómo ha cambiado el trayecto de la ruta en los años en los que la ha recorrido?
- ¿Qué hechos importantes han ocurrido para que se den esos cambios en la ruta?
- ¿Qué actividades económicas se pueden observar desde el camión durante el trayecto de la ruta (al lado y lado de la vía)?

5. Categorías resultantes del problema social

Para interpretación de los saberes geográficos contenidos en las memorias de los conductores de camión se encontraron los siguientes elementos relevantes para el problema social de este trabajo de grado.

Geografía de la percepción:

Dentro de los elementos relevantes hallados en las entrevistas se pueden rescatar para esta categoría el cómo los conductores de camión logran establecer unos puntos o “hitos” donde los objetos fijos llegan a convertirse en referencias geográficas, en donde a su vez las personas que allí transitan o habitan también se convierten en elementos importantes para la concepción y el imaginario colectivo, además de lograr una sensación de orientación en donde los sentidos forman una técnica de orientación. Esto es algo lo cual se pudo extraer de la entrevista con uno de los conductores.

... Por ejemplo, la ruta Bogotá - Ibagué, uno para por aquí en un municipio que se llama Granada a orillas de carretera, pues jurisdicción de Granada. Para uno a engrasar el carro, por ejemplo, se le hace una revisioncita, se engrasa en el carro y continúa su viaje. Más adelante hay un peaje para uno a tomarse un tintico para revisar el carro después de 1:30 H a 2 horas de camino. Vuelve y, para por decir algo, cerca Melgar o en Melgar... Resultados de las entrevistas (Anexo 1).

Por otra parte, el reconocer los cultivos, las condiciones climáticas, entre otros elementos presentes casi que exclusivamente en lugares como lo son la ruta Bogotá – Ibagué, representan parámetros importantes y trascendentales dentro de la percepción e imagen de un lugar, pero no solo lo natural forma esta percepción de lugar, se tiene también en contraste elementos de adaptabilidad que se le han otorgado a los conductores de camio dentro de las estaciones de servicio.

“Es que por ahí encuentro pues paraderos, cambiaderos de aceite, hoteles. Sí, sí, sí me hago entender están las estaciones de servicio mecánicos que hay en la vía. Eso, eso, puntos que pues. Pues son Como reverente, no, son como de reverencia para para para para para no debe llegar con todo, si va como en la noche o se vara en carretera uno, ve que ya lo tenga, ya sabe más o menos donde llegar” (Anexo 2)

Estos lugares son primordiales en el desplazamiento, cuentan con estaciones de servicio las cuales permiten un cuidado para el conductor y para el camión. Mientras que anteriormente no había una opción así. Y tenían que dirigirse a los ríos más cercanos para realizar sus actividades de aseo personal

Socio semiótica del espacio:

Se pudo extraer elementos de los cambios físicos en las rutas y en los entornos que estas atraviesan, dentro de estos cambios encontramos a grandes rasgos que antiguamente se debía de entrar a los pueblos que atravesaran las rutas, por ejemplo; Anteriormente se entraba directamente a Fusagasugá, Melgar, Girardot, Espinal, Chicoral, Gualanday y al centro de Ibagué. Actualmente no, en la actualidad las vías no pasan por esos pueblos, ya que son vías alternas desarrolladas para acortar camino. Y anteriormente, el desplazamiento en un vehículo de carga pesada se demoraba unas 7 horas, hoy solo de 4 horas con 30 Min a 5 horas. También hay elementos de las entrevistas que permiten hablar de las rutas de alta montaña.

... Eso no son las carreteras de alta montaña. Pues hoy hay sitios donde la tierra es muy floja, muy suelta. Y de pronto, cuando llueve mucho, se dan los deslaves, lo que se llama un deslave que es una caída de piedras de tierra, de todo, de lodo. Y se cerraba la vía y esperar hasta que pasara. Le tocaba a uno mismo de pronto, ayudar con pica y pala para poder pasar. Antiguamente, le tocaba eso, hay carreteras, por ejemplo, la carretera para Urabá. Eso era una de pica y pala todo el camino. Hay mucha carretera, mucha trocha que eso le tocaba a uno duro, la carretera de los cueros a Málaga, por ejemplo. Eso toca con pica y pala. En el llano, las carreteras del llano, lo mismo tocaba pica y pala. Y usted, si no tenía pica y pala, eso no se meta por allá, porque eso, cuando el carro se enterraba, toca sacarlo o sacarlo, descargarlo, sacarlo, volverlo a cargar y continuar el recorrido. Y así durante unos dos, 3 días, 4 días. Dependiendo... Resultados de las entrevistas (Anexo 1).

Es así como estos elementos de las entrevistas se logran acoplar a esta categoría, dado que la socio-semiótica del espacio, explora la relación entre el entorno físico, los objetos y los procesos de significación en la sociedad. Estos entornos físicos cambian a lo largo de la historia

de las rutas de transporte, para un camionero actualmente no es común transitar por medio de un entorno urbano, a menos que su ruta de cargue y descargue de mercancía así lo requiera. Pero a su vez, el constante diálogo con las rutas de carga, es importante ya que estos cambios dentro de los caminos transitados por los conductores de camión también van ligados a cambios y avances tecnológicos con los cuales se cuenta, en la actualidad, como lo puede ser el uso de waze, el cual puede permitir una optimización del tiempo y condiciones de la ruta, las que deberían presentar mejores condiciones, están presentes dentro de la construcción del camionero como sujeto socio espacial, el cual habita y transforma de manera no indirecta el espacio que lo rodea.

“Pues pues como, pues como ya ahora ya está, pues la de esa tecnología del del waze. Ajá. ¿Pues ya, pues ya uno ya en eso ya uno ya sí, se va ubicando en el teléfono sabe uno dónde está Y uno ve ya la ubicación, o sea, no todas las veces, no, sí. Como no lleva tanto, no ya más. O menos va mirando en que parte está y en donde va...” (Anexo 2)

Podemos encontrarnos también esta categoría aspectos sociales, económicos y culturales, estos elementos fueron retratados en la entrevista con uno de los conductores de camión quien afirmaba que dentro de los aspectos sociales se puede destacar la inseguridad la cual se manifiesta en las horas de manejar y en las velocidades que se deben de tener, ya que el conductor no puede ir muy despacio debe de ir a una velocidad de 70 a 80 km, ya que ir a menor velocidad puede hacer que lo roben. Por ejemplo, en el tramo entre Flandes y Gualanday, este es un tramo crítico entre las 12 y las 3:00 H de la mañana. Aunque en general en cualquier carretera puede suceder estos actos de inseguridad, con esto también la falta de acompañamiento por parte de la policía a los transportadores es un aspecto social que se presenta en la ruta.

Un aspecto social y económico que evidencian los conductores son los cambios en la misma economía nacional ejemplo de ello se ve durante la ruta de Bogotá – Ibagué, la falta de cosechas que antiguamente se veían a lo largo de la ruta ha cambiado, cosechas de arroz y fruta como el mango, entre Chicoral, había grandes cultivos de arroz, de maíz, de sorgo o de algodón hoy en día, a duras penas se ve, hoy en día están sembrando maíz. “Se ha perdido bastante economía, con lo que los políticos inventaron el famoso TLC, eso afectó bastante la agronomía en gran parte del país”. (Anexo 1).

Y es algo que se puede evidenciar no solo en la ruta de Bogotá a Ibagué, sino en todo el país.

Muchas personas que tenían sus cultivos de algodón o de mango perdieron y tuvieron que invertir en cualquier otra cosa que sea rentable, especialmente en la ganadería. Y en las fincas de la sabana de Bogotá también se evidencia esta pérdida de agronomía, muchas fincas lecheras, paperas, albaceas o maiceras hoy en día ya solo son bodegas de grandes empresas. Entonces se perdió todo eso y por supuesto, esto afecta a los conductores de camión ya que hay menos carga.

Geografías de la vida cotidiana y los imaginarios:

Dentro de esta categoría se logran rescatar elementos de una de las entrevistas en las cuales uno de los conductores entrevistados ha viajado y se ha desplazado por gran parte de Colombia, alrededor de los años 1968 a 1972 Se dedicó principalmente a transportar mercancías desde Bucaramanga hacia la costa, conociendo así, gran parte del país, lugares como: Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, entrando por Bucaramanga, Aguachica. la Paz, Valledupar, (César), Ciénaga, Fundación, (Magdalena), entre muchos otros.

Uno de los conductores, describe desde su experiencia a la geografía como algo maravilloso y que al mismo tiempo otorga nociones de muchas cosas, como por ejemplo como los espacios poseen una memoria por medio de la señalización antigua, compartiendo también que el conocimiento geográfico se da por medio de la experiencia misma, una experiencia ligada al conocimiento. “Ahí está el conocimiento de que empiezan a andar en un carro a un lado y para otro”. (Anexo 1).

Otro elemento que se rescata de las entrevistas y permite alimentar esta categoría es que la interacción que se da durante el recorrido puede ser mediante el comercio o en algunos puntos, bien pueden ser de comida, puntos de recarga de combustible, entre otros, en estos puntos los conductores pueden compartir como tramos de la vía o incluso con las personas que allí comparten información, anécdotas, experiencias, etc.

Una generalidad que se encontraba en las entrevistas es que el conductor de camión comprende de su propia manera el espacio estableciendo una serie de referentes los cuales ellos mismos establecen, es así, como dentro del contenido de la entrevista se relaciona el texto de Arthur Fontgaland (2018) ya que existen elementos que el menciona, los cuales son expuestos por los conductores de camión en esta entrevista, elementos tales como la historia de vida de ellos, quiénes son, qué hacen y la importancia de estos con relación al país.

Geografías de la memoria: de la categoría de lugar a la memoria social.

Los elementos que se logran rescatar de las entrevistas que permiten relacionarse con esta categoría se basa principalmente en la orientación espacial que pueden desarrollar, ya que la geografía tradicional nos expone una manera básica en orientación ligada principalmente a puntos cardinales (en ocasiones confusos) y líneas en un mapa las cuales marcan rutas, ríos y otra serie de elementos cartográficos esenciales para la orientación espacial. Es aquí donde la forma en la que los camioneros entienden e interpretan la geografía, en donde estos empiezan a generar bordes, nodos y líneas imaginarias, las cuales se superponen a lo academicista.

Es así como los conductores se permiten identificar de manera propia la ruta más usada y/o transitada, siempre se tiene en cuenta el ver cuál es la carretera más usada, bien sea destapada o pavimentada, eso siempre se nota en la destapada se ve el desgaste de la vía y en la pavimentada se ve cuál es que más brilla por ende esa es la que más se usa y lleva a un pueblo cuando hay un “brazo” o una variante y se ve poco uso significa que por ahí no es y es mejor preguntar para saber por dónde se sale, a donde se quiere llegar.

... Cuando va uno a diferentes sitios de Colombia, está uno en todos lados, en todas partes está uno. Uno tiene. O ha tenido memoria para visualizar y canalizar todos esos espacios. Porque cuando uno llega a una ciudad, uno se orienta, ya, por ejemplo, ya llegué a Armenia. Y usted ya se orienta en Armenia, ya corre para un lado para otro. Entonces ya conoció el espacio, aunque usted no sea perteneciente a ese espacio, ya lo conoce y ya tiene noción de ese espacio. Y así sucesivamente en todas las ciudades. Y así conoce la gran parte comercial, la parte industrial... (Anexo 1).

En muchos casos la comunicación también hace parte fundamental de la orientación, la comunicación en medio de la carretera antiguamente era diferente a la de hoy, los conductores se encontraban en medio de un restaurante se hablaba de cómo se encuentra la carretera y demás, actualmente no es así, ya que todo es por medio del WhatsApp y otro tipo de comunicaciones. Con esto, la interacción entre otros conductores ha quedado completamente a un lado. Especialmente cuando el conductor se encontraba con los compañeros durante las restricciones. La restricción consiste en unas ciertas horas en las cuales los conductores de camión no pueden transitar. Creadas para permitir un tránsito cíclico de los turistas y/o vehículos particulares, que puede variar en horas dependiendo del día lo más común de entre las 8 y las 16 horas, dejándole al conductor de camión un tiempo limitado para movilizarse, pero al final termina siendo una pérdida para ellos ya que se aumentan los tiempos de transporte, debido a que le representa al conductor una movilización fuera del tiempo estimado.

“...si un viaje Bogotá – Barranquilla le representa 24 horas de viaje y en total unas 30 a 32 horas con descanso cuando hay jornada de restricción, esto representa que aumenten los tiempos operarios, que ya dejarían de ser esas 30 – 32 horas y se convertirían en un viaje de hasta tres días por las pausas cíclicas que hay que hacer debido a la restricción, esto representa un aumento en sobrecostos ya que se suman de mas los gastos en comidas, hoteles y parqueaderos.” (Anexo 1)

Saber Geográfico de los Conductores de Camión

Los cambios de clima, los elementos presentes dentro de las carreteras, son apreciaciones las cuales se encuentran presentes dentro de la memoria de los conductores de camión y son transmitidas a sus familiares, amigos o allegados a través del mismo oficio, puesto que muchos de ellos y como es el caso de los entrevistados, empezaron como auxiliares de conductores de camión, es precisamente en estos recorridos que los saberes geográficos y prácticos se van transmitiendo y es ver desde muy temprano en la infancia como se generan estas transformaciones dentro de los paisajes, las modificaciones en las rutas y carreteras y a su vez las transformaciones económicas que puede llegar a tener una ruta como lo es la de Bogotá – Ibagué a lo largo de las décadas

“Pues de cambios en la ruta, no, no todos lo mismo, lo que sí ha cambiado es, o sea, eso es como están arreglando la ruta hay mucho trancón pues por arreglos de la vía, ahí entre honda y mariquita hace como un mes hubo un cambio ahí porque estaban acondicionando la báscula llegando al peaje. Ahí también toca esperar como 20 minutos o media hora que arreglaran la vía para eso. Ajá. Y allá entre Mariquita y san Felipe también lo mismo. Y así sucesivamente, pero el resto, ya como le digo de honda a Ibagué, la carretera es muy buena, excelente sí.” (Anexo 2)

Uno de los sujetos entrevistados define desde su experiencia la geografía como algo maravilloso ya que al mismo tiempo la geografía le otorga nociones de muchas cosas, como, por ejemplo, como los espacios poseen una memoria por medio de la señalización antigua, comparte que el conocimiento geográfico se da gracias a la experiencia misma, una experiencia ligada al conocimiento. “Ahí está el conocimiento de que empiezan a andar en un carro a un lado y para otro.” (Anexo 1), exteriorizando también que la interacción que se da durante el recorrido este puede ser mediante el comercio o en algunos puntos, bien pueden ser de comida, puntos de recarga de combustible, entre otros, en estos puntos los conductores pueden compartir como tramos de la vía o incluso con las personas que allí comparten información,

anécdotas, experiencias, etc.

Es a partir de lo aprendido en el aula que él empieza a relacionar las carreteras nacionales, esto genera una facilidad dentro de la ubicación a la hora de conducir el camión, pero el sujeto también menciona la importancia de preguntar dentro de la comunidad de cada lugar el cómo dirigirse a otro lugar, los taxistas y otros habitantes empiezan a jugar un papel importante dentro de la creación de esa geografía de los imaginarios.

Los conductores de camión a lo largo de su vida llegan a acumular a un acervo de conocimientos principalmente experienciales y vivenciales, los cuales les permiten comprender e interpretar la geografía de una manera no convencional o tradicional respondiendo así a una articulación entre su conocimiento significativo y el mercado en sí, puesto que ellos no nos aportan simplemente un abordaje netamente descriptivo, si no por el contrario traen una forma de adquirir conocimiento a partir de las vivencias cotidianas.

Es allí en donde Nicolas Verdier (2010), muestra cómo la memoria juega un papel fundamental dentro de la geografía que nos rodea y evidencia cómo la geografía al igual que la memoria y la historia forman un cúmulo de capaz que caracterizan al sujeto dentro del espacio que habita y que transita.

Capítulo 2. Propuesta Pedagógica

De la Memoria al Conocimiento: Narrativas de Conductores y su Impacto en el Proceso Educativo

La temática de esta investigación se centra en comprender cómo los conductores de camión se convierten en sujetos socioespaciales al interpretar las transformaciones del espacio a lo largo de la ruta Bogotá - Ibagué, basándose en sus recuerdos y experiencias personales. El propósito de esta investigación es explorar y documentar cómo la memoria y el conocimiento geográfico se entrelazan en la construcción de la identidad y el entendimiento espacial de los conductores de camión. Esta investigación es relevante en el contexto educativo ya que permite a los estudiantes entender cómo se construye el sujeto socio - espacial y con esto como ellos mismos dentro del contexto de su espacio también se constituyen como un sujeto socio - espacial.

La práctica pedagógica de la propuesta está proyectada para estudiantes de los cursos 502 y 504 de primaria. El criterio de selección de este grado escolar para la práctica pedagógica es a partir de los documentos Estándares básicos de competencias en Ciencias Sociales y Ciencias Naturales, y Derechos básicos de aprendizaje, publicados por el Ministerio de Educación Nacional en el 2004 y 2016, respectivamente. Según estas publicaciones, se sugiere que los estudiantes de grado 5° deben abordar contenidos de geografía a partir de las relaciones espaciales y ambientales, así como la comprensión de la organización territorial existente en Colombia y las particularidades geográficas de las regiones, contenidos que hacen parte del abordaje del problema social de este proyecto de grado.

Caracterización del espacio de practica: Colegio Rodrigo Lara Bonilla

El espacio de practica pedagógica se realizó en la institución educativa Rodrigo Lara Bonilla, esta institución está ubicada en la localidad 19 de Bogotá, Ciudad Bolívar, siendo esta una de las más extensas de la ciudad ocupando el tercer puesto, siendo superada por las localidades de Usme y Sumapaz. Localizada al sur de la ciudad y colindando al norte con la localidad de Bosa, al sur con las localidades de Usme y Sumapaz, al occidente con el municipio de Soacha y al oriente con las localidades de Tunjuelito y Usme. La historia de esta localidad se empieza a dar desde los años cuarenta con las primeras parcelas de tierra y con ello los primeros asentamientos en la década de los cincuentas, los primeros pobladores eran personas pertenecientes al Tolima, Boyacá y Cundinamarca, para los años setenta se tenía la aproximación de que la población perteneciente había crecido a 50.000 habitantes, para este

momento el espacio de la localidad era perteneciente al municipio de Bosa. Para los años ochenta muchas personas habían poblado la parte alta de las montañas dando origen a muchos barrios hoy conocidos. (Alcaldía Mayor de Bogota, 2024)

Para el año de 1991, a Bogotá se le otorga la naturaleza de Distrito Capital, ya en 1992 se constituye la localidad de Ciudad Bolívar respetando y manteniendo las nomenclaturas pertenecientes. La localidad cuenta con una topografía la cual el 90% es de tipo montañosa y el 72% de la topografía es considerada rural. Por otra parte, la localidad posee cuatro vías de acceso siendo estas la Autopista sur, la Avenida Villavicencio, la Avenida Boyacá y la Avenida Jorge Gaitán Cortes. Está dividida en ocho UPZ y al mismo tiempo cuenta con corregimientos rurales, las UPZ pertenecientes son: UPZ 63 El Mochuelo, UPZ 64 Monte Blanco, UPZ 65 Arborizadora, UPZ 66 San Francisco, UPZ 67 El Lucero. UPZ 68 El Tesoro, UPZ 69 Ismael Perdomo. (Alcaldía Mayor de Bogota, 2024)

La institución educativa se encuentra en la UPZ 66 San Francisco, clasificada como unidad residencial de urbanización incompleta, lo que se refiere a un sector periférico con estratos 1 y 2, cuenta con una extensión de 178,6 hectáreas, esta UPZ colinda y limita al norte, con la avenida Villavicencio y la UPZ Arborizadora por el oriente colinda, con el río Tunjuelo y la UPZ Tunjuelito de la localidad que se llama de la misma manera (Tunjuelito) por el sur, con la UPZ Lucero y por el occidente, con la UPZ Jerusalén. (Cogua, 2013)

Mas exactamente la institución educativa está ubicada en el barrio Candelaria la Nueva, perteneciente la UPZ 66, este barrio es caracterizado por contener dentro de él la Universidad Distrital, con la sede de tecnología, esto permitiría que los usos residenciales en una gran mayoría se transformaran a usos comerciales.

Presentación de la Propuesta Curricular de la Institución

Dentro de lo relacionado con la formación a nivel institucional, enmarcado dentro del manual de convivencia de la institución se observa de manera clara un principio que se transversaliza a nivel institucional:

“Artículo 7. Propósito

Contribuir al desarrollo de ciudadanos autónomos, sujetos de derecho, críticos, reflexivos, propositivos, conscientes de interpretar, comprender y transformar su realidad para desempeñarse en un contexto multicultural, diverso y pluricultural, mediante la vivencia de los Derechos Humanos.” (IED Rodrigo Lara Bonilla, 2023)

La institución busca que cada uno de los estudiantes en formación, que vivencien y apropien competencias básicas ciudadanas que pueden contemplarse como lineamientos de formación al interior de cualquiera de las materias, es decir, las competencias están inmersas en los procesos académicos que se desarrollen dentro de cada asignatura y que a su vez fortalecen el proyecto de derechos humanos que trabaja la institución desde su PEI. (IED Rodrigo Lara Bonilla, 2023).

La Institución Educativa Rodrigo Lara Bonilla es de carácter oficial, de educación formal, presta el servicio educativo a niñas, niños, jóvenes y adultos. Primera Infancia: pre jardín, jardín y transición; Educación Básica: 1° a 9°; Educación Media: 10° y 11°. Promueve procesos de educación inclusiva de niños, niñas y jóvenes con discapacidad siguiendo los lineamientos del decreto 1421 de 2017. De igual forma ofrece procesos de inclusión familiar por medio de la educación formal por ciclos para adultos en la jornada nocturna y no formal los fines de semana contando con convenios con instituciones de educación superior como la Universidad Javeriana y la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca quienes apoyan los procesos de formación con cursos de capacitación para el trabajo, ocupación del tiempo libre y toma de decisiones. (IED Rodrigo Lara Bonilla, 2023).

A través de la resolución 1905 de 20 de octubre de 2015, se reconoce a la institución educativa participe en la jornada extendida , que consiste en complementar la jornada escolar con espacios de aprendizaje donde se desarrollan procesos que estén relacionados con las diferentes líneas pedagógicas dadas desde la SED (decreto 421 del 2019) como son : el deporte, el arte y la cultura, la oralidad, el bilingüismo, la ciencia y tecnología, los semilleros de investigación , que complementan las áreas del conocimiento, contribuyendo a la calidad de la educación con la pertinencia de la jornada completa y a la vez disminuir brechas de inequidad que existen en el sistema educativo. Esta jornada completa cuenta con la infraestructura institucional y también con escenarios específicos para dar un servicio intencional a lo que se quiere con esta estrategia. Los actores que intervienen en su desarrollo son docentes de la SED, formadores de las diferentes entidades aliadas como Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte IDR, Orquesta Filarmónica de Bogotá OFB, Planetario Distrital, igualmente entidades privadas como Compensar y Colsubsidio. Esta jornada completa está dada desde los grados primero hasta noveno. (IED Rodrigo Lara Bonilla, 2023).

El Colegio Rodrigo Lara Bonilla desarrolla el proyecto 7689: Educación Media para el siglo XXI (articulación de la media), en alianza con Instituciones de Educación Superior IES y

Servicio Nacional de Aprendizaje SENA. Ofreciendo una diversidad de programas que permiten desarrollar y potencializar las capacidades, competencias, habilidades e intereses de los estudiantes de grado décimo y once (media), brindándoles herramientas que permiten fortalecer su proyecto de vida profesional y/o laboral. El programa se desarrolla en contra jornada, bajo la dirección de la coordinación de articulación, de la mano del equipo de orientación de la institución, el cual fortalece este proceso con el plan de Orientación Socio Ocupacional (OSO) “Rodriguista proyectando el futuro”. (IED Rodrigo Lara Bonilla, 2023)

Es así como se tiene en cuenta la transversalización de los siguientes principios:

- Principio ético y dignidad humana
- Principio epistemológico y del conocimiento
- Principio filosófico de democracia participativa

Del trabajo de estos principios se logran desprender los siguientes ejes institucionales:

- Inclusión
- Ética del cuidado
- Formación en Derechos Humanos
- Educación tecnológica
- Áreas Fundamentales
- Desarrollo Humano
- Participación
- Convivencia
- Manejo del Conflicto
- Formación política

Por ende, tanto los principios como los ejes institucionales atraviesan la básica, la media y la secundaria en toda la institución.

BALANCE DE PROPUESTAS PEDAGÓGICAS Y/O EDUCATIVAS AFINES

En el panorama educativo contemporáneo, la exploración y comprensión de propuestas pedagógicas y educativas se ha convertido en un imperativo para abordar los desafíos cambiantes en la enseñanza y el aprendizaje. Este análisis se enfoca en rastrear, identificar propuestas educativas afines, con el propósito de poder evidenciar propuestas que tengan un camino similar al que se espera lograr con este trabajo.

Dentro de esta búsqueda podemos resaltar a aquellos trabajos que, aunque no están encaminados como el trabajo acá presentado, si tienen elementos que hacen significativo la noción de pensar a los lugares como una pieza de la memoria, como es el caso del trabajo de los autores: Umbarila Camargo Hernando Luvin, dentro de su trabajo de grado buscan establecer los efectos de la memoria en la comunidad centrándose en la evocación y construcción colectiva de la memoria en relación con el legado de Fals Borda en la vereda de Saucio Municipio de Chocontá, dentro de su trabajo se establece un apartado en el capítulo dos titulado “Lugares de la Memoria”, este elemento nos permite mostrar y comentar que los lugares cuentan con la capacidad suficiente para ser contenedores de memoria y esta es expresada en las personas que habitan o recorren estos lugares, “Los lugares donde se refugia la memoria son, sin duda, esos espacios que obligan a recordar y mantener viva la historia; Son espacios físicos y geográficos tal vez enmarcados en algún topónimo que obliga a responder el porqué de su nombre.” (Umbarila, 2019)

Otro trabajo que nos permite ampliar este panorama sobre el lugar y como este crea una serie de sentimientos y emociones sobre el sujeto que está inmerso en este es el trabajo de la autora Sonia Yineth Dimas Escobar, este trabajo tiene como finalidad describir los límites de una estrategia educativa destinada a facilitar el aprendizaje significativo del concepto de lugar, utilizando enfoques de la geografía humanística y basándose en la experiencia adquirida durante las prácticas educativas con los alumnos del grado 703 del colegio distrital Alfonso Reyes Echandía, dentro de este trabajo la autora hace mención del lugar como un espacio en el cual el sujeto crea y adapta emociones, sentires y conexiones significativas.

“...siendo el resultado de una apropiación no solo de carácter territorial, sino que establece canales de comunicación mediadas por un lenguaje común, naturalmente cargado de elementos simbólicos y significantes que van a ser proyectados en torno a demarcaciones espaciales en que de manera cotidiana el individuo y la sociedad llevan a cabo prácticas vitales...” (Escobar, 2019)

Sin embargó, la escasez de información sustancial y detallada sobre el tema objeto de estudio ha representado un desafío notable en el proceso de investigación. La ausencia de fuentes específicas y exhaustivas ha limitado significativamente la identificación de propuestas pedagógicas y educativas afines que pudieran servir como puntos de referencia para el análisis, a pesar de estas dificultades, se ha procurado construir un análisis sólido, basado en fundamentos teóricos reconocidos y en la consideración meticulosa de cualquier información disponible, reconociendo al mismo tiempo la necesidad de una mayor investigación específica

en este ámbito particular en el que se destaca la categoría espacial en los estudios e investigaciones de la memoria social.

Pedagogía Crítica y Emancipación del Saber desde las Narrativas de los Conductores de Camión

La propuesta pedagógica gira en torno a la pedagogía crítica, dado que esta destaca la importancia de la inclusión de perspectivas diversas y la interdisciplinariedad, los cuales son elementos fundamentales dentro de la perspectiva de los conductores de camión vistos y entendidos como sujetos socio espaciales los cuales a su vez son transmisores de conocimiento geográfico, pero también social. Este enfoque nos da la capacidad de considerar una variedad de voces y perspectivas que enriquecen la comprensión de los fenómenos estudiados y contribuye a la formación académica no tradicional. Ahora bien, la pedagogía crítica nos proporciona las herramientas para realizar investigaciones profundas y reflexivas, que pueden preparar a los estudiantes para contribuir en maneras diferenciales en la apreciación y disposición de la geografía, memoria y relación socioespacial y a su vez se vincula integralmente con el enfoque investigativo del problema social.

Las memorias de los conductores de camión son testimonios valiosos que ofrecen una ventana a experiencias cotidianas, luchas y aprendizajes que a menudo quedan fuera del ámbito académico y social, estas narrativas no solo documentan el trabajo y las dificultades que enfrentan en su día a día, sino que también reflejan una forma de conocimiento que se ha desarrollado en el contexto de su realidad y en muchos casos se ha logrado construir a lo largo de años de experiencia si ponemos en contacto estas narrativas con el ámbito académico, se contribuye de manera significativa a la resignificación de saberes, ya que se reconocen y validan saberes que emergen de la práctica y la experiencia, en contraste a los conocimientos dominantes que suelen liderar el discurso académico estancándose en saberes estáticos los cuales a largo plazo no son interiorizados por los estudiantes.

Este proceso de validación de las memorias tanto individuales como colectivas es crucial para construir un horizonte más equilibrado del conocimiento, las narrativas de los conductores son ricas en contenido y ofrecen perspectivas únicas sobre el mundo del transporte, la economía formal e informal, las dinámicas sociales de las comunidades a las que llegan, los constantes cambios geográficos que pudieron haber atravesado los espacio, las diferentes culturas con las cuales el conductor está en contacto. Al compartir estas narrativas, se abre un espacio donde el

conocimiento nace desde las experiencias y se reconoce la importancia de las voces populares, voces las cuales en este caso serian la de los conductores de camión. Esto no solo empodera a los conductores, sino que también enriquece el tejido de saberes al incluir experiencias diversas.

La capacidad de estos conductores para contar sus historias, convertidas en narrativas documentan no solo su labor, sino también los desafíos y aspiraciones que enfrentan en su trabajo diario al hacerlo, crean un espacio de reflexión y comprensión que puede ser profundamente emancipador, el acto de narrar permite que los conductores se reconozcan a sí mismos como agentes de saberes. Su conocimiento, que proviene de la experiencia acumulada a lo largo de los años, adquiere un valor significativo en el contexto social y educativo, al ser considerado una forma legítima de saber.

Este cumulo de saberes por parte de los conductores de camión permite desafiar al modelo educativo bancario en el cual tan solo existe un saber legitimo por parte del maestro, mientras que el estudiante solo deposita dichos saberes en alguna parte de la memoria o simplemente hace caso omiso de dicho conocimiento.

La enseñanza se entiende aquí como depósito, transmisión e instrucción mecánica. La actividad educativa se desarrolla de acuerdo con una rígida previsión, en base a textos escritos formalistas y de espaldas a la realidad personal y social de los estudiantes. (Monteagudo, 2007)

Retomando el pensamiento de Paulo Freire este enfatiza la importancia de desarrollar una conciencia crítica, es así pues como las memorias de los conductores pueden funcionar como herramientas poderosas para fomentar dicha conciencia, al permitirse reflexionar sobre sus realidades y las condiciones laborales que enfrentan los conductores pueden cuestionar y enseñar contenidos curriculares que atraviesan sus vidas y su trabajo, este proceso de reflexión colectiva no solo enriquece el entendimiento individual, sino que también promueve una educación critica del mundo donde vivimos permitiendo así que la narrativa se convierte en un vehículo para la educación social.

La transitividad crítica es el objetivo de una formación activa y dialógica. Su objetivo es educar para la responsabilidad social y política. "Se caracteriza por la profundidad en la interpretación de los problemas; por la sustitución de explicaciones mágicas por principios causales; por tratar de comprobar los ´descubrimientos` y estar dispuesto siempre a las revisiones... (Monteagudo, 2007)

Las historias compartidas por los conductores pueden facilitar un espacio educativo dialógico, donde se intercambian experiencias y saberes, este tipo de interacción no solo enriquece el conocimiento individual, sino que también crea una comunidad de aprendizaje que desafía lo tradicional en la educación al fomentar el diálogo, se permite un aprendizaje más significativo y contextualizado, que responde a las realidades de los participantes. Esto es particularmente relevante en contextos donde las voces de los estudiantes pueden ser minimizadas o ignoradas en la educación formal tradicional.

“para Freire el conocimiento de la realidad no es un acto individual ni meramente intelectual. Conocer el mundo es un proceso colectivo, práctico y que involucra diferentes formas de saber: la conciencia, el sentimiento, el deseo, la voluntad, el cuerpo. Toda práctica educativa debe reconocer lo que educandos y educadores saben sobre el tema y generar experiencias colectivas y dialógicas para que unos y otros construyan nuevos conocimientos. (Carrillo, 2007).

Las memorias de los conductores son una forma de esparcir una serie de conocimientos desde sus experiencias, al visibilizar estas narrativas, se desafía el dominio de ciertos saberes y se reconoce la diversidad de conocimientos que existen en la sociedad.

En conjunto, todos estos elementos destacan la importancia de valorar y aprender de las experiencias de aquellos cuyas voces no han sido escuchadas, al reconocer la riqueza de las memorias de los conductores de camión y su potencial para el reconocimiento de la realidad, abriendo un camino hacia una educación más crítica, inclusiva y transformadora que puede beneficiar a toda la sociedad.

Para finalizar la memoria es una herramienta esencial para la transmisión de conocimientos en la vida de los conductores de camión. La forma en que comparten y recuerdan sus vivencias en la carretera refleja cómo la memoria se convierte en un recurso invaluable para el aprendizaje y la cohesión social en un mundo en constante movimiento.

Fases de la propuesta

1. Presentación y diagnóstico de saberes
2. Contextualización espacial: Continentes y países del mundo
3. Regiones Naturales de Colombia
4. División político administrativa de Colombia
5. Regiones Económicas

6. Lugares de la memoria - localización y referencias espaciales: percepción, imaginarios y vida cotidiana
7. Adaptabilidad del ser humano a los espacios
8. Cierre y Reconocimientos

Actividades y cronograma

Fase	Fecha/sesión	Contenidos	Actividades	Formas de registro
1	Sesión 1	<p>Diagnostico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Orientación espacial 	<ul style="list-style-type: none"> • Reconocimiento de las y los estudiantes. • Relación entre los estudiantes y los practicantes • Recorrido de la casa al colegio mediante pequeños mapas realizados por los estudiantes 	Material realizado por los estudiantes
2	Sesión 2	<p>Espacio Geográfico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Continentes, países, ciudades y barrios. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ubicar en un mapa político de la localidad de ciudad Bolívar los puntos de referencia geográfica • Creación de elementos geográficos como parques, semáforos, tiendas y edificios residenciales, que los estudiantes, según su preferencia, realizaron en 3D con hojas iris o en 2D. Luego, debían ubicarlos a la derecha o izquierda según su referencia, para reforzar la percepción del espacio que los rodea. 	Material realizado por los estudiantes
3	Sesión 3	<ul style="list-style-type: none"> • Regiones naturales de Colombia • (Generalidades) • Fauna y Flora 	<ul style="list-style-type: none"> • Actividad guía con tres partes: primero, los estudiantes resolvían una sopa de letras con las regiones naturales de Colombia. Luego, debían dibujarse en la región que más les llamara la atención por su clima, fauna o flora. Finalmente, coloreaban un mapa de Colombia y etiquetaban las regiones. 	Material realizado por los docentes
4	Sesión 4	<ul style="list-style-type: none"> • Departamentos que componen a Colombia junto con su organización política 	<ul style="list-style-type: none"> • Las y los estudiantes participarán en una actividad interactiva, se escribirán departamentos en el tablero, y ellos deben de responder con sus capitales lo interesante es que se incluirán algunos departamentos fuera de la región Andina, desafiándolos a identificarlos y mantener su atención activa mientras refuerzan sus conocimientos. • La actividad combina creatividad y aprendizaje: los estudiantes colorearán los departamentos de Colombia según 	Material realizado por los docentes

			instrucciones, con nuestras explicaciones guiando el proceso. Luego, ubicaran las capitales en un crucigrama, reforzando lo aprendido. Una sección adicional de la guía complementara su comprensión.	
5	Sesión 5	<ul style="list-style-type: none"> • Regiones Económicas de Colombia 	<ul style="list-style-type: none"> • Que conoce sobre las cosas que transportan los camioneros, de donde viene lo que tenemos en casa, los practicantes tomaran esa información y a partir de ahí explicaran la importancia del comercio. 	Fotografías y Video
	Sesión 6	<ul style="list-style-type: none"> • Economía colombiana (Comercio) 	<ul style="list-style-type: none"> • Se desarrollará una emocionante actividad al invitar al aula al conductor de camión, cuya experiencia está intrínsecamente relacionada con el comercio. Su presencia transformará la dinámica de la clase, ofreciendo a los estudiantes una perspectiva fresca y auténtica sobre la logística y el transporte de mercancías. En lugar de las lecciones convencionales, tendrán la oportunidad de escuchar relatos fascinantes. El conductor narrará sus travesías por carreteras entre montañas, la vista de vastos campos de cultivo, y el bullicio de las ciudades donde las mercancías son recogidas y entregadas. 	

6	Sesión 7	<ul style="list-style-type: none"> • Lugares de la memoria y representación física del acto del recuerdo 	<ul style="list-style-type: none"> • Actividad enfocada a que los estudiantes identifiquen lugares que han habitado o visitado fuera de su entorno cotidiano, como el colegio o sus casas, tanto a nivel nacional como internacional. A través de esta reflexión, podrán conectar los temas trabajados en clase, comprendiendo que ya han interactuado con distintos espacios, así como con sus dimensiones sociales, económicas y culturales. Esto les interior permitirá mejorar los conceptos y reconocer su propia experiencia en la interpretación de estos lugares. 	Material realizado por docentes y estudiantes
7	Sesión 8	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptabilidad del ser humano a los espacios 	<ul style="list-style-type: none"> • La guía de trabajo ofrece una estructura dinámica e interesante en la primera parte, los estudiantes exploran una imagen que representa los distintos climas, lo que les permitirá visualizar y comprender mejor los conceptos. La segunda sección presentara una serie de preguntas y respuestas diseñadas para reforzar el conocimiento adquirido. Finalmente, la tercera parte, se enfoca en su propia experiencia personal, reflexionando sobre cómo han vivido y se han adaptado a diferentes climas, haciendo la actividad más cercana y significativa. 	Material realizado por los docentes

8	Sesión 9	<ul style="list-style-type: none"> • Cierre y Reconocimientos 	<ul style="list-style-type: none"> • Actividad evaluativa innovadora, impidiendo la prueba típica. En lugar de eso, los estudiantes crearán un folleto que narrará el viaje de una fruta que ellos elijan. En este folleto, deberán incluir las características de la fruta, el lugar donde se cultiva y su recorrido por las diferentes regiones naturales de Colombia hasta llegar a Bogotá. Utilizarán un mapa para ilustrar las rutas comerciales que permiten que esa fruta llegue a los consumidores, esta actividad no solo evaluará su conocimiento, sino que también les permitirá explorar de manera creativa la geografía, el comercio y la producción agrícola del país. Al seguir el viaje de la fruta, los estudiantes comprenderán cómo los productos se mueven a través de las diferentes regiones de Colombia, vinculando lo aprendido en clase con la realidad del transporte, la economía y el consumo en su vida cotidiana. 	Material realizado por docentes y estudiantes
	Sesión 10	<ul style="list-style-type: none"> • Cierre y Reconocimientos 	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone una actividad reflexiva donde cada estudiante compartirá cuál fue su sesión o actividad favorita y cómo percibieron las clases desde su perspectiva personal. Para ello, van a escribir sobre la actividad que más los impactó, narrando sus experiencias y apreciaciones. Estos escritos se unirán en parte de un "hilo de la palabra", donde, de manera voluntaria, los estudiantes expondrán frente a la clase sus vivencias, anécdotas y momentos más memorables de las sesiones. Esto no solo fomentará la expresión individual, sino que también creará un ambiente de intercambio y conexión, permitiendo a todos revivir colectivamente lo aprendido y fortalecer la experiencia compartida en las prácticas. 	

Tabla 1: Tabla de sesiones que contempla el proceso de implementación.

Capítulo 3. Resultados y reflexiones finales

Sistematización de la experiencia

La primera sesión tuvo como objetivo el reconocimiento de nosotros hacia ellos y a su vez el reconocimiento barrial que ellos puedan tener. Se planteo dar a conocer lo que se entiende como espacio geográfico y del mismo modo los elementos que lo componen para que nosotros evidenciamos el cómo ellos logran reconocer su propio espacio, evidenciándolo por medio de la siguiente actividad: a los estudiantes se les pedio que realizaran parejas en las cuales cada integrante informaría o explicaría a su compañero la forma de llegar a su casa desde el colegio por medio de un escrito y/o un dibujo en el cual existieran referencias a puntos geográficos para facilitar la explicación.

El desarrollo de la actividad dejo como resultados diversos escritos en donde los estudiantes explicaron a sus compañeros mediante el uso de indicaciones básicas el cómo ellos percibían el camino de sus casas al colegio, por otra parte, muchos de ellos realizaron dibujos, estos describían de una manera un poco más clara los puntos referentes tales como los nombres de algunas tiendas, conjuntos residenciales o elementos importantes dentro de los respectivos recorridos. (Ilustración 1 y 2)

Mediante el desarrollo de la actividad ya mencionada, se pudo encontrar que, algunos estudiantes poseen una noción de los referentes geográficos amplia, mientras que otros no conciben estos referentes, los estudiantes del grado 502 tienen más interiorizado dichos referentes que los estudiantes del grado 504, junto a esto los estudiantes de 502 expresan más libremente sus ideas con relación a las actividades y/o temas, (esto es algo que se evidenciara en las siguientes sesiones) algo que da prueba de esto es que en la actividad a la hora de la socialización los estudiantes referenciaron una imagen en el suelo en uno de los barrios en los que viven , mostrando el cómo estos estudiantes pudieron compartir un referente en común, esto fue lo que se obtuvo en el reconocimiento y en el primer acercamiento con los estudiantes. (Ilustración 3 y 4).

Valery Dahian Cruz Acosta
 Emilly Alejandra Guerrero Salas
 Miércoles 6/ de marzo del 2024

sales del colegio hacia la principal de candelaria y en la entrada del parqueadero subes hacia donde sale 3 luego sigues subiendo hasta la esquina que lleva detras del colegio y cruzas la vereda a mano izquierda por el puentesito y al llegar al final vez hacia abajo y hay se ve un conjunto de rejas negras se llama villas de candelaria.

Ilustración 1 primera actividad realizada por estudiantes de 502

Danna Sofia Hernandez Rodriguez
 Britney Rocío Rivera Estupinan
 Danna Sofia

sales del colegio vas para la derecha y sigues derecho y cuando veas el colegio sanfrancisco ahí para el "villanovi" y en la "villanovi" te vas y giras a la derecha y otra vez sigues derecho y puedes ir por los lados la "villanovi" por un callejón que dice "villanovi" o por la "villanovi" que es donde sigues derecho y hay un callejón con muchos pedros sigues por ahí y la "villanovi" y mi casa en la "villanovi". pero en la "villanovi" sigues por el callejón y la "villanovi" es donde yo vivo en la "villanovi" casa.

Ilustración 2 primera actividad realizada por estudiantes de 504

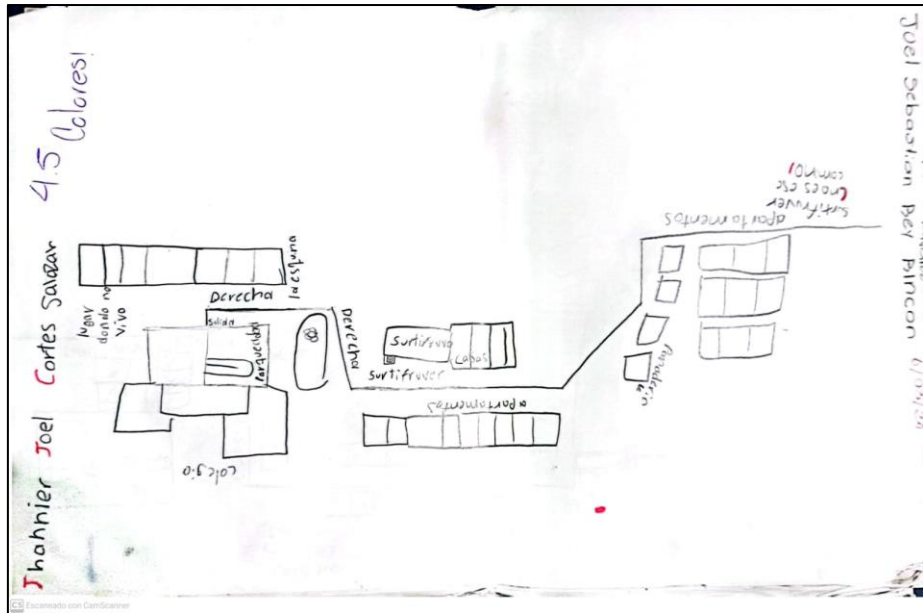


Ilustración 3 mapa de recorrido realizado por estudiantes de 502

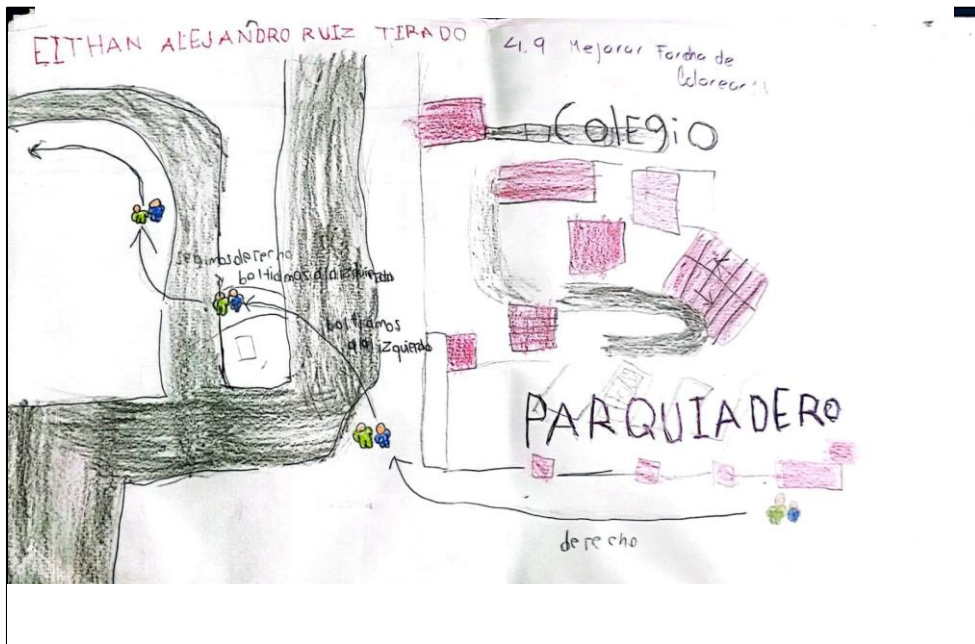


Ilustración 4 mapa de recorrido realizado por estudiantes de 502

La segunda sesión, se planeó con el fin de dar una ampliación a la clase anterior, para ello se abordaron dos temáticas, haciendo una claridad de lo que es el espacio geográfico y los elementos que lo componen, especificando también que el espacio no es solamente el espacio exterior, si no que desde elementos en el aula de clase se puede evidenciar un espacio físico y a su vez hacemos parte de aquellos elementos.

Para ampliar un poco más el tema del espacio que habitamos se decidió empezar desde lo macro como lo son los continentes, en esta parte se le explico cuántos y cuáles son los continentes, como se da la división de estos, y así de esta manera ir reduciendo hasta llegar a lo micro, para este caso sería el país que habitamos y el barrio en donde está el colegio para lograr la correlación entre lo visto en la sesión anterior. Dentro de estas explicaciones surgieron diversas preguntas de parte de los estudiantes, puesto que para la mayoría de ellos era un primer acercamiento a este tema en particular. Por otra parte se hizo un diagnóstico de lateralidad el cual se consideró importante implementar por parte de nosotros como practicantes, ya que en la primera actividad muchos de los estudiantes no lograban explicar si los puntos referentes que señalaban en sus relatos o dibujos quedaban a la izquierda o derecha de sus casas, o colegio, sorpresivamente, se evidencio que un 95% de los estudiantes si saben diferenciar la izquierda de la derecha, pero a la hora de explicarlo a un tercero es donde enfrentan dificultades, este porcentaje es una generalidad de ambos cursos en donde fueron llevadas a cabo las sesiones de práctica.

Por otra parte, para poder realizar un empalme entre lo macro y lo micro se realizó una actividad en la cual tendrían como tarea ubicar en un mapa político de la localidad de Ciudad Bolívar los puntos de referencia geográfica que ya habían sido mencionados en la actividad realizada, para dicha actividad se les pidió la realización de elementos geográficos tales como: parques, semáforos, tiendas y edificios de conjuntos residenciales los cuales ellos referenciaran, a la hora de la realización de la misma actividad se le pedía a los estudiantes que colocaran estos elementos a la derecha o a la izquierda según como lo estuvieran referenciando para de esta manera lograr reforzar la percepción del lugar en el espacio de aquello que los rodea. El tener un mapa de la localidad les permitiría a ambos cursos ampliar la perspectiva de sus conocimientos y reconocimientos barriales y las comunicaciones referenciales entre ellos. (Ilustraciones 5 y 6)



Ilustración 5 Mapa resultante de la actividad con los estudiantes de 502



Ilustración 6 Mapa resultante de la actividad con los estudiantes de 504

Para la tercera sesión, continuando con pasar de lo macro a lo micro, se implementó un acercamiento al tema de las regiones naturales, para esto se empezó a dar la explicación de que es una región natural, los tipos de regiones naturales existentes, las características que estas poseen y cuáles de ellas tenemos presentes en Colombia, de acuerdo a las condiciones climáticas, físicas y geográficas que aquí se poseen, dentro de estas explicaciones empezaron a abundar preguntas por parte de los estudiantes relacionadas con la fauna y flora de cada región¹, en donde ellos empezaron a relacionar el tipo de biodiversidad que recordaban de sus viajes a otros departamentos, o también con algún programa de televisión en donde lograban evidenciar vegetación diferente a lo que lograban ver en Bogotá, es importante aclarar que la participación con aportes y/o preguntas era más presente con los estudiantes de 502, mientras

¹ Este alcance a la categoría de región se ajusta a la solicitud manifiesta por parte de la profesora de ciencias sociales a cargo de los grados 502 y 504.

que los estudiantes de 504 tenían una participación más pasiva con referencia al tema, aun cuando en ambos grupos se intentó fomentar esa participación mediante preguntas guía o ejemplificación por parte de nosotros como practicantes. Para esta sesión se realizó una actividad de tipo guía la cual contaba con tres puntos diferentes, en el primero de ellos, los estudiantes debían resolver una sopa de letras cuyas palabra a encontrar era el nombre de las regiones naturales de Colombia, para el segundo los estudiantes debían realizar un dibujo que los representara a ellos en una de las regiones que más les llamara la atención ya fuera por su clima, fauna o flora, de acuerdo con la explicación que se había dado durante la clase y finalmente, encontraban un mapa de Colombia en donde debían colorear las regiones naturales y ponerles el nombre correspondiente a cada una. Logramos evidenciar que aun cuando 502 presenta una mayor y más activa participación mientras se estaban dando las explicaciones a los temas, a la hora de presentar la actividad se presentó un bajo desarrollo de esta, mientras que, por otra parte, los estudiantes de 504 si bien eran un poco más tímidos para participar en medio de la explicación, si presentaron un mejor desarrollo de la actividad propuesta para esa sesión.

La cuarta sesión tuvo como tema explicativo los departamentos que componen a Colombia junto con su organización política, empezando por la definición de que es un departamento y porque Colombia es un país departamental, mediante la mención de los nombres de los departamentos divididos en las regiones naturales que se habían trabajado la sesión anterior, recordando cual era el nombre de estos departamentos y sus respectivas capitales. Esta sesión terminaría abarcando otros temas inicialmente no tratados debido a las preguntas que desarrollarían los estudiantes con base a una intervención de la profesora, los temas que se desarrollaron después giraron en torno a la participación política y administrativa de cada región y que papel o rol tiene cada uno de los estamentos legislativos y de poder.

Para esta clase ellos tendrían como tarea buscar los departamentos y capitales de la región andina, esta tarea sería utilizada para la realización de una actividad rápida, la cual consistiría en escribir los departamentos de dicha región en el tablero y los estudiantes debían decir las capitales, lo interesante de esto fue que se colocarían departamentos que no eran pertenecientes a la región Andina y los estudiantes debían darse cuenta de ello, si bien no fue notado de inmediato, si se logró que los propios estudiantes casi que sin mediación por parte de nosotros terminaran evidenciando y explicando que ciudades no correspondían a la región andina.

Esta sesión concluyó con una actividad tipo guía en la que los estudiantes tenían que colorear cada uno de los departamentos de Colombia con ciertos colores en específico los cuales eran

marcados y explicados en la guía correspondiente, posteriormente debían ubicar en un crucigrama las capitales de cada uno de los departamentos de Colombia, de acuerdo con las explicaciones que nosotros daríamos y adicional a ello la guía contaba con una explicación adicional, es importante mencionar que en este punto hubo falta de atención, por parte de los estudiantes a las indicaciones que se habían dicho al inicio y mediante el desarrollo de la actividad y una posible omisión a la lectura explicativa de la guía puesto que se les dio como indicación que debían buscar cual era el nombre real de cada capital o departamento dado que algunas se alargaban o abreviaban dentro del crucigrama, lo que termino dando como resultado que varios de los estudiantes de ambos grupos no completaran de manera correcta este punto de la actividad. (Ilustraciones 7 a 10)

I.E.D. COLEGIO RODRIGO LARA BONILLA - UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
GRADO QUINTO 2024
NOMBRE ESTUDIANTE Kenneth Yeraf Guahya CURSO 504 FECHA 03/04/2024

ACTIVIDAD 1
1. Teniendo en cuenta el cuadro de los departamentos y sus ciudades, colorea el mapa según los colores solicitados

CONVENCIONES
Límites departamentales: ———
Fronteras internacionales: - - - -

DEPARTAMENTO - capital	color	DEPARTAMENTO - capital	color	DEPARTAMENTO - capital	color
1. Amazonas: Leticia	amarillo	12. Chocó: Quibdó	verde	23. Putumayo: Mocoa	verde
2. Antioquia: Medellín	rojo	13. Córdoba: Montería	verde	24. Quindío: Armenia	verde
3. Arauca: Arauca	rojo	14. Cundinamarca: Bogotá	verde	25. Risaralda: Pereira	verde
4. Atlántico: Barranquilla	rojo	15. Guainía: Inírida	verde	26. San Andrés y Providencia: San Andrés	verde
5. Bolívar: Cartagena de Indias	rojo	16. Guaviare: San José del Guaviare	verde	27. Santander: Bucaramanga	verde
6. Boyacá: Tunja	rojo	17. Huila: Neiva	verde	28. Sucre: Sincelejo	verde

Ilustración 7 primera parte de la guía realizada por estudiante de 504

I.E.D. COLEGIO RODRIGO LARA BONILLA - UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
GRADO QUINTO 2024
NOMBRE ESTUDIANTE Nelice sofía Escobar A. CURSO 504 FECHA 03/04/24

ACTIVIDAD 1
1. Teniendo en cuenta el cuadro de los departamentos y sus ciudades, colorea el mapa según los colores solicitados

CONVENCIONES
Límites departamentales: ———
Fronteras internacionales: - - - -

DEPARTAMENTO - capital	color	DEPARTAMENTO - capital	color	DEPARTAMENTO - capital	color
1. Amazonas: Leticia	amarillo	12. Chocó: Quibdó	verde	23. Putumayo: Mocoa	verde
2. Antioquia: Medellín	rojo	13. Córdoba: Montería	verde	24. Quindío: Armenia	verde
3. Arauca: Arauca	rojo	14. Cundinamarca: Bogotá	verde	25. Risaralda: Pereira	verde
4. Atlántico: Barranquilla	rojo	15. Guainía: Inírida	verde	26. San Andrés y Providencia: San Andrés	verde
5. Bolívar: Cartagena de Indias	rojo	16. Guaviare: San José del Guaviare	verde	27. Santander: Bucaramanga	verde
6. Boyacá: Tunja	rojo	17. Huila: Neiva	verde	28. Sucre: Sincelejo	verde
7. Caldas: Manizales	rojo	18. La Guajira: Riohacha	verde	29. Tolima: Ibagué	verde
8. Caquetá: Florencia	rojo	19. Magdalena: Santa María	verde	30. Valle del Cauca: Cali	verde
9. Casanare: Yopal	rojo	20. Meta: Villavicencio	verde	31. Vaupés: Mitú	verde
10. Cauca: Popayán	rojo	21. Nariño: San Juan de Pasto	verde	32. Vichada: Puerto Carreño	verde
11. Cesar: Valledupar	rojo	22. Norte de Santander: San José de Cúcuta	verde		

Ilustración 8 Primera parte de la guía realizada por estudiante de 504

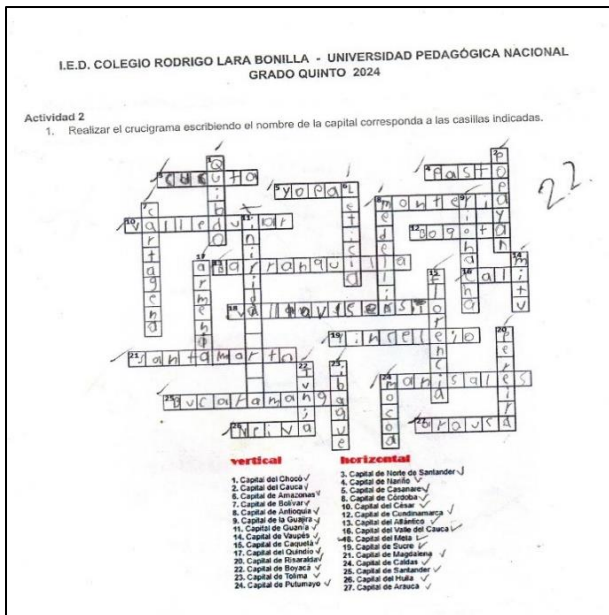


Ilustración 9 segunda parte de la guía realizada por estudiante de 504



Ilustración 10 segunda parte de la guía realizada por estudiante de 504

Para la quinta sesión se pretendía hablar de las regiones económicas, antes de ello se habló sobre los diferentes tipos de economía rural que se podían encontrar en el país, algo a lo cual los estudiantes no tenían presente, esto con el fin de hacer la clase de una manera descriptiva / explicativa, una vez se empezaron a abarcar las regiones económicas se dio una interrupción por parte de la profesora para poder mostrar un video con relación a las clases anteriores, interrumpiendo con el desarrollo de la clase planeada, dado a esto se pudo evidenciar que los estudiantes habían interiorizado los temas trabajados en sesiones anteriores, sin embargo, lo ocurrido no permitió realizar que se llevara a cabo la actividad planeada.

En la sexta sesión, se planeó seguir y poder terminar con las regiones económicas, esto por medio de la explicación y mención de las economías que se pueden encontrar en las regiones de Colombia, esta clase tendría como actividad llevar al aula de clases al conductor de camión quien otorgaría la entrevista para la realización de este trabajo de grado, esto generaría en los estudiantes una reacción diferente, debido a que la clase misma se saldría completamente de lo cotidiano ya que todo lo explicado hasta ese momento sería hablado ahora bajo las experiencias y memorias de este conductor. Esto permitió que los estudiantes expresaran preguntas de diferentes tipos, los estudiantes de 502 tenían intereses más espaciales y de la actualidad preguntando por las situaciones de emergencia que atraviesa el país, si bien los estudiantes de 504 tendrían preguntas más personales también lograrían plantear preguntas sobre los cambios geográficos que ha vivido el país con relación a la economía, lo social y lo cultural, esto se permitió gracias al uso de diapositivas que el conductor llevaba donde dentro de estas se hallaban registros fotográficos sobre los viajes y experiencias que el conserva. (ilustración 11)

QR para ver la clase con el conductor de camión



Link para ver la clase con el conductor de camión:

<https://youtu.be/oeDP9JWf0JY>



Ilustración 12 intervención del conductor de camión invitado a la clase de 502



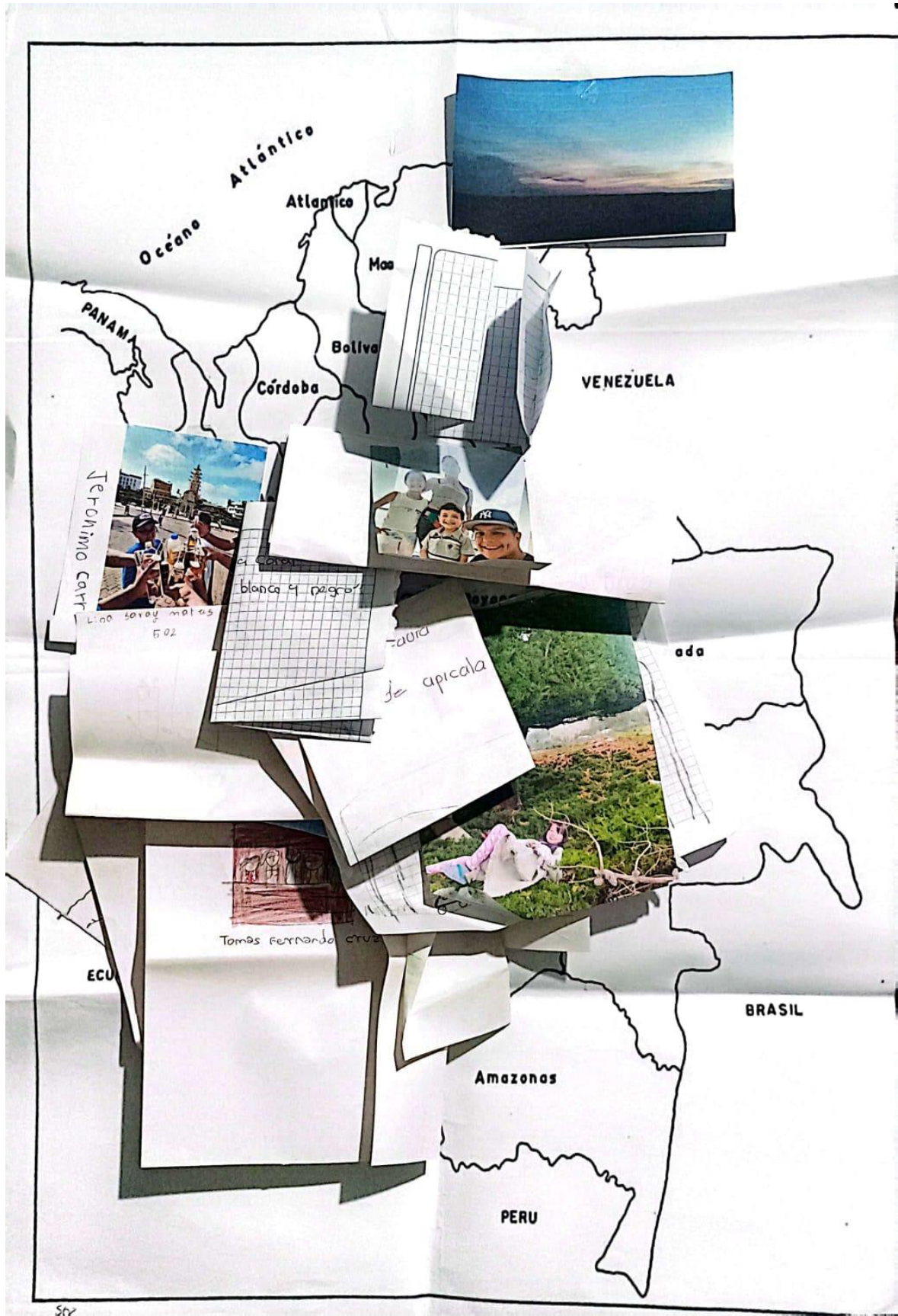
Ilustración 11 intervención del conductor de camión invitado a la clase de 504

En la séptima sesión, se habló sobre los lugares de la memoria y sobre como estos son la representación física del acto del recuerdo, la representación de un territorio cultural formado

por actores sociales que se apuntan en un espacio dentro de nuestras memorias la importancia de los recuerdos dentro de las narraciones, los cuales forjan un papel importante dentro de nosotros como individuos, pero también dentro del colectivo. Para esta clase se realizaría una actividad en la cual se buscaría explorar en la memoria de los estudiantes para que estos mismos pudieran identificar aquellos lugares que ya habían habitado en algún momento de sus vidas y fueran diferentes a sus lugares de uso o habitación constante como lo son el colegio o sus casas, demostrando entonces que lugares habían transitado dentro del territorio nacional o porque no internacional, esto permitiría la interiorización de los temas trabajados con los cursos a lo largo de las diferentes sesiones, haciéndoles ver a los estudiantes que muchos de ellos ya habían ocupado e interpretado en menor medida los espacios y los elementos que conforman a estos como lo social, lo económico y lo cultural.

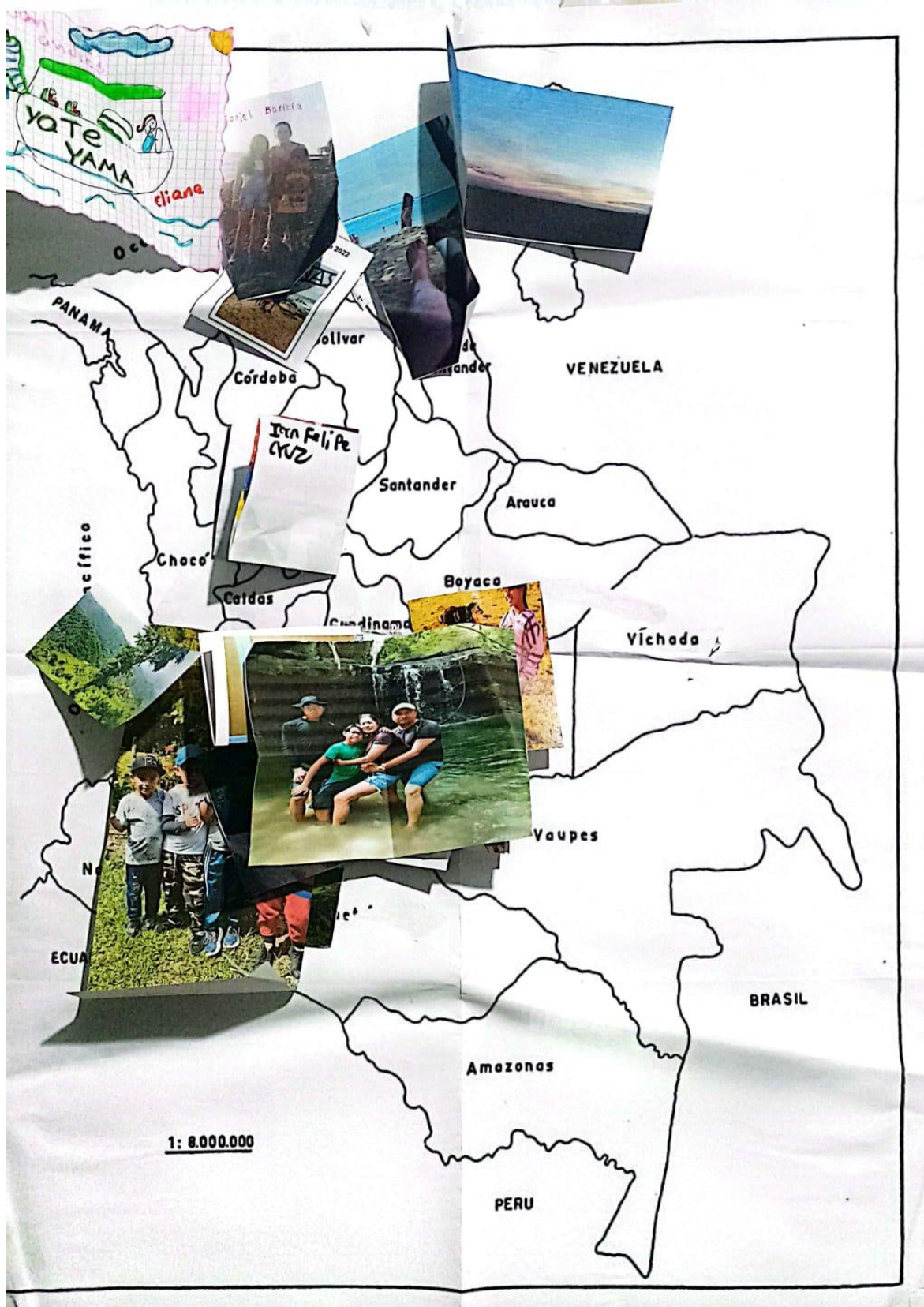
Para la realización de esta actividad a los estudiantes se les había pedido con anterioridad que trajeran fotografías de algún viaje que recordaran, la actividad contaba con un mapa político de Colombia en donde los estudiantes debían no solo poner la fotografía, si no que debían ubicarla en el departamento que correspondiera y también contar la historia detrás de esa foto, en donde fue tomada, que recordaba de ese viaje, que clima o climas había experimentado mientras estuvo allí entre otros elementos.

Es importante mencionar que muchos de los estudiantes (principalmente de 502) no llevaron la foto entonces ellos mismos dibujaron algo que recordaran de aquellos viajes, (ilustración 13) en esta actividad debían participar cada uno de los estudiantes, los integrantes de 502 fueron un poco menos expresivos, a la hora de narrar sus recuerdos o experiencias, por el contrario en 504 se logró escuchar más información sobre el clima de aquellos lugares, que comidas les parecieron diferentes, las sensaciones térmicas diferentes dentro de los lugares nuevos, entre otros elementos, además de que uno de los estudiantes había viajado a Panamá (ilustración 14), a nivel general, el departamento que más se repite dentro de los estudiantes es Cundinamarca.



CS Escaneado con CamScanner

Ilustración 13 Mapa en el que se evidencian los lugares visitados por los estudiantes de 502



CS Escaneado con CamScanner

Ilustración 14 Mapa en el que se evidencian los lugares visitados por los estudiantes de 504

Para la octava sesión se realizó la explicación de cómo el ser humano se adapta a los lugares y su clima, se habló de como el ser humano se ha adaptado a su propio entorno para así lograr sobrevivir y vivir en condiciones extremas, desde ejemplos como los esquimales, quienes se encargaron de la manipulación del hielo para lograr la supervivencia en los fríos extremos entre otros elementos, así mismo se logra socializar por medio de las experiencias propias de cada estudiante, en donde se recordó la diferencia de la arquitectura en los lugares que habían visitado, ellos recordaban que cuando iban a tierra caliente las ventanas, puertas y paredes eran significativamente más grandes e incluso era mucho mayor el espacio dentro de los lugares en común, también como era la vestimenta dentro de estos lugares, ellos decían que en tierra caliente preferían usar pantalonetas, esqueletos u otras prendas más frescas, mientras que otros recordaban las sensaciones en lugares mucho más fríos en donde lo principal era estar más cubierto, pero también cambiaba la alimentación, puesto que en los lugares fríos primaban las bebidas calientes o comidas que los hicieran entrar en calor, mientras que en los lugares cálidos tomaban más agua y bebidas frías. Como complemento de la explicación debían realizar una guía de trabajo la cual contaba con una imagen de representación de los climas, la segunda una relación de preguntas y respuestas y la tercera la experiencia propia dentro de la adaptabilidad.

En la novena y penúltima sesión no se hablaría sobre alguna temática como tal, lo que se buscó realizar fue una estimación con relación a los temas trabajados, se buscó realizar una actividad evaluativa sin caer en la típica evaluación, es por esto que se les pediría a los estudiantes realizar un folleto el cual mostraría el viaje de alguna fruta escogida por ellos mismos, en dicho folleto deberían de mostrar las características de la fruta, el lugar donde es cultivada y el viaje que realizaría esta fruta a las diferentes regiones naturales de Colombia para que ellos la pudieran consumir en Bogotá mediante un mapa que especificara dichos recorridos.

Ahora bien, se pudo evidenciar que muchos de los estudiantes de 502 realmente mostrarían un interés sobre el trabajo, mientras que 504 no mostraría el mismo interés, sin embargo, ambos cursos si mostraron en un gran porcentaje un avance con relación a la forma en la que dicha fruta se movería por el país, es importante aclarar que el mapa de Colombia fue realizado por ellos mismos de manera tal que se les dio la libertad de imaginar y recordar el mapa del país mediante la implementación de un corema, lo cual sorprendió bastante ya que ambos cursos crearían formas acordes al mapa de Colombia, la clase terminaría con ambos cursos de forma similar en la cual muchos de los estudiantes habrían terminado sus folletos mientras que otros

no, es por ellos que se tomaría la decisión de que los profesores se llevarían los folletos y a aquellos estudiantes que no habrían terminado se les daría 10 minutos de la siguiente clase para terminar sus folletos con aquello que les hiciera falta.

Para finalizar estas sesiones se realizó una actividad en la cual se reunieran de alguna manera todas las temáticas que manejamos durante las sesiones anteriores, para lograr esto se decidió que cada estudiante manifestara cual de todas las actividades y sesiones había sido su preferida y como habían sido apreciadas las clases desde su perspectiva, para ello los estudiantes realizaron un escrito en el que narraron su actividad favorita, dichos escritos terminaron siendo unidos en una especie de hilo de la palabra en donde los estudiantes que quisieran expusieron sus palabras frente a la clase a modo de experiencias o anécdotas que vivieron a lo largo de nuestras sesiones de práctica.

Hallazgos y resultados de la experiencia.

En este punto, se buscó realizar una interpretación de lo recogido en las actividades realizadas con los estudiantes, relacionándolas con los conceptos desarrollados en el marco teórico, este análisis permitió comprender como los principios de la geografía de la percepción, la geografía de la vida cotidiana, la sociosemiótica del espacio y la geografía de la memoria se manifiestan en el contexto educativo y en la interacción de los estudiantes con su entorno.

En términos de geografía de la percepción al tener a dos autores como Yi Fu Tuan y Kevin Lynch fue posible entretener las aproximaciones conceptuales y los postulados teóricos que estos pueden tener con la actividad de descripción del camino de su casa al colegio de los estudiantes, esta actividad permitiría ver que el espacio geográfico no solo es definido por los seres humanos, sino que también los define a ellos, Yi Fu Tuan propone que el entorno se convierte en portador de acontecimientos emocionales y simbólicos, influenciando profundamente la percepción y los imaginarios de las personas. Posteriormente se permitió establecer que los estudiantes tienen elementos que componen al mismo barrio, esto recae en elementos fijos que permiten la referenciación geográfica algo lo cual Kevin Lynch presenta. El ejercicio realizado con los estudiantes reveló que muchos de ellos comparten imágenes y referentes comunes en sus barrios, mostrando cómo el espacio puede ser un punto de conexión y reconocimiento colectivo.

La actividad que se logra entrelazar de manera práctica con las geografías de la vida cotidiana y los imaginarios es la de la charla directa con el conductor de camión esta permitió una rica oportunidad para aplicar y observar los conceptos de la geografía de la vida cotidiana y los imaginarios, y la percepción socioespacial, en el contexto de los conductores de camión, su percepción y la construcción del espacio están profundamente influenciadas por su vida diaria, en el tránsito entre lo urbano y lo rural los conductores desarrollan una comprensión única del espacio, diferente a la de las personas fijas en un lugar, la interacción directa con el conductor permitió a los estudiantes ver cómo la vida diaria y las experiencias de movilidad de los camioneros contribuyen a la construcción de imaginarios espaciales, por otro lado la actividad ilustró claramente la relación dialéctica entre el espacio y las prácticas humanas es así como las preguntas de los estudiantes permitieron reflejar una comprensión sobre el espacio y los elementos que pueden componer a la misma. Así pues, al conectar las teorías con experiencias reales, los estudiantes pudieron enriquecer su comprensión del espacio y como este es vivido y transformado por las prácticas humanas.

Con respecto a la sociosemiótica del espacio la clase de la octava sesión permite la socialización de las experiencias personales de los estudiantes esto permitiría explorar los significados culturales y sociales asociados con diferentes arquitecturas y adaptaciones climáticas o culturales, el recordar y compartir como se adapta la arquitectura en diversos lugares que han visitado, los estilos de vida y las costumbres mismos referentes a lo cotidiano junto con esto los estudiantes contribuyeron a una comprensión más profunda de como los espacios reflejan y moldean las prácticas culturales, esto es algo que expone Lagopoulos examinando como los espacios y lugares funcionan como sistemas de signos transmitiendo significados culturales y sociales.

Con relación a la geografía de la memoria, como argumenta Nicolas Verdier, quien considera que los lugares están permeados de historias y memorias acumuladas, las cuales enriquecen la percepción del espacio. En las clases, se abordó la historia y la organización política de Colombia, posteriormente la actividad que permitió despertar la memoria de los estudiantes en gran medida fue la del reconocimiento de los lugares que ellos ya habían habitado, esta actividad fue llevada a cabo por medio de la fotografía como herramienta evocadora, la cual permitiría desarrollar mejor la comprensión del como las y los estudiantes perciben y logran relacionarse con el espacio, esto permitió a los estudiantes conectar las explicaciones teóricas con las vivencias reales propias, facilitando un aprendizaje más significativo reconociendo como estos lugares forman parte de su identidad y memoria colectiva en donde se reconocen

lugares habitados mediante una significancia y no solamente como un lugar en el mapa, el cual en ocasiones termina bajo el imaginario de que es un lugar lejano e incluso inexplorado.

A lo largo de las sesiones, se evidenció la importancia de la percepción, la memoria y los imaginarios para la comprensión y representación del espacio geográfico, la interacción de los estudiantes con actividades prácticas, como la descripción de rutas y el uso de mapas, junto con la inclusión de experiencias reales, como las de los conductores de camión permitió enriquecer su conocimiento geográfico y su capacidad para reconocer los lugares que han habitado, estos enfoques pedagógicos no solo facilitaron el aprendizaje de conceptos geográficos, sino que también fomentaron una apreciación más profunda de como el espacio y la memoria colectiva influyen en la identidad y la percepción individual.

Conclusiones

Así pues, la memoria se establece como un componente esencial en la construcción de la identidad, tanto a nivel individual como colectivo, es por medio de los recuerdos que las personas logran tejer una narrativa de su vida, conectando sus recuerdos con el presente, tal continuación temporal es vital para el sentido de sí mismo ya que sin ella, los individuos pueden sentirse desubicados en su propia historia, posteriormente las ideas de Yi Fu Tuan sobre cómo el espacio no solo adquiere significado a través de la experiencia humana, sino que también permite a los individuos llenarse de significados propios nos permite entender mejor cómo las memorias se articulan en relación con los lugares que habitamos.

Además, la relación entre memoria y lugar se logra manifestar de manera significativa en la formación de nuestra identidad los espacios que habitamos, impregnados de recuerdos, actúan como evocadores que nos conectan con nuestra historia personal y colectiva es así pues como la geografía de la percepción nos ofrece herramientas para entender cómo los lugares evocan memorias y emociones, transformándolos en escenarios llenos de significado, la experiencia de los conductores de camión ilustra esta relación de manera notable ya que a medida que transitan por diversas rutas, cada parada y cada paisaje se convierte en un evocador de memoria, construyendo un tejido de identidades que se alimenta de vivencias compartidas y personales.

Por otra parte, el aspecto pedagógico de este enfoque destaca la memoria como un recurso poderoso en la educación al permitirnos conocer y explorar a más profundidad las memorias de los conductores de camión, nos permitimos crear espacios óptimos para el aprendizaje y la reflexión académica, al integrar estas narrativas en los procesos educativos se logró promover

una comprensión aun mayor del vínculo que el ser humano crea con relación a su entorno y al mismo tiempo se nos permite crear un pensamiento crítico sobre el espacio que habitamos.

La geografía de la memoria, aporta una dimensión adicional al entendimiento de esta relación los espacios físicos, impregnados de recuerdos y narrativas, permiten vincular la memoria en lugares específicos, la memoria no solo se conserva en la mente, sino que también se manifiesta en los lugares y espacios que habitamos los seres humanos.

Es importante comprender que la construcción de los conductores de camión como sujetos socio espaciales se da desde la utilización del espacio y la utilización de sus recuerdos y experiencias en las rutas a lo largo y ancho de Colombia, es así como desde esta profesión forjan su identidad y se evidencia como la memoria forma parte fundamental para la interpretación del espacio, dicha interpretación se puede ver inmersa en diversas conversaciones que tienen lugar en los lugares de encuentro de los conductores de camión bien sea estaciones de gasolina, restaurantes y demás, pero no solo es una interpretación del espacio, también se genera un acervo de conocimientos los cuales llegan a transmitirse no únicamente a sus pares, si no que transmiten hacia los ayudantes de camión, que en la mayoría de los casos es como empiezan a consolidarse como futuros conductores de camión iniciando desde muy jóvenes y también hacia sus propios familiares. Esto se convierte en una situación particularmente efectiva a la hora de generar una relación entre los lugares y su capacidad para contener y transmitir memoria colectiva.

Es así como los conductores de camión nos brindan mediante sus muy valiosos testimonios y sus experiencias cotidianas unos conocimientos los cuales quedan fuera de los ámbitos escolares tradicionales, es así como poner en el ámbito académico estas narrativas y conocimientos genera una resignificación del conocimiento y los saberes y se llegó a dar un reconocimiento y validación a los dichos conocimientos que fueron (y han sido) adquiridos desde sus prácticas cotidianas y experiencia. Es entonces cuando la implementación de una educación con enfoque crítico puede llegar a responder a los desafíos que enfrenta la educación continuamente, la visibilización de temas cotidianos ligando las experiencias propias y llevando esto a los parámetros académicos, rompen con este papel emancipador de la educación y generan una narrativa un poco más colectiva y cercana a una realidad fuera del texto académico y tradicional.

Los estudiantes de grado quinto presentan una serie de narrativas las cuales fluyen desde el reconocimiento mutuo y del espacio mediado por la exploración de memorias y experiencias personales relacionadas con el espacio geográfico en donde mediante sus propias experiencias, las de sus compañeros, los docentes en práctica y el conductor de camión invitado logran relacionar sus saberes propios con lo que el colegio y la experiencia propia les han enseñado a lo largo de la etapa escolar. Los estudiantes demostraron diferentes niveles de comprensión y participación, con los del grado 502 generalmente más activos y los del grado 504 más pasivos, pero ambos grupos mostraron capacidad para aprender y compartir sus conocimientos y experiencias. Las actividades variadas, desde mapas y crucigramas hasta entrevistas y narraciones personales, permitieron una educación más inclusiva y transformadora, fomentando la reflexión y el diálogo sobre temas geográficos, sociales y culturales.

Recomendaciones finales

La memoria cumple un papel fundamental en el ámbito humano, tal y como se ha mencionado a lo largo de este trabajo de grado, es por ello que enlazarla con otras disciplinas si bien puede representar un gran reto, termina abriendo la puerta a diversas representaciones y estancias las cuales en ocasiones pueden terminar siendo ignoradas por los ámbitos de educación superior, en este caso el enlace con la geografía nos ha permitido ampliar perspectivas y reconocer saberes que si bien se salen de lo estrictamente academicista pueden llegar a tener un valor significativo en las memorias individuales y colectivas dentro de las comunidades.

Enfrentarse en el aula a elementos no tradicionales o convencionales puede resultar complejo y más aún si se viene de una escuela tradicional, por ello es importante saber que no se puede dar un cambio abrupto dentro de las practicas, es necesario ir poco a poco para que de esta manera el acercamiento a los estudiantes sea un mucho más ameno y con una transición orgánica, pasar de lo tradicional a las narrativas de otras personas las cuales tal vez no tienen que ver con el entorno educativo abre un camino a aquellos saberes propios y sin duda llega a ser una emancipación a la educación tradicional y encasilladora.

También se busca recomendar que siempre exista una comunicación asertiva con relación al lugar donde se lleguen a realizar las practicas educativas, esto con el fin de garantizar apropiadamente la relación entre practicantes – institución - docentes, teniendo en cuenta también el tener organizadamente los contenidos curriculares del proyecto de investigación,

esto garantizara la adecuada practica con relación a la institución, como fue el caso de nosotros en la Institución Educativa Rodrigo Lara Bonilla.

Frente a quienes quieran replicar la temática, las recomendaciones que podemos darles es, al trabajar con conductores de camión se pueden rescatar memorias y narrativas que pertenecen a los conocimientos comunitarios que estos mismos poseen, dicho esto no debemos perder de vista tal conocimiento y el permitirnos rescatarlos para poder usarlos como una herramienta potente durante las clases y con esto podríamos recomendar nunca perder de vista los conocimientos comunitarios que se puedan hallar de manera general.

Estos profesionales no solo son expertos en la conducción, sino que también son portadores de relatos, sabiduría práctica y tradiciones que reflejan la cultura local, es por ello que se recomienda crear espacios de diálogo en los que estos conocimientos sean compartidos y valorados, permitiendo que los conductores se les reconozca como portadores de conocimiento comunitarios que ayuden a potenciar los tejidos sociales dentro de las clases, promoviendo el respeto y la inclusión de su visión del mundo, utilizando esas narrativas y experiencias como herramientas didácticas que potencien la enseñanza.

Bibliografía y Referencias

- Alcaldía Mayor de Bogota. (3 de octubre de 2024). *Alcaldía Local de Ciudad Bolivar, Alcaldía Mayor de Bogota D.C.* Obtenido de <http://www.ciudadbolivar.gov.co/mi-localidad/conociendo-mi-localidad/historia#:~:text=UPZ%2066%20San%20Francisco%3A%20Las,la%20nueva%20y%20El%20Recuerdo>.
- Carrillo, T. A. (2007). *VHS DVV International, Education for Everyone. Worldwide. Lifelong.* Obtenido de <https://www.dvv-international.de/es/educacion-de-adultos-y->

desarrollo/ediciones/ead-692007/el-decimo-aniversario-de-la-muerte-de-paulo-freire/paulo-freire-y-la-educacion-popular

- Cogua, M. M. (2013). UPZ 66 – San Francisco. En M. M. Cogua, *Dinamica de la Construccion Por Usos Localidad Ciudad Bolivar* (págs. 43-50). Bogota.
- Egg, E. (2011). *Aprender a Investigar*. Corboba: Editorial Brujas.
- Escobar, S. Y. (2019). *HAY UN LUGAR QUE YO ME SÉ, UNA PROPUESTA DIDÁCTICA PARA LA*. Bogotá: Repositorio Institucional UPN.
- Fontgaland, A. (2018). Rodando por la carretera: lugares, temporalidades y sociabilidades en las experiencias de camioneros en Brasil, 2015-2017. *Investiga Territorios*, 47-59.
- Foote, K. y. (2007). Toward a Geography of Memory: Geographical Dimensions of Public Memory and Commemoration. *Journal of Political and Military Sociology*, 125-144.
- Ibarra, J. M. (2016). Los argonautas de la 57. El mundo de los autotransportistas de largo. En F. d. Martínez, *Atlas Etnográfico de los mundos contemporaneos* (págs. 119-143). Ciudad de Mexico : Ediciones Navarro.
- IED Rodrigo Lara Bonilla. (2023). *Manual de Convivencia Escolar*. Bogotá.
- Ingold, T. (2015). Contra El Espacio: Lugar, Movimiento, Conocimiento. *Mundos Plurales - Revista Latinoamericana De Políticas Y Acción Pública*, 9-26.
- Lagopoulos, A. (2009). The social semiotics of space: Metaphor, ideology, and political economy. *Walter de Gruyter*, 169-213.
- Lindon, A. (2012). ¿Geografías de lo Imaginario o la Dimensión Imaginaria de las Geografías de del Lebenswelt. En A. L.-D. Hiernaux, *GEOGRAFÍAS DE LO IMAGINARIO* (págs. 65-86). Barcelona: Anthropos Editorial.
- Lynch, K. (2008). *La Imagen de la Ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

- Mahecha, O. D. (1989). La Importancia de la Enseñanza de la Geografía. *Revista Colombiana de la Educación*, 3-4.
- Ministerio de Educación Nacional. (2004). *Estandares Básicos de competencias en Ciencias Sociales y Ciencias Naturales*. Obtenido de https://www.mineducacion.gov.co/1621/articles-116042_archivo_pdf3.pdf
- Ministerio de Educación Nacional. (2016). *Derechos Básicos de Aprendizaje en Ciencias Sociales*. Obtenido de https://www.colombiaaprende.edu.co/sites/default/files/files_public/2022-06/DBA_C.Sociales-V2.pdf
- Monteagudo, G. J. (2007). La Pedagogía Crítica de Paulo Freire: Contexto Histórico y Biográfico. *Anuario Pedagógico, Centro Cultural Poveda*, 53-64.
- Tanguencia, J. B. (2012). Técnicas de Investigación Social Las entrevista abierta y Semidirecta. *Revista de Investigación en Ciencias Sociales y Humanidades*, 58-94.
- Tuan, Y.-F. (2007). *TOPOFILIA*. España: Melusina.
- Umbarila, L. H. (2019). *ORLANDO FALS BORDA UN HITO EN LA MEMORIA DE LA COMUNIDAD DE*. Bogotá: Repositorio Institucional UPN.
- Verdier, N. (2010). La memoria de los lugares: entre espacios de la historia. *Hal Open Science*, 209-217.
- Wickman, J. y. (2003). *Memoria Social*. Madrid: Traducción de Carmen Martínez Jimeno, editorial Frónesis Cátedra Universitat de València.

Anexo 1

Entrevista a conductor de camión 1

Entrevista Tabulada	 UNIVERSIDAD PEDAGOGICA NACIONAL <i>Educadora de educadores</i>	Fecha de realización 12/08/23
--------------------------------	--	--

Nombre Entrevistador: Alejandro Castro Garzón

Código: 2019160081

Entrevistador: Ya está grabando. Bueno, pues primero que nada si quieres preséntese.

Entrevistado: Muy Buenos días. Mi nombre es José Efrén Garzón. En la actualidad tengo 70 años Y pues he sido conductor desde la edad de 12 años. Desde la edad de 12 años, O sea, conductor no tanto sino he Estado metido en los carros desde la edad de 12 años empecé a conducir bueno digamos a los 15, pero desde los 12 años. andamos. Metidos entre lo que es la mecánica de los carros y el mundo del transporte.

Entrevistador: OK, bueno. ¿Dónde han estado los lugares donde ha vivido casi toda su vida, principalmente?

Entrevistado: ¿Dónde he vivido, ¿no? Pues donde he vivido principalmente aquí en Bogotá, pero he andado mucho por todo este país. Digamos que lugares de ahí se formó la experiencia de uno. De Colombia. Pues inicialmente empecé a andar. De Bogotá a la Costa, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, entrando por Bucaramanga en esa época por Aguachica. Por la Paz, César por Valledupar. Ciénaga, fundación o esos pueblos los conocí más o menos. Entregando mercancía y de pasada Entregando y recogiendo mercancía el Banco Magdalena. Eso es mucho pueblo, Bucaramanga, era una ciudad muy grande donde. Recogía, entregaba una mercancía y recogía mercancía para seguir hacia la costa.

Entrevistador: ¿Eso en qué años más o menos?

Entrevistado: Eso sí, hacía el año 68, 69, 70, 71, 72. Esos años.

Entrevistador: OK, bueno, digamos que usted, dónde, ¿dónde estudió o sí en qué colegio fue el que hizo sus estudios? Y ¿hasta qué año estudió?

Entrevistado: En Bogotá estudié. En el Colegio Santa Rita de Casia hice dos 3 años. Estudié en el campo, también en escuela rural. Estudié en Bogotá en la Escuela Distrital también.

Entrevistador: Y digamos que, en esos años. Mmm si se enseñaba la materia de Geografía neta

Entrevistado: sí, claro

Entrevistador: ¿Y dentro de esta materia que le enseñaron?

Entrevistado: pues se le facilitaba a uno la conducción, que sabía ya por dónde tenía que coger. o qué uno llegaba a una ciudad ahí y preguntaba, bueno, por dónde salgo? A “X” o “Y” parte a otra ciudad entonces ahí le informaban a uno, y ya cogía uno camino.

Entrevistador: OK, pero bueno, usted nos mencionaba que usted desde los 12-15 años ha estado inmerso en este mundo del transporte y de los camioneros. Y dónde aprende a manejar camión, donde ya le sueltan...

Entrevistado: yo aprendí a conducir primero que todo a los 12 años conducir tractor. Trabajando de noche. En un páramo. Trabajando de noche y ahí aprendí a conducir ya después de estar uno manejando tractor, ya salir a coger un carro eso ya. Ya está listo, está, uno pues suelto. Y a conducir camión, empecé a conducirlo por ahí como a los doce trece o catorce años, porque trabajé con un señor como a los catorce. Acompañándolo. Y uno va mirando a pesar de que ya sabía cómo se hacía, pero va uno va aprendiendo. El en Santa Marta el dejaba el carro en la fila para descargar el café. Ahí se encontraban con otros compañeros uno podía encontrar 6,7, 8 carros y los dejaban ahí. Yo me quedaba cuidando los carros y dormía en el camión en que yo andaba, ellos se iban, dejaban las llaves de los carros y ahí fue donde aprendí a manejar camión porque había un “coter” que él me decía, Bueno, si usted ya sabe manejar camión, entonces súbbase, prende y vamos para adentro para descargar el carro y sacarlo Vacío y volver y entrar otro y sacarlo vacío, y así sucesivamente. Entonces ahí, pues aprendiendo a mover el carro y hacer cambios lo normal en la conducción.

Entrevistador: Entonces que esos son como sus inicios para aprender a conducir camión. Y en qué momento usted ya se consolida como como camionero, o sea, ya como el muchacho que deja de cuidar camiones

Entrevistado: a los 15 años, el mismo señor con que andaba el compró otro camión y me dijo, Tomé a ver y hágale. Usted ya conoce las rutas, ya conoce cómo se consigue la carga donde se consigue todo. Entonces vamos y andábamos juntos los primeros viajes, andábamos juntos y ya después cada cual por su lado. De todas maneras, andábamos en la ruta que era Bogotá, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena digamos que ya adquirí la responsabilidad de conducir un camión solo y andaba solo nada de compañía ni nada, sino solo. Si se varó desvárese como pueda. Mirar a ver porque no había teléfono, no había nada, solo había herramientas para desvararse y mirar cómo se arregla el cómo se desvara

Entrevistador: OK. Y supongo que todo lo que ha pasado por trabajar para alguien y luego consigue consolidarse y tener un camión propio.

Entrevistado: Así, claro. A ver, yo trabaje de alquilado hartos años. pero no tuve sino como tres patrones, no más. Vine a manejar bus urbano en Bogotá. En el año 74,75,76 manejando de urbano hasta el 78. Y ahí entré a gaseosas Postobón, en la cual duré 10 años manejando camión ahí.

Entrevistador: y ahí es donde obtiene su camión

Entrevistado: Así es obtuve el camión que tengo actualmente. Que es un Dodge rojo “carebola”, un Dodge modelo 80.

Entrevistador: bueno, y ya que usted ya en una persona que tiene un gran recorrido en el en El Mundo del transporte. ¿Qué diferencia hay en el funcionamiento de un camión moderno a uno antiguo y digamos si esto ayuda a mejorar la ruta?

Entrevistado: No, pues hoy día el Camión moderno, pues es una gran ventaja porque son carros que vienen con una tecnología muy buena y avanzada. Pero en cuestión de una varada son delicados porque traen muchos sensores. Eso implica que uno debe conocer electrónica y eso ya no tiene porque no es fácil quitar un sensor y tener un computador para examinarlo a ver cuál es la falla, lo que tiene un carro moderno, mientras que un viejo no. El carro le fallaba y uno ya sabía que era un platino que era condensador. O la chispa o la no sé qué y ahí. Uno cuadraba y volvía a la marcha Hoy en día necesita el computador de un carro. Así la mayoría,

mulas, camiones sencillos. Todos necesitan de un computador hasta un 350, un carro pequeño, para hacer un diagnóstico de la falla, mientras que antes no...

Entrevistador: y supongo que esto Dificulta un poco la movilidad, digamos si el camión un día le da por fallar.

Entrevistado: Pues no es que dificulte la movilidad, sino que si él falla, ahí mismo le sale un testigo en el carro donde le aparece un testigo en su pantalla igual el cual viene de por sí en inglés, entonces usted que tiene que hacer, coger el catálogo de instrucciones de ese vehículo y ahí guiarse por el Código mira el Código lo traduce y listos ya una falla de corriente, por lo general son sensores sensor de ahí, sensor de turbo, sensor de motor, sensor de pistón, sensor de cigüeñal, sensor de temperatura, sensor de temperatura tanto de agua como de aceite. Como de Valvulina es eso, tiene muchos sensores. los camiones. Modernos, digamos que sí, son un poco más prácticos para el desplazamiento, son prácticos para el desplazamiento ahora porque las carreteras son mejores. Vienen carros muy veloces y de ahí tanta accidentalidad que mantienen hoy en día. A raíz de eso. Y que los carros van muy rápido y las carreteras son buenas a pesar de que hay carreteras MALUCAS, hay carreteras buenas también. Pues eso, influye mucho para que haya mucho accidente. Mientras que antes no antes el antiguamente uno se gastaba. Dos hasta tres días para llegar a la costa. En un viaje directo hoy en día lo hace uno en 20 horas. Y esa es la evolución del transporte. Eso es lo que ha evolucionado.

Entrevistador: Bueno, sumerces nos comentaba que había trabajado como como independiente en sus inicios y luego pasó a trabajar en gaseosas Postobón. ¿Cuál es la diferencia o qué diferencia notó al trabajar como independiente al trabajar para una empresa?

Entrevistado: Trabajando uno como independiente uno. Trabaja para ganarse lo de uno, ganarse uno el sustento de uno y aprender uno mismo a conseguir sus cargas a conseguir su mercancía para transportar por empresa, una empresa le da los viajes váyase, vaya cargue a tal parte y tome los viáticos y carro tanqueado y váyase. y le van a pagar un sueldo, Pero, no hace uno nada más, en cambio, como independiente si le queda a uno más plata.

Entrevistador: Vale, pero mejor, ¿ser independiente o trabajar por empresa o cada una tiene sus pros y contras?

Entrevistado: ser independiente es muy bueno porque uno no tiene patrón, pero ¿qué pasa? Tiene uno que tener responsabilidad para hacer su trabajo, porque si usted no se mueve. Pues

no ganará plata, ni generará plata. Y esto se trata es de generar, de generar ingresos. Y mientras que están bueno por empresa, pues uno sabe que está obligado a cumplir un horario y en cuestión de carretera, pues no hay horarios para un transportador, pero si uno se acuesta, si se queda uno durmiendo, si se trabaja. Uno no más las 8 las 10:00 H y se acuesta a dormir y al otro día se le va alargando el tiempo y pues no está haciendo mayor cosa. Porque las empresas están limitadas a pagarle un sueldo y ya. Y un porcentaje muy mínimo. en cambio, independiente uno brega por hacer lo de uno y que le rinda la plata al dueño del carro y que le rinda la plata a uno como independiente Y ya cuando uno propietarios con más veras tiene que moverse. Porque es para el beneficio de uno.

Entrevistador: OK, bueno, digamos que ya entrando un poco más en el aspecto de los aspectos generales de la ruta Bogotá – Ibagué ¿usted como conductor ya veterano, qué lugares reconoce como primordiales? Pues en el recorrido de Bogotá a Ibagué, que digamos sean puntos de encuentro de muchos conductores o digamos los paraderos de comida donde puede ser bueno, barato y rico, las estaciones de servicio los peajes todo este tipo de aspectos.

Entrevistado: Pues hoy en día, hoy en día, como hay tanta estación de servicio y tanto restaurante y tanta vaina, pues uno tiene sus lugares predilectos, por ejemplo, la ruta Bogotá Ibagué uno para por aquí en un municipio que se llama Granada a orillas de carretera, pues jurisdicción de Granada. Para uno a engrasar el carro, por ejemplo, se le hace una revisioncita, se engrasa en el carro y continúan su viaje más adelante hay un peaje para uno a tomarse un tintico en revisar el carro después de 1:30 H a 2 horas de camino. Vuelve y parar por decir algo cerca Melgar o en Melgar. Para a revisar el carro, se toma otro tintico y continúa, ajá. Ahí sitios como gualanday Chicoral. Esos son sitios de que uno frecuenta. Antiguamente se paraba uno en el alto de Gualanday. Se llama eso que es al pie del peaje de Gualanday.

Entrevistador: Bueno. Supongo que antiguamente había otra ruta u otra carretera.

Entrevistado: La ruta ha sido la misma, los pueblos han sido lo mismo. Lo que pasa es que hoy en día han ampliado mucho las carreteras. Entonces antiguamente pasaba, uno por Fusagasugá, entraba a una Fusagasugá, entraba por Melgar, entraba por Girardot, entraba uno por el Espinal, entraba uno por Chicoral por Guadaira. Entrada uno al centro de Ibagué hoy en día. Es más derecha. Hoy en día no se hace, hoy en día la vía es más derecha. No pasa por esos pueblos ya porque son vías nuevas vías alternas para cortar camino, también acercar más de una ciudad a otra.

Entrevistador: ¿más o menos uno cuánto se demoraba con la ruta antigua?

Entrevistado: Entrando a estos pueblos a la ruta actual, antiguamente gastaba, unas 7 horas, Bogotá, Ibagué, hoy en día gasta uno 4:30 h 5 horas. Entonces siempre es bastante el rendimiento, el recorte que le han hecho a la carretera.

Entrevistador: Y. ¿Qué aspectos hacen que estos lugares sean primordiales como para parar a revisar y demás?

Entrevistado: Digamos la seguridad o pues por descanso hoy en día, por ejemplo, tenemos las estaciones de servicio al toque son muy buenos sitios para parar, para tanquear, para bañarse uno porque hay duchas, hay baños, hay comida. Antiguamente no existía eso, antiguamente le tocaba a uno parar en el río, ahí en el río Sumapaz. Casualmente ahí abajo, después de pasar la entrada al túnel, ahí había unos pozos, uno se iba y se bañaba, lavaba la ropa y continuaba su viaje. Cuando iba saliendo no, porque va uno bien, pero antiguamente tenía uno esa opción. Lo mismo en el Combeima entre Chicoral y gualanday hacia uno lo mismo.

Entrevistador: Bueno, digamos dentro de esta ruta, usted como como conductor que características geográficas resalta de la ruta, digamos donde usted diga no. En este tramo siempre ha habido deslizamientos por no sé por la lluvia o cosas por el estilo.

Entrevistado: Bueno, eso sí, eso no es las carreteras de. De alta montaña. Qué pues hoy hay sitios donde la tierra es muy floja, muy suelta. Y de pronto, cuando llueve mucho se dan los deslaves, lo que se llama un deslave que es una caída de piedras de tierra, de todo, de lodo. Y se cerraba la vía y esperar hasta que pasara. Le tocaba a uno mismo de pronto, ayudar con pica y pala poder pasar. Antiguamente le tocaba eso, hay carreteras, por ejemplo, la carretera para Urabá. Eso era una de pica y pala todo el camino. Hay mucha carretera, mucha trocha que eso le tocaba a uno duro, la carretera de los cueros a Málaga, por ejemplo. Eso toca con pica y pala. En el llano, las carreteras del llano, lo mismo tocaba pica y pala. Y usted si no tenía pica y pala, eso no se meta por allá, porque eso cuando el carro se enterraba, toca sacarlo o sacarlo, descargarlo, sacarlo, volverlo a cargar y continuar el recorrido. Y así durante unos dos, 3 días, 4 días. Dependiendo

Entrevistador: Ok, pero bueno, digamos que en la ruta de Bogotá que se sufre de eso o se sufre o no

Entrevistado: no en esa ruta no, no sufría Porque no era como la de hoy en día que hoy en día se le hicieron una carretera nueva en Melgar y duró como 2 años derrumbada. Por mala ingeniería. Ya no, es más, pero el resto no. No había derrumbes por ahí no había. No se derrumbaba ni siquiera por San Miguel, no, no, no caía tierra, no, nunca ha caído por ahí. La tierra, en cambio, hoy en día sí. Por el abandono. Porque no le han hecho el mantenimiento, entonces los cerros se colapsan también, por lo que ya se rompe. La usan muy poca gente, pero esa es otra ruta que he conectado antes de que hicieran la actual que eso la hicieron probar como en los años sesenta. Antes de eso tocaba ir a por San Miguel. Que es de alta montaña, esa ruta de San Miguel es de alta montaña. De resto, toda la vía de Bogotá Ibagué ha sido plana y para allá y ahí de Ibagué para adelante, si ya, por ejemplo, coger la línea, la línea era ya otro cuento. Viajar a Calarcá, eso ya era también una carretera angosta delicada. Delicada, cuando había derrumbes tocaba ayudar a limpiar con pica y pala entre 5 o 10 que se encontraban, eso tocaba hacerle mientras llegaba la maquinaria. Cuando era muy grande, ya tocaba esperar hasta que llegara maquinaria.

Entrevistador: ¿Qué prácticas de orientación? Son utilizadas en el gremio camionero en caso de pérdida, digamos antiguamente, antes de que existieran todos estos medios electrónicos antes de que las vías estuvieran señalizadas

Entrevistado: Siempre uno ha tenido en cuenta ver la carretera más usada. Sea destapada o sea pavimentada, siempre se nota. En la destapada se nota el uso de la vía, la vía más usada es la vía principal y en el pavimento también la vía que más brilla es la que más se usa y es la que lo lleva directo de un pueblo a otro pueblo. Ya cuando hay un brazo, se ve como muy oscura, como que no se nota mucho que haya mucho tráfico. Eso ya es una variante, cuando usted ve una que no es muy usada paila por ahí no es y además preguntar parar a preguntar para saber por dónde salgo a tal o X pueblo por ejemplo uno llegaba a Aguachica y necesito llegar a Gamarra por cual vio cojo...aquí por el centro llegue y luego gire y todo eso, a preguntas llegaba uno y fijándose en el deterioro de las vías tener en cuentas también... digamos las casas las matas los árboles con eso uno ya se sabía ubicar y con eso uno llegaba a donde fuera actualmente ya hay señalización, si uno se pierde es porque ya uno no sabe leer, en las ciudades cambiaba la coas uno como conductor conseguía un coterero que es la personas que le ayuda a descargar el camión a uno, ellos suelen ser nativos del lugar por ende ellos ya sabían cómo llegar a donde fuera porque eran nativos del pueblo o de la ciudad entonces ellos lo guiaban a uno, y también lo mismo para salir del pueblo, métase por tal carrera o tal vía y así uno ya va

conociendo los lugares conocí Bucaramanga, Aguachica porque tocaba entrar por allí hoy en día ya no ya hay variantes ya la gente nueva no conoce Aguachica Yo lo conocí porque uno andaba ahí, entregaba mercancía, aparte de que pasaba, tenía que entregar mercancía ahí, entonces uno tenía que andar por los negocios y entregando ropa, calzado bueno, maquinaria, herramientas, cualquier cosas.

Entrevistador: Eso era aquello que usted y yo hablábamos de las encomiendas que les hacían a los conductores, que era que ustedes llevan una carga, pero se les puede cruzar a alguien que les diga usted va para tal lugar, me hace el favor, me lleva a esta encomienda y yo le pago.

Entrevistado: Sí, a eso era el sistema antiguamente. OK el sistema antiguamente por eso uno conocía más, conocía bueno Valledupar, que es una ciudad grande también. Claro que hoy en día está muy grande, pero en esa época eso era pequeña, pero la conocía. Bueno también porque tenía uno que entrar al centro del Pueblo.

Entrevistador: ¿Y bueno, digamos que mitos, y supersticiones? Existen frente al ser camionero y a la ruta, pues de Bogotá a Ibagué.

Entrevistado: No, por ahí no hay mitos ni nada de eso. No, no. No hay nada, eso que dicen que asustan, no, eso no, no los que asustan son los vivos. Hoy en día los ladrones. El resto antiguamente no uno cogía camino. Y hágale de noche a cualquier hora por la noche. Eso no tenía un problema. Hoy en día, pues tampoco no tienen un problema, pero hay que andar con cuidado. Porque siempre no faltan los amigos de lo ajeno. En un momento a otro le salen a uno, entonces uno tiene siempre que andar precavido.

Entrevistador: Digamos ¿qué tramos son los que uno tiene que andar como con cuidado en esta ruta?

Entrevistado: Tanto lo andar con cuidado, sino no dar papaya. Dar papaya, que si usted se pone a andar despacio está dando papaya porque se va quedando, solo se va quedando solo y cuando menos se da cuenta esta solo nadie adelante nadie atrás y ahí es donde el ladrón aprovecha y le cae. Eso tiene que andar. Es rápido. Dar una velocidad de 70 a 80 km hora, que eso sí, que se atravesase de malas. Porque no se le puede parar y así durante todo el camino donde Es plano, eso toca parejo porque salen atajarlo. Entonces eso es lo que ha indicado el resto, no más.

Entrevistador: ¿Y en la ruta pasa mucho eso que hay algún sector en el que los conductores de camión digan ese tramo hay que pasarlo así?

Entrevistado: Claro. Y es que hoy en día le atraviesan un carro y ya ahí lo paran a uno

Entrevistador: digamos que tramo.

Entrevistado: Por ejemplo, entre. Entre el puente de Flandes. Que la en entre el puente en la entrada de Flandes, y Gualanday. Ahí lo pueden estar atajando Ese pedazo es crítico y sobre todo después de las 12:00 H de la noche. 12 a 3 de la mañana. Eso es delicado. Es lo donde no tiene que dar papaya. Y eso en cualquier carretera de Colombia, eso después de las 12:00 H de la noche es mejor. Estacionarse orillarse y por ahí hasta las 3:00 H de la mañana volver a arrancar y a trabajar.

Entrevistador: Bueno, digamos, bajo esta lógica de que hay un tramo peligroso. Y pues mencionando que hay sectores en las que no tienen que pasar rápido justamente para no dar papaya, ¿existe alguna medida especial? Pues que se lleve a tomar para para realizar el recorrido en esta ruta o pues más bien. Que se deben considerar presentes al tomar esta ruta.

Entrevistado: Pues tratar de evitar a pasar en esa hora crítica, pero cuando a veces es imposible. Cuando le dan a 1 un viaje y lo sacan de Bogotá. 17:00 H de la tarde 18:00 H de la tarde y Váyase y Amanezca en Cali, por ejemplo. Hay que hacerle toda la noche. Tiene que exponerse hoy en día Bogotá que no se puede salir antes de las 22:00 H de la noche porque es imposible salir. Y si uno sale después de las 22:00 H de la noche está llegando a Ibagué a las 4:00 h de la mañana a 5 de la mañana. Qué le tocó hacer es poner el carro y exponerlo es exponerse todo, tanto en lo físico, Y lo material

Entrevistador: Ah, bueno. ¿Hay alguna mejoría en los tiempos de transporte o qué mejorías se han presentado en el transporte? Por el cambio de la carretera de Bogotá Ibagué. O sea, digamos una que ya mencionábamos era la del tiempo que el tiempo se acortó ya bastante. Que otras mejorías se presentan gracias a estas a estas nuevas vías.

Entrevistado: El mejoramiento de la vía cuando estuvo buena, porque hoy la carretera es una trocha, por lo que están haciendo trabajos de ampliación de vida, entonces eso está complicado. Pero cuando estuvo buena la vía se podía andar bien, sin dificultad, sin demora.

Entrevistador: O sea que la principal mejoría es la reducción del tiempo.

Entrevistado: Si porque se acercan las ciudades, entonces si se acerca, es más corto el tiempo.

Entrevistador: ¿y una desventaja, o no o no se presenta?

Entrevistado: No, ahorita no hay desventajas, ahorita uno tiene de todo por cualquier vía nacional que un montallantas ahí cambiaderos de aceite, hay estaciones de servicio, hay hoteles. Que le hacen la vida a uno muy fácil, lo que antiguamente no era. Igualmente, uno se orillaba en cualquier lado a descansar y dormir y nadie lo atajaba nadie le decía nada. Sí se ha pinchaba, a uno le tocaba desmontar su llantita y arreglarla y continuar el viaje. Hoy en día, no.

Entrevistador: Usted ya mencionaba que el tramo en el puente de Flandes hacia gualanday es mejor después de las 3:00 H de la mañana o antes de las 12:00 H de la noche, sí, pero digamos en la ruta en general hay algún horario para tomarlo que uno diga. ¿Ese es como el mejor?

Entrevistado: El mejor. horario, pues para trabajar eso es. De cuatro de la mañana por ahí a las 20:00 H de la noche. Aunque en el día es delicado también porque se presenta soledad y el ladrón también aparece ahí. Eso es. Ellos miran, ellos buscan a ver cómo hacerle mal al Transportador. y en la noche tiene sus ventajas. Porque el carro va más fresco, trabaja uno mejor, no hay tanta cantidad de vehículos. Entonces anda uno mejor. O sea, digamos que. andando en el día es un poco mejor. Tiene sus pros y sus contras.

Entrevistador: Digamos que en cuanto a trabajo es mejor en la noche Sí. Pero digamos en términos de viajes, ¿es mejor en el día?

Entrevistado: Sí, claro.

Entrevistador: ¿Qué desvíos digamos podría reconocer? O podría mencionarnos de esta ruta, o sea, que desvíos. Además de la ruta principal.

Entrevistado: Claro, está que otros desvíos existen para llegar. Al igual que existe la vía por la Mesa. Existe la vía por mesitas del Colegio. Porque baja uno por mesitas del colegio baja a. Apolo. Eh perdón a Viotá baja uno a Viotá Tocaima Girardot. Y pasa a Flandes cuando el puente servía, pasa uno a Flandes y ya está uno en el espinal y luego Ibagué. Y por la vía, la

mesa igual Baja uno a la Mesa, Anapoima, Apulo Tocaima Girardot. Espinal Chicoral, Gualanday e Ibagué. Ajá, esa esa es la ruta, no, no tiene más desvíos. De Girardot para abajo no hay más desvíos, pues hoy en día el desvío que por la por la vía nueva, que es la más recta y por la antigua, era la entrada al espinal. Es lo único desvío que hay hoy en día es que no más la de San Miguel, la vía antigua, pero esa igualmente, lo arrojará a la principal abajo de fusa.

Entrevistador: Vale, entonces esos son los dos desvíos que uno se encuentra para poder llegar a Ibagué.

Entrevistado: Sí, claro.

Entrevistador: Y supongo que por esos mismos desvíos ya uno coge más para arriba, digamos ya para el Valle.

Entrevistado: Ah, sí, claro, ya por ahí mismo sigue continuando para Buenaventura, para el valle, para pasto, para Ipiales, para todos lados.

Entrevistador: Digamos que qué problemáticas sociales, además de lo que usted menciona en el problema de delincuencia. Comúnmente se encuentran visibles en el recorrido de la ruta Bogotá Ibagué.

Entrevistado: Falta de vigilancia. De vigilancia de las autoridades de policía. O sea, es una vía muy sola Tienen un retén fijo en ahí en adelante, Melgar, Es únicamente por cerrar la vida, porque el resto no es que hagan revisiones que hagan que miren a ver. Si sí es la persona que lleva el carro o no es. Eso tienen muchos. Un problema que socialmente se encuentra es la de delincuencia, la falta de seguridad qué es lo que lo que no le ayuda al transportador Los transportadores. andamos desamparados de la de la. De la justicia. Desamparados de la vigilancia policial. Porque no, no, no colaboran.

Entrevistador: Digamos que ante esta falta de. De acompañamiento policial que medidas toman los conductores de camión.

Entrevistado: En muchos casos, pues le toca a uno mismo ser el mismo vigilante, tener la precaución. Estar constantemente vigilando los espejos del vehículo. Por los espejos uno, mira quién va detrás y adelante, quién aparece Entonces uno va pendiente de esas dos cosas, de

quién aparece adelante, quién se va aquí, qué carro está por ahí, así que esté oculto que uno lo alcance a ver. Y los espejos para mirar el reflejo. Hoy en día el carro tiene una luz que alumbra atrás entonces uno prende la luz y mira quien va detrás, qué sombra se ve por ahí Y ahí es donde está uno pendiente, esa es la seguridad de uno mismo le toca vigilarse, estar pendiente, ir pendiente Desde todo no se puede dormir...

Entrevistador: Bueno, pues teniendo en cuenta lo que sumerce nos ha mencionado en estoy teniendo en cuenta el contexto que usted ha tenido a lo largo de su vida. Usted. ¿Como entiende o de qué manera entiende la geografía?

Entrevistado: Como la entiendo. Es que la geografía es muy bonita que a uno le dibujen en un mapa una carretera y uno va al sitio y es otra cosa muy diferente. Es otra cosa muy diferente, pero, de todas maneras, uno lleva la noción de que va hacia x parte. Que, si usted coge una ruta, por ejemplo, Bogotá, Medellín, apartado. Que ya sabe que llegará a una ciudad principal donde debe ubicarse y buscar la salida para continuar su camino. Y lo que yo le decía, la huella más pisada es la que lo lleva a uno derecho hoy en día, pues como son autopistas, pues y señalizadas y todo Pues, es más, pero antiguamente uno seguía era por los avisos Por ahí encuentra uno todavía en varias partes los avisos viejos. Donde dice, por aquí, por ejemplo, cuando llega uno abajo de Calarcá, hay un aviso que dice vía a Sevilla, Caicedonia. Tantos kilómetros 40 y pico kilómetros. Y hoy en día, pues esa vía está por allá terciaria, porque ya casi nadie la transita. Pero por debido a eso, pero ahí está el aviso de antiguamente donde estaba y así hay muchas partes de Colombia. Hay muchos avisos de los antiguos que están por allá arrumados todavía están vigentes. Pero están arrumados ahí, pero eso era la guía de uno, no más. no tenía uno más guía, nada más. en la primaria lo que le enseñaron a uno en geografía lo que era en, tercero, cuarto y quinto de la primaria. Enseñaban la geografía. Y uno hacia los mapas. Porque le tocaba a uno hacer los mapas a mano mirando un mapa y hacerlo no copiado, sino hacerlo directamente. Entonces uno tiene de pronto esa guía de conocimiento de por tal ruta tal camino tal cosa. Eso era lo que uno aprendió.

Entrevistador: entre los compañeros, amigos y familiares. ¿Cómo se transmite ese conocimiento geográfico? Del que ustedes pueden tener claro está.

Entrevistado: Casualmente, como lo he hecho con usted, muchas veces cuando le decía camine vamos camine me acompaña a Ibagué o camine vamos a Villavicencio, cuando usted era pequeño me lo llevaba para Cali. Por ejemplo, a Medellín. Entonces, pues ahí va uno

adquiriendo, claro que estaba muy pequeño un poco. Y no, no, de pronto no entendía eso porque todavía pues sería un niño de 3 4 años. Imposible captar, pero algo se le queda en la cabeza. Y ahí está el conocimiento de la geografía para los familiares. Ahí está el conocimiento de que lo empiezan a andar en un carro a un lado y para otro.

Entrevistador: Dentro de esto, digamos qué interacciones con las personas se realizan durante el recorrido en Bogotá, Ibagué. Digamos cuando uno para a comprarle alguna fruta a algún campesino.

Entrevistado: Sí hay sí. Uno se detiene para traer unos platanitos o algo, unas yucas o algo cualquier cosa. Pero eso lo encuentra uno. Es en el día en la noche no encuentra uno para en La noche únicamente por un sitio fijo donde toma tinto.

Entrevistador: digamos. Los restaurantes también supongo que es una interacción con los sujetos.

Entrevistado: Sí, claro, porque habla uno con los otros “que hubo, qué hubo, qué tal” y listo, ya no más, cómo está la vía, por ejemplo, hoy en día antiguamente llegaba y se encontraba con uno que venía al en el sentido contrario, en el que uno iba. ¿Qué más, cómo está el camino? Bien hay derrumbes, no hay derrumbes, está normal todo tranquilo. O hay un accidente en tal parte le nombraban a uno el sitio, hay un accidente en tal curva pilas por ahí eso era todo. Y seguir su camino, continuaron su camino tanto el uno como el otro.

Entrevistador: OK, pero sí existen esas esas interrelaciones o esas existían...

Entrevistado: Hoy en día ya no es igual. Hoy en día ya todo manejan por celular. La comunicación, digamos es muy mínima, pues ya hoy en día, como crean grupos de WhatsApp, por ejemplo, entonces ya todo se comunican por WhatsApp, pero que para tomarse un tinto y que preguntar, ¿cómo está esto? ¿Que, como está la vía? ya es muy poco ya todo es por WhatsApp.

Entrevistador: Y supongo que al mismo tiempo esa falta de comunicación personal también imposibilita un poco como esa camaradería.

Entrevistado: Sí, ya no hay la misma camaradería de antes, porque ya eso es todo por tecnología. Antiguamente uno paraba, por ejemplo, que a bañarse. Y a lavar la ropa. Que vamos a parar en un restaurante cuando empezaron las restricciones. Empezaron las restricciones y uno llegaba Bueno, vamos a tal sitio llegaba bien parada en x sitio, un hotel, un restaurante, piscina de todo y ahí se relajaba ya aparecía otro y otro, y ahí iban haciendo unas amistades.

Entrevistador: Usted menciona las restricciones ¿Qué son las restricciones?

Entrevistado: Las restricciones son para el camionero. Para evitar que la gente de los carros pequeños se accidente contra un carro grande. Es esta, para eso lo hacen para que le. Los particulares anden bien por sus días y no se vayan a accidentar. Aunque son los causantes de los grandes accidentes. Por ejemplo si un viaje Bogotá – Barranquilla le representa 24 horas de viaje y en total unas 30 a 32 horas con descanso cuando hay jornada de restricción, esto representa que aumenten los tiempos operarios, que ya dejarían de ser esas 30 – 32 horas y se convertirían en un viaje de hasta tres días por las pausas cíclicas que hay que hacer debido a la restricción, esto representa un aumento en sobrecostos ya que se suman de más los gastos en comidas, hoteles y parqueaderos.

Entrevistador: eso le iba a preguntar justamente ¿si funciona esa restricción?

Entrevistado: Pues les funciona para el Gobierno. Le funciona para ellos, para uno como transportador no le funciona porque es pérdida de tiempo también uno pierde tiempo en un trabajo porque en un viaje, por ejemplo, de la costa a aquí a Bogotá que se tira uno unas 20 horas, 22 horas. O que se gaste 2 días porque toca descansar. Pero, sí lo perjudican a uno porque uno está perdiendo plata con un carro, está dejando de ganar, mientras que los demás si salen a pasear uno está gastando plata, está lejos de la familia. Y no puede estar con los de uno, si le toca estar por allá.

Entrevistador: Sí, pero que bueno las empresas comen entienden la restricción, digamos si a usted lo cargan hoy usted tiene que estar en Ibagué mañana a las 6:00 h de la mañana, pero lo sacan a las. No sé a las 20:00 H de la noche. ¿O antes que se hace?

Entrevistado: Esperar hasta que termine la hora de restricción para empezar a avanzar.

Entrevistador: y la empresa que está esperando ¿entiende eso o no?

Entrevistado: Ellos no entienden nada, ellos no les interesa eso. Ellos lo que les interesa es que les llegue la mercancía, lo más lo antes posible. Y ni siquiera lo antes ya que a usted lo pueden hacer esperar un día completo con la carga Y con ello al conductor le toca quedarse, quedarse para volver a conseguir otro viaje para regresarse.

Entrevistador: es una falta de regulación que existe

.

Entrevistado: Sí es una existido toda la vida y eso yo creo que no lo mejor a nadie. Porque ninguna empresa cumple con los horarios de. De recepción de mercancía.

Entrevistador: Y digamos, Eh, no sé, ¿no hay algún sindicato de conductores independientes que se encargue de exigir una regulación?

Entrevistado: No, eso no lo han podido arreglar. eso, es difícil. No lo han podido arreglar, ya no lo podrán hacer por la desunión que hay entre los transportadores, porque eso es desunión. Si uno fuera unido, y todo se pararán en la raya bueno las cosas se arreglarían, pero no, eso no el que recibe la mercancía si uno va a acosar de que por favor que le reciba, entonces le responden “hermano, si tiene mucho afán, váyase, venga mañana”. Eso es lo que le dirá, ellos no les interesa.

Entrevistador: OK bueno, digamos que ya para entrar en la última parte. Y. ¿Cuáles son los lugares que usted considera que ayudan a orientarse mejor en la ruta? digamos, no sé, a mí se me ocurre...la puesta del Sol, por ejemplo, o. No sé el por dónde va el río, un ejemplo.

Entrevistado: Lo que más lo ayuda es el río, pero no, no en todas partes. No en todas partes, porque si usted coge por la vía Villavicencio, puerto Carreño, usted puede andar un día o día y medio por la orilla del río meta. pero hay partes donde se mete la carretera a la sabana y pues hoy en día ya hay una carretera por ahí medio de marcada. Pero antiguamente tocaba, era por la orilla del río y más o menos. por la salida del Sol. Iba uno, siempre al Oriente. aquí por el interior no, no tiene un problema por qué. Tienen que atravesar las montañas, entonces uno coge la carretera, por ejemplo, Bogotá, Bucaramanga. Antiguamente usted salía de aquí a Bogotá y sabía que tenía que pasar por Tunja, entonces ese iba y en Tunja aún está el aviso. El aviso antiguo todavía. Eh, Barbosa. Sí, Moniquirá. Moniquirá 38 km.es algo así Bucaramanga 300. 80 y pico dice 85, creo que es. No me acuerdo bien. Pero ahí está el aviso, todavía en el romboy y ese aviso es lo que lo lleva a uno. uno coge esa carretera y para allá y esa lo lleva a

Bucaramanga porque pasa por Moniquirá, pasa por Barbosa. Pueblitos pequeños como Oiba como en Socorro, San Gil y allá lo lleva. Pero siempre va por la misma ruta y no tiene que el sol porque hay veces el sol está por la derecha o cuando está amaneciendo hay veces está por la derecha. Usted va y de pronto marca una curva, una vuelta o algo y ya lo ve allá de frente y así a veces se le queda en la espalda ya depende es de la ruta.

Entrevistador: Bueno y usted como entiende el espacio desde su experiencia.

Entrevistado: ¿El espacio desde...?

Entrevistador: Lo general

Entrevistado: ¿Pues no se... como aquello donde estamos nosotros jajajaja, pero donde habitamos todos no? Diferente ya que cada uno se crea su espacio.

Entrevistador: digamos, cuando un conductor está tan inmerso en varios espacios como es Bogotá, la carretera Ibagué. Ahí están más de un espacio.

Entrevistado: A lógico, claro. Y no solo ahí nomás eso, cuando va uno a diferentes sitios de Colombia está uno en todos lados, en todas partes está uno. uno tiene. O ha tenido memoria para para visualizar y canalizar todos esos espacios. Porque cuando uno llega a una ciudad uno se orienta ya, ejemplo ya llegué a Armenia. Y usted ya se orienta en Armenia, ya corre para un lado para otro. Entonces ya conoció en el espacio, aunque usted no sea perteneciente a ese espacio ya lo conoce y ya tiene noción de ese espacio. Y así sucesivamente en todas las ciudades. Y así conoce la gran parte comercial, la parte industrial.

Entrevistador: Sí. Digamos que lo que mencionábamos al estar tan inmerso en varios espacios. Los climas, las sensaciones térmicas de este espacio como afectan la corporalidad del conductor de camión.

Entrevistado: Bueno, eso ya depende de la salud de uno, pero la tierrita caliente se siente mejor el frío.

Entrevistador: Pero ustedes, digamos, ¿sienten el cambio cuando van conduciendo?

Entrevistado: Claro, a pesar de que uno vaya entre el carro, pero uno siente el calor y después el frío. Que no va cambiando, pero uno por el calor del carro, no lo siente tanto, es hasta que ya. Se baja del vehículo, se bajó del vehículo. Y ya se baja uno abrigado. Pero el resto no cuando llegaba para Tierra Caliente ya se desabriga. uno se quita lo que lleve de chaquetas o. Pues implementos pesados que quedan

Y digamos, volviendo a la ruta Bogotá Ibagué, ese cambio de clima. Condiciona, digamos, la ruta, la de Bogotá a Ibagué.

Entrevistado: No, porque ya uno sale de aquí de Bogotá, que es frío o ya sabe uno que va a entrar a Bogotá, que es frío, entonces ya de Fusagasugá para arriba ya empieza a cambiar el clima. Entonces de fusa hacia Bogotá, empieza a enfriarse y de fusa hacia Melgar empieza a calentarse.

Entrevistador: o sea. Pasa por los 3 Estados térmicos.

Entrevistado: Sí, hasta la vegetación, porque cuando va a plan de Girardot es desde Melgar. Desde Melgar en adelante está Gualanday es prácticamente un solo clima. 32, 33° de temperatura hasta 34. De pronto, cuando calienta el sol hasta más hoy en día. Pero más o menos es la temperatura y ya usted sube, ahí va y ya está en 20°. 22°. Llega aquí a fusa y está en 18°.

Entrevistador: OK, si cambia. O sea, que no condiciona, pero si se si se evidencia se lo cambio el clima.

Entrevistado: Sí, perfectamente.

Entrevistador: OK. bueno, pues ya me mencionaba que no, que no hay tanta problemática en derrumbes o algo por el estilo. Pero hay partes en la vida que sean inestables.

Entrevistado: Lo más inestable fue ahorita que tocaron el barranco ese. De canecas a boquerón. Se les ha se les ha dificultado, pero de resto lo más. Porque antiguamente eso no, no se tocaba para nada y eso ahí Subía uno y bajaba bien. Hoy en día, como hicieron el doble carril de la doble vía. Entonces ahí sí tienen problemas. Con esos derrumbes y eso.

Entrevistador: ¿Porque lleva el nombre Alto de Canecas?

Entrevistado: Porque antiguamente es una curva. Que antiguamente la vía era destapada. Y había mucha gente que bajaba y de pronto se salían por junto a una casa que toda la vida ha existido ahí y salían por el pie de esa casa a botes Porque no había señalización. Entonces la policía vial de la época. Que no era policía vial si no era la Secretaría de tránsito y transportes del Tolima. cogieron unas canecas de 55 galones y las llenaron de recebo y de piedras, y las instalaron ahí y por eso se llama el Alto de Canecas, que hoy en día no hay ni una caneca, Hay es una baranda, pero por eso se llama el alto de canecas para evitar y las pintaron. Además, las pintaron de rojo para que la gente las viera y no se fueran hacia abajo como otros.

Entrevistador: ¿Y si funcionó o no?

Entrevistado: La gente ya no se iba. Ahora ya era que se bajaban. Quién sabe con sueño quién sabe qué en qué estado de alicoramiento porque no había neblina ahí ni nada. Pero se iban para abajo

Entrevistador: Y digamos que ha habido cambios significado, o sea, además de lo obvio que es el pavimentado, ha habido cambios significativos dentro de la ruta.

Entrevistado: Sí, claro.

Entrevistador: ¿cómo cuáles?, y porque se han dado esos esos cambios.

Entrevistado: Como por ejemplo Fusa que ha crecido mucho. Entonces ahí hubo un cambio grande, porque primero entraba uno hasta fusa. Y volvía y salía para pasar a Silvania. Hoy en día ya hay una variante que no lo entra, pero sí lo conecta con la de Silvania. O sea, sacaron el desvío que lo baja a uno derecho y un desvío totalmente aparte, un desvío que ya no entra, pues Entonces eso ha sido un cambio que incluso ha mejorado con el tiempo, pero ha estado en buenas condiciones toda la vida porque ahorita no.

Entrevistador: O sea, digamos, actualmente está haciendo un cambio significativo.

Entrevistado: Y también cuando terminen en la doble vía de ahí, de canicas a boquerón, porque ese pedazo lo usamos, pero no les sirvió, no les dio resultado por el barranco y por eso la tienen cerrada hoy en día encerrada. Porque no les no les ha dado el barranco, no les ha dado entonces ahí están trabajando, pero están trabajando para ver si algún día lo pueden lograr.

Entrevistador: Qué otro cambio, digamos

Entrevistado: Se podría decir aquí en el túnel, por ejemplo, de boquerón hacia Melgar, que en el túnel de solo subiendo, pero eso va a mejorar. La viabilidad ha mejorado bastante, ya no entra uno a Melgar. Ya tiene la variante en servicio, entonces ya no entra uno a Melgar, eso es otra. Otra buena es que ya todo es doble vía y hay para ya todo es doble vía hasta que llegue a Ibagué. Bastante rendimiento, inclusive con lo que le comentaba la construcción están siendo actualmente los 3 carriles para que rinda más, eso de los 3 carriles es de Bogotá a Melgar.

Entrevistador: Ya para cerrar. ¿Usted como conductor que ha recorrido esta ruta, qué actividades económicas? Se observa o resalta dentro de esta dentro de la misma ruta

Entrevistado: Digamos antiguamente eso era muy bueno, había arroz, había. Fruta. Mango, por ejemplo, entre chico oral y todo había también. Grandes cultivos de arroz, de maíz, de sorgo de algodón. ¿Hoy en día ve algún cultivo de algodón? usted que nos ha acompañado ¿Dónde ha visto un cultivo de algodón por allá? El maicito por ahí ahora que están sembrando maíz y el arroz del resto, no más.

Entrevistador: O sea, se ha perdido mucha economía.

Entrevistado: Se ha perdido bastante. Bastante con los años y Eso lo acabaron cuando inventaron los señores políticos el famoso TLC eso fue lo que se tiró toda la agronomía de este país, en todas partes, no solo en el Tolima sino en todas partes del país. O sea, que hay muchas personas que tenían sus cultivos de agón de mango perdieron, tuvieron que invertir en. Cualquier otra cosa que sea rentable, especialmente la ganadería, metieron mano. Crear una cifra sin cultivar, incluso hay entre a orillas del río Magdalena por frente a las dos hacia el espinal. Ya están urbanizando una finca de esas. ahí se pierde la agricultura, se sembraba muy bien, salía muy buen arroz y en todas partes todas las fincas que eran tanto aquí en Bogotá, por ejemplo, las fincas de la sabana, que eran buenas fincas, lecheras, paperas, albaceas, maiceras. Hoy en día ya son las bodegas de grandes empresas. Entonces perdió todo eso.

Entrevistador: o sea que entonces sí se ha perdido una gran actividad económica bastante.

Entrevistado: En todo El País, no solo aquí en Tolimán, en todo El País.

Entrevistador: yo supongo que afecta a los conductores también.

Entrevistado: Claro, porque en menos carga, sí exactamente y ahorita, por ejemplo, con lo del tren de Santa Marta a puerto de Río ya trae contenedores ahí, pues ya hay el transportador está perdiendo.

Entrevistador: ¿Bueno con todo esto me surge una última pregunta y es para los conductores, también existe alguna frontera? O sea que ustedes digan. Esta es mi frontera y yo aquí yo ya no paso o ustedes son los hijos, o sea, ustedes pueden andar.

Entrevistado: Nosotros podemos andar libremente por este país las fronteras las impuso las guerrillas ellos pusieron las fronteras, entonces qué pasaba ahí... Pues no era que fuera uno limitado a pasar, sino tocaba pagar una, una x plata y listos pasa. Vaya, entregue lo que lleve, pero eso sí No saque nada, es que no podía uno traer viaje de allá para acá eso era lo que lo que le ordenaban a uno, pero que le tuviera una frontera limitada no, lo que puede pasar es que haya gente que se hizo sus límites, viajar únicamente, por ejemplo, de Bogotá a, Bucaramanga y viceversa solo es esa ruta o de Bogotá, Ibagué

Entrevistador: Bueno, pues muchísimas gracias por brindarme la entrevista

Entrevistado: No Joven por nada. Ha sido un placer. Ojalá eso que sirva de arto en su en su carrera, que está haciendo sinceramente

Entrevistador: muchísimas gracias.

Anexo 2

Entrevista a conductor de camión 2

Entrevista Tabulada	 UNIVERSIDAD PEDAGOGICA NACIONAL <i>Educadora de educadores</i>	Fecha de realización 08/09/23
--------------------------------	--	--

Nombre Entrevistador: Gineth Tatiana Naranjo Herrera

Código: 2019160076

Entrevistador: Entonces, pues la primera pregunta es, ¿en qué lugares ha vivido la mayor parte de su vida?

Entrevistado. ¿En qué, qué?

Entrevistador. ¿en dónde, en cuáles lugares ha habido la mayor parte de su vida?

Entrevistado. ¿Qué he vivido?

Entrevistador. sí, sí, señor.

Entrevistado. Pues aquí acá en la Dorada, Caldas y estoy un tiempo en Bogotá y un tiempo en la costa. Relativamente si

Entrevistador. ¿Y usted cómo aprendió de Geografía o dónde le han enseñado algo de Geografía?

Entrevistado. Yo estudié aquí en la Dorada

Entrevistador. Y ahí es solo en la escuela donde le enseñaron geografía

Entrevistado. En sí, en el colegio.

Entrevistador. Ah, bueno, ¿y usted en dónde aprendió a manejar el camión?

Entrevistado. Eee anduve como Pues como como casi 3 meses con un con un compañero Y como he dicho, pues ahí veía como los despegues y entender cómo se maneja, nos no nos despegues y así aprendí y saqué pues el pase.

Entrevistador. o sea que se fue ayudante de camionero.

Entrevistado. Si un tiempo si

Entrevistador. Y así fue como empezó a ser camionero, ¿sí?

Entrevistado. Si claro, claro

Entrevistador. ¿Y desde hace cuánto es camionero?

Entrevistado. De hace 15 años.

Entrevistador. ¿Y usted tiene que cambiar propio o trabajar para alguna empresa?

Entrevistado. no trabajo alquilado, o sea empresa no, no yo le trabajo a un señor o sea a un particular

Entrevistador. Un particular, ¿y alguna vez ha trabajado por su propia cuenta?

Entrevistado. Eh, no, o sea, o pues. O sea, lo que es en la mecánica sí. Pero de tener mi propio camión no.

Entrevistador. ¿Pero se siente que habría una diferencia si trabajara como Eh independiente o es mejor estar afiliado a la empresa?

Entrevistado. Pues. Cómo le digo es que fue independiente, pues. Pues eso sería, fue bueno, fue porque uno no debe, pues uno, pues como he dicho. uno, que requiere que quería hacer el

patrón, o sea, a estar fuera la hora que él quiera. Y empleado, pues porque uno tiene todas las garantías, ahí todo, todo, todas, todas las prestaciones de ley.

Entrevistador. Sí, sí, sí. ¿Entonces en ese aspecto, pues si es mucho mejor trabajar con él, como una empresa, ¿no?

Entrevistado. Sí, claro, sí. Como empleado si porque tiene uno toda la garantía, todo lo de ley como se dice.

Entrevistador. Y usted ha realizado la ruta Bogotá a Ibagué con frecuencia.

Entrevistado. Sí, pues. Una vez este el patrón nos pidió llevar un ganado del aeropuerto del dorado a Ibagué sí.

Entrevistador. cuando hizo esa ruta. Qué lugares reconocería como primordiales para pues digamos, para identificar que sí va bien para la ruta que diga tengo que pasar por estos lugares, por portar paradero.

Entrevistado. Ah, a ver, te digo este la vega, alto del trigo, guaduas Ah, Honda. Ah. Mariquita Armero y Líbano venadillo Alvarado, Ibagué.

Entrevistador. ¿OK qué aspectos cree usted que le hacen que hacen que esos puntos sean primordiales para realizar esa ruta? Oh, pues en la realización de esa ruta.

Entrevistado. Pues. Pues como digo, pues las señalizaciones, resaber las estaciones de gasolina y así.

Entrevistador. Y de esos lugares que usted identifica, hay algunos que tengan que ver con el paisaje geográfico que. Que o sea que usted identifique como ciertas montañas o ciertos valles de la ruta Bogotá, Ibagué.

Entrevistado. Sí, claro, esto ahí en. Te digo yo ahí en un armero en guayabal están los tuyos y arroz. Cultivos de algodón. Oh. Por ahí y ya, ya de Ibagué a pues a Bogotá hay eso y de Bogotá a Ibagué esta por ahí el alto del trigo que sacan panela están los cultivos de caña. Ajá, igual en guaduas tienen muchos, muchos. Muchos, muchos galpones de pollos. Eso a veces los ve uno por ahí en carretera, ve uno cuando llevan los galpones de pollos.

Entrevistador. ¿Tú alcanzaste a conocer la ruta cuando existía armero?

Entrevistado. No, no. Cuando eso yo tenía apenas como doce años.

Entrevistador. A no, estabas Chiquito.

Entrevistado. No, sí, sí.

Entrevistador. ¿Bueno y dentro de todo ya de tu vida como camionero en algún, momento que te pierdas o algo en el camino, cómo haces para que como te orientas, cómo vuelves a estar en el camino de nuevo o qué haces?

Entrevistado. Pues como, pues como ya ahora ya está, pues la de esa tecnología del del waze. Ajá. pues ya, se va ubicando en el teléfono sabe uno dónde está Y uno ve ya la ubicación, o sea, no todas las veces, no, Como no lleva tanto, no ya más. O menos va mirando en que parte está y en donde va

Entrevistador. Sí, claro. Entonces principalmente, waze

Entrevistado. sí señora

Entrevistador. bueno, eso sí, una muy buena ayuda, ¿no?

Entrevistado. Sí, claro una verraquera ja eso le ofrece a uno mucha ayuda.

Entrevistador. Y bueno. ¿Pues antes de que existiera waze y además de las condiciones de las carreteras, esas dos cosas que qué tanto conflicto generaban? ¿Porque pues las carreteras han cambiado también bastante, ¿no?

Entrevistado. ¿Sí, pero, pero qué? Pero, o sea, pues. Pues. Eso. Que son como ahora cada año actualizan él. El waze. Sí, sí, me hago entender, eso como lo sincronizan con el satélite ajá. Y eso, pues eso, cada. O sea, eso cada año, eso lo actualizan y ya y ya y ya salen las vías nuevas y así. O muchas veces pues. Cuando no hay eso pues entonces uno pregunta por ejemplo uno a Ibagué y pregunta, vea esta dirección le pregunta por ejemplo a un taxista, un ejemplo

no Ajá. Entonces uno le paga la carrera al taxista y el taxista lo lleva a la dirección o a donde uno quiere.

Entrevistador. claro ¿Y a nivel general, en rutas de Colombia, Eh Se ha visto una mejoría de las carreteras y eso les sirve a ustedes para el tiempo de entrega de cargas? O más bien poco.

Entrevistado. Pues. Pues 5 años atrás. Pues esto eso, estuvo muy bueno la carretera ahora, ahora, ahora está muy mala, acabada está acabada eso de aquí pa' bajo pa' la costa eso que ya está la doble calzada de la Ruta del Sol, eso está deteriorada la carretera estuvo buena así así Hace aproximadamente 5 años atrás. Ajá, muy buena y. Y ante la carretera al Valle, pues excelente. Pero, pero eso de aquí pa' abajo pues de la dorada a la costa, eso no se puede andar. Muy, muy mala la carretera y eso hace también, que, pues uno empieza a quedar mal en la empresa por. Por la hora de entrega. Mucho carro varado por ahí y accidentes.

Entrevistador. Claro. Claro, me imagino. En y en respecto a Bogotá a Ibagué ha visto también que cambie la condición de la carretera.

Entrevistado. No. Buena, la carretera de lo que es Desde Honda hasta Ibagué buena ahí de Bogotá y de Honda Bogotá. Pues. Pues por ahí un 70% buena, porque hay siempre partecitas donde están arreglando la carretera. Ajá. Bueno, no, sí, claro. Eso siempre toma tiempo en el tramo de Bogotá a honda hasta que uno llega hasta honda ya sí. Y de ahí para arriba, ahí. De Honda excelente la carretera, buena, buena porque ya hay tramos donde hay tramos que están convirtiendo en 5g ajá.

Entrevistador. ¿Y qué es eso de 5 G?

Entrevistado. Bueno, no perdón, 4g carretera de cuarta generación, OK, sea, o sea, es, es la vía normal, sí, pero. Eh, lo trae una verba para usted salirse, por si en dado caso usted sale a descansar, o sea varo, entonces usted se quedó fuera de la vía.

Entrevistador. OK. Qué bueno.

Entrevistado. Eso es carretera, 4g carretera de cuarta generación, ajá, que es de la misma vida que hicieron y ahí de honda a Girardot, pero por la vida antigua, aja

Entrevistador. ¿Y frente a eso de usted, cree que debe haber una medida especial para realizar la ruta de Honda hacia Ibagué que una consideración importante o de Bogotá o sea mejor, que es la que peor está?

Entrevistado. Pues yo creo que sí, pues deberían como mejorarla

Entrevistador. ¿Ajá, pero usted como conductor, o sea, qué recomendaciones tiene uno para tomar esa ruta? ¿Que qué aspecto especial para? De cuidado.

Entrevistado. De cuidado, pues a veces cuando llueve ahí, entre el medio de guaduas y Villeta, que usted llega a Villeta y va a subir arriba al alto del trigo por los derrumbes, ajá. Y ahora que se fue, la mitad de la carretera ahí en medio de la cabaña y el alto del trigo, ahí hay, hay, hay un solo paso a un carril. Ahí también se habían ocasionado accidentes por eso, claro. Porque la gente no sabe y se mete también por ahí y lloviendo es más peligroso

Entrevistador. ¿Y frente a eso, a esas recomendaciones o algo? Considera también que eso hay un horario mejor para recorrer esa ruta en la madrugada, en la tarde en la noche

Entrevistado. Pues. Pues es mejor de noche porque ya de noche no hay tanto tráfico de carros porque la mayoría, la mayoría de tractomulas y doble troques ya están orillados ahí en los hoteles y entonces ya hay menos tráfico.

Entrevistador. ¿Ajá, bueno, y en caso hay algún accidente, algún derrumbe o algo que desvíos tiene la ruta?

Entrevistado. De ahí de Villeta a Honda toca esperar que solucionen porque ahí no hay desvío ya de Honda, dado el caso que uno esté cerrada la vía de Honda a Ibagué, pues ya uno se vota por la vía hacia Girardot, allá usted coge el tramo de río seco por la variante nueva que hicieron ahí en Honda se llama la Pola, sí, ahí usted se vota por ahí y sale a Ibagué Pero los peajes son más caros O sea, eso, eso es una carretera excelente, pero. Es poco transitable porque los peajes son muy caros.

Entrevistador. Claro. Y en esa ruta, pues ve algún tipo de problemática social que usted diga, desplazamiento pobreza o algo de un tipo de problemática.

Entrevistado. Ah, pues por aquí no se ve eso gracias a Dios para ti no estoy nada por aquí, por la región. No, no, no.

Entrevistador. Además de eso, tiene algún mito, su superstición, creencia o algo frente a la ruta.

Entrevistado. A ver mitos, pues además de armero que eso, dice que si uno pasa solo a la madrugada o a la media noche o a las 2:00 h de la mañana. Te asustan, o que sienten que alguien se le sube al carro ahí al lado donde va el pasajero ajá. Pero a mí nunca me ha pasado nada de eso, eso es como mitos de la gente, cuentos.

Entrevistador. Y algún ritual que realice o los compañeros que realicen para antes de empezar la ruta.

Entrevistado. Ah, sí, claro uno pues se persigna y reza uno pues un padre nuestro y un avemaría y ahí si como dice el dicho con mi dios me voy y con mi dios me vuelvo,

Entrevistador. sí. Sí, eso es lo más importante. Bueno, y ya cómo es saber es geográficos usted como que, como conductor de camión, qué lugares considera que los llevan a orientarse mejor.

Entrevistado. de Bogotá, Ibagué. Que de que uno se oriente más, sí, pues puede ser en Mariquita Tolima. Eh pedacillo. Ah. Eh, Alvarado. Ah, el salado, sí. Y ya llega uno a la partida de el al Valle y para Ibagué. Ahí ya es el ronvoy a la entrada a Ibagué

Entrevistador. ¿Y usted cómo entiende el espacio geográfico?

Entrevistado. Por los avisos, todos los avisos. Sí.

Entrevistador. ¿Y usted cree que a usted cómo conductor de todos los lugares visitados en sugerentes horas diferentes momentos, cree que el clima condiciona su cuerpo y la carretera también?

Entrevistado. Pues. Pues. Cuando uno va del alto del trigo hacia Guaduas, pues ya usted ya va sintiendo el calor del cambio. Hay climas, ajá. Ya siente pues el bochorno, pues el calor ya se va y ya me ha llegado honda y más caliente aquí en la dorada, sí, claro. Y ya va

llegando a mariquita y se siente el clima como como un poquito más frío y ya empieza otra vez como a cambiar el clima por ahí en venadillo de para allá a Alvarado es más frío y ya usted llega a Ibagué y es un clima como bueno, no es ni tan frío ni tan caliente, un clima bueno para vivir, bien sabroso.

Entrevistador. y ahí trayectos de la ruta de Bogotá y de Bogotá a Ibagué. La que usted diga que es muy inestable, inestable, que sentarse en presentarse derrumbes o deslizamientos.

Entrevistado. Sí, entre Villeta y el Alto del Trigo.

Entrevistador. Y no más.

Entrevistado. No, mas, ahí no mas

Entrevistador. Y ahí es donde uno tiene que tener la mayor protección

Entrevistado. Si claro es el lugar de más cuidado

Entrevistador. Y desde que usted es camionero, han cambiado los trayectos, o sea, bueno, esa ruta ha cambiado. ¿Qué cambios ha tenido?

Entrevistado. Pues de cambios pues de eh cambios en la ruta, no, no todos lo mismo, lo que. Lo que sí ha cambiado es, O sea, eso es como están arreglando la ruta hay mucho trancón pues por arreglos de la vía, ahí entre Honda y Mariquita hace como un mes hubo un cambio ahí Porque estaban acondicionando la báscula llegando al peaje. Ahí también toca esperar como 20 minutos o media hora que arreglaran la vía para eso. Ajá. Y allá entre Mariquita y San Felipe también lo mismo. Y así sucesivamente, pero el resto, ya como le digo de Honda a Ibagué, la carretera es muy buena, excelente sí.

Entrevistador. ¿Y dentro de ese recorrido, usted qué? ¿Qué actividades económicas son las que mayor mente ve? ¿O sea, qué actividades económicas son las que mayor se ven en ese recorrido, o sea, de venta de comida o haces al lado y lado de la carretera, qué es lo que más se ve?

Entrevistado. Si se ve venta de fruta de mango, sí. Cambio de aceite y talleres los restaurantes y así al borde de la carretera

Entrevistador. Y respeto que usted cree que es importante para decir, por ejemplo, ¿yo voy a ir a comer a este restaurante? ¿Qué aspecto considera usted importante que Yo iré, por ejemplo, a ir a almorzar a este restaurante y no a este otro, sino que este es el que el que yo quiero ir?

Entrevistado. Pues donde yo siempre arrimo es ahí en Venadillo, por qué. Ajá, la avena, la avena de venadillo y la almojábana, muy rica

Entrevistador. Entonces usted va al punto, ahí es donde yo te voy a ir a comer.
Sí, claro, es muy buena la comida y favorable, recomendado

Entrevistador. Y para hospedarse en algún lugar, también dice, en qué lugar es bueno

Entrevistado. En Alvarado, ahí después de la bomba Terpel ahí hay un lugar bueno, el hotel es grandísimo y hay también un parqueadero y ahí uno se puede hospedar.

Entrevistador. Y hay algo más que usted considere que debería de estar en la entrevista que hace una falta sobre aspectos geográficos que son lo que lo que usted quiera que considere que quería decirme.

Entrevistado. El que le falte a. O sea, sobre la vida, sí. Que tenga todo lo en todo, todo bueno, lo de ley lo leí popular ya su carro taller. Eso es lo que le falta a esa vida. AA pensar que la que nunca muera. Eso. Por eso, pues ahí está ahí para que le cuenten lo que ya partir de tenes que saber, ya que estaban ya con eso y. Grave. Ajá, ajá. Que tengas. O un carro varado, alta señal, sal de patio.

Entrevistador. gracias,

Entrevistado. ajá. ¿Eso considera usted que le hace falta?

Entrevistador. Listo, eso sería todo.

Anexo 3:

Tabla de planeación

PLANEACIÓN – Clase de Ciencias Sociales Primera Sesión

Docentes: Tatiana Naranjo, Alejandro Castro Garzón

Temática: Diagnóstico y rastreo de los estudiantes de grado quinto.

Contenido	Tiempos	Desarrollo	Materiales	Evaluación
Diagnóstico inicial – Espacio barrial	Inicio: de 5 minutos Medio: 25 minutos Explicación (actividad): 25 minutos Aplicación de actividad y socialización: 55 minutos <ul style="list-style-type: none">• Primera parte: 30 min• Segunda parte: 25 min	Inicio Ambos profesores harán la respectiva presentación de cada uno. Medio Se realizará una actividad con los estudiantes para conocerlos, para ello se le pedirá a cada uno de los niños que se presente, diciendo su nombre, el barrio en donde viven y alguna actividad que les guste realizar, esto con el fin de conocer el contexto espacial del niño. Explicación (actividad) Los profesores encargados harán una breve explicación del porque están allí, mencionando que es lo que esperan lograr, también se les preguntara a los estudiantes que entienden por espacio para conocer su interpretación. Con los anteriores momentos aclarados se guiará una actividad que estará dividida en dos partes. Momentos de la actividad	<ul style="list-style-type: none">• Hojas blancas	

		<ol style="list-style-type: none"> 1. Cada estudiante se hará de a parejas con el estudiante que tenga al lado 2. Cada pareja escogerá un vehículo y este será el distintivo de cada pareja. 3. Los integrantes de las parejas deberán explicar al otro la forma en la que llegan de la casa al colegio y plasmarlo en un dibujo o si bien de forma escrita en la cual enlisten las indicaciones y se evidencien los puntos de referencia que utilizan para identificar la ruta hacia el colegio. <p>Segunda parte de la Actividad</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un integrante de cada pareja deberá ponerse de pie y compartir como llegar a la casa de su compañero, ambos miembros lo deberán hacer, esto con el fin de poder conocer como dan las instrucciones y que todo el grupo escuche. 		
--	--	---	--	--

Tabla 2: Cuadro de planeación Primera sesión de clases.

Anexo 4:

Tabla de planeación

PLANEACIÓN – Clase de Ciencias Sociales Segunda Sesión

Docentes: Tatiana Naranjo, Alejandro Castro Garzón

Temática: Los continentes y la importancia de la geografía en Colombia

Contenido	Tiempos	Desarrollo	Materiales	Evaluación
<p>Continentes: América, Asia, África, Oceanía, Europa.</p> <p>América como segundo gran continente, la importancia geográfica de Colombia, al ser parte de sur América cuenta con una amplia diversidad climática.</p> <p>¿Como se relacionan las regiones</p>	<p>Inicio: de 10 minutos</p> <p>Medio: 25 minutos</p> <p>Explicación (actividad): 20 minutos</p> <p>Aplicación de actividad y socialización: 55 minutos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Primera parte: 30 min • Segunda parte: 25 min 	<p>Inicio Se hará un repaso de lo que se vio la clase anterior y se les pedirá a los estudiantes que digan que recuerdan de la clase anterior</p> <p>Medio Se dará una explicación de lateralidad utilizando las manos de los estudiantes y la ubicación espacial dentro del salón de clases. Para aclarar la ubicación espacial y la lateralidad se realizará una actividad</p> <p>Explicación (actividad) En hojas de papel de colores los estudiantes realizaran equipos para que en estos creen figuras de elementos que se encuentren cotidianamente durante el recorrido de su casa al colegio, usándolos como referente geográfico para después ser ubicados en el mapa que los profesores llevan como material</p> <p>Momentos de la actividad 4. Se le pondrá un puntito de color rojo en la mano izquierda y un puntito de color verde en la mano derecha para que así cada estudiante se relacione</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hojas de colores • Colores 	

<p>naturales con los camioneros?</p> <p>Ellos se encargan de recorrer el país de norte a sur y de oriente a occidente, para ellos es importante conocer el tipo de clima, terreno y dificultad que tendrá cada recorrido.</p>		<p>con la izquierda y derecha y lo tenga en cuenta a la hora de utilizar el mapa</p> <p>5. Se realizarán equipos de acuerdo con los lugares mencionados en la clase anterior cada equipo deberá realizar elementos referentes en las hojas de colores o dibujándolo</p> <p>6. Los integrantes de cada equipo utilizaran esos referentes para ponerlos dentro del mapa que llevaran los profesores</p> <p>Final Posteriormente se dará una breve explicación de los continentes, la cual se centrará en el continente americano, en donde se mencionará la importancia de Colombia como punto geográfico y se dará una breve explicación de las regiones naturales en Colombia y como estas son importantes para los conductores de camión mediante el uso de ejemplos de circulación y transporte de insumos básicos de la canasta familiar</p>		
---	--	--	--	--

Tabla 3: Cuadro de planeación segunda sesión de clases.

Anexo 5:

Tabla de planeación

PLANEACIÓN – Clase de Ciencias Sociales Tercera Sesión

Docentes: Tatiana Naranjo, Alejandro Castro Garzón

Temática: Regiones Naturales y sus características en Colombia

Contenido	Tiempos	Desarrollo	Materiales	Evaluación
<p>Regiones naturales de Colombia</p>	<p>Inicio: de 10 minutos</p> <p>Medio: 35 minutos</p> <p>Explicación (actividad): 10 minutos</p> <p>Aplicación de actividad: 40 minutos</p> <p>Final: 15 minutos</p>	<p>Inicio Se hará un repaso de lo que se vio la clase anterior y se les pedirá a los estudiantes que digan que recuerdan de la clase anterior.</p> <p>Medio Se realizará la explicación respecto a las regiones naturales de Colombia explicando las características de cada región con su respectiva ubicación dentro del país.</p> <p>Explicación (actividad) A cada estudiante se le entregará una guía de trabajo la cual estará enfocada a la comprensión del tema en cuestión.</p> <p>Momentos de la actividad: Cada punto de la actividad se deberá realizar en un tiempo aproximado de 14 minutos.</p> <p>Final Se realizará la socialización de la clase, con respecto a lo que los estudiantes hayan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Guía de trabajo sobre las regiones naturales. • Colores 	

		entendido y para poder resolver preguntas que los estudiantes puedan tener.		
--	--	---	--	--

Tabla 4: Cuadro de planeación tercera sesión de clases.

Anexo 6:

Tabla de planeación

PLANEACIÓN – Clase de Ciencias Sociales Cuarta Sesión

Docentes: Tatiana Naranjo, Alejandro Castro Garzón

Temática: Departamentos y capitales de Colombia división político - administrativa

Contenido	Tiempos	Desarrollo	Materiales	Evaluación
<p>Definición de que es un departamento, distribución político-administrativa y departamentos y capitales de Colombia</p>	<p>Inicio: de 10 minutos Medio: 30 minutos Explicación (actividad): 10 minutos Aplicación de actividad y socialización: 55 minutos</p>	<p>Inicio Se hará un repaso de lo que se vio la clase anterior y se les pedirá a los estudiantes que digan que recuerdan de la clase anterior Medio Se dará una explicación de lo que es un departamento, como se genera la autonomía dentro de cada uno de los 32 departamentos de Colombia, como es la función político-administrativa de las capitales de cada departamento y una breve explicación de cómo funcionan los corregimientos veredas y distritos especiales Explicación (actividad) Se le dará a cada estudiante una guía de trabajo la cual cuenta un mapa de Colombia y sus departamentos, cada uno marcado con un color específico para ser coloreado, además de un crucigrama en el cual se encuentran departamentos y capitales para ser encontrados</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Guía de trabajo • Colores 	

		dentro de e este y se hace énfasis en la actividad anterior sobre la lateralidad. Momentos de la actividad 1. Realización de la guía de trabajo		
--	--	--	--	--

Tabla 5: Cuadro de planeación Cuarta sesión de clases.

Anexo 7:

Tabla de planeación

PLANEACIÓN – Clase de Ciencias Sociales Quinta Sesión

Docentes: Tatiana Naranjo, Alejandro Castro Garzón

Temática: Regiones Económicas de Colombia

Contenido	Tiempos	Desarrollo	Materiales	Evaluación
<p>Regiones Económicas de Colombia</p> <p>Repaso Nivel General</p>	<p>Inicio: de 10 minutos</p> <p>Medio: 40 minutos</p> <p>Explicación (actividad): 5 minutos</p> <p>Aplicación de actividad: 40 minutos</p> <p>Final: 15 minutos</p>	<p>Inicio Se hará un repaso de lo que se vio la clase anterior y se les pedirá a los estudiantes que digan que recuerdan de la clase anterior.</p> <p>Medio Se realizará la explicación respecto a las regiones económicas de Colombia, buscando explicar y mostrar los diferentes tipos de economías rurales que se pueden encontrar, esto con el fin de poder relacionar las regiones naturales con las economías que se pueden dar en estos espacios.</p> <p>Explicación (actividad) Se escribirá en el tablero de clases varios departamentos al azar frente al mismo se escribirá la capital de dicho departamento, más, sin embargo, en algunos casos de manera agrede se pondrá un capital mal. Esto con el fin de que los estudiantes se den cuenta para poder determinar si están atentos a clase y si realmente han abstraído lo enseñado hasta ahora, al mismo tiempo se les ira preguntando a los estudiantes sobre actividades económicas que ellos conozcan y determinen en que región natural se da dicha economía.</p> <p>Final</p>	<ul style="list-style-type: none"> • N/A 	

		Se realizará la socialización de la clase, con respecto a lo que los estudiantes hayan entendido y para poder resolver preguntas que los estudiantes puedan tener.		
--	--	--	--	--

Tabla 6: Cuadro de planeación quinta sesión de clases.

Anexo 8:

Tabla de planeación

PLANEACIÓN – Clase de Ciencias Sociales Sexta Sesión

Docentes: Tatiana Naranjo, Alejandro Castro Garzón

Temática: Economía Colombiana en la ruralidad y la urbanidad

Contenido	Tiempos	Desarrollo	Materiales	Evaluación
Ampliación Regiones Naturales, Departamentos Capitales, Economías rurales	Inicio: de 10 minutos Medio: 40 minutos Explicación (actividad): 5 minutos Aplicación de actividad: 40 minutos Final: 15 minutos	Inicio Se hablará con los estudiantes sobre los temas y actividades que se tendrán en las siguientes sesiones junto con las preguntas y dudas que ellos puedan tener Medio Se terminará de realizar la explicación sobre las regiones económicas de Colombia junto con la diferenciación de la ruralidad y la urbanidad. Actividad Para esta clase los estudiantes tendrán un acercamiento directo con un conductor de camión esto con el fin de poder explicar lo que los profesores ya han hablado, pero desde la experiencia y las memorias del mismo conductor	<ul style="list-style-type: none">• N/A	

		<p>esto para que lo enseñado sea tomado desde otra mirada.</p> <p>Final Se realizará la socialización de la clase, con respecto a lo que los estudiantes hayan entendido y para poder resolver preguntas que los estudiantes puedan tener.</p>		
--	--	--	--	--

Tabla 7: Cuadro de planeación sexta sesión de clases.

Anexo 9:

Tabla de planeación

PLANEACIÓN – Clase de Ciencias Sociales Séptima Sesión

Docentes: Tatiana Naranjo, Alejandro Castro Garzón

Temática: El espacio de la memoria

Contenido	Tiempos	Desarrollo	Materiales	Evaluación
Los lugares de la memoria son la representación física del acto del recuerdo, la representación de un territorio cultural formado por actores sociales que se apuntan en un espacio dentro de nuestras memorias.	<p>Inicio: de 10 minutos</p> <p>Medio: 25 minutos</p> <p>Explicación (actividad): 15 minutos</p> <p>Aplicación de actividad y socialización: 45 minutos</p> <p>Final 10 minutos.</p>	<p>Inicio Se hará un repaso de lo que se vio la clase anterior y se les pedirá a los estudiantes que digan que recuerdan de la clase anterior</p> <p>Medio Se dará explicación de lo que es al acto de la memoria y como esta conforma al sujeto y al espacio en el que habita o a habitado</p> <p>Explicación (actividad) Los profesores (al igual que los estudiantes) llevaran una fotografía y con base en ella contarán en donde se tomó esa foto, que clima tiene ese lugar, con quienes estaban y demás cosas que evoquen con dicha fotografía</p> <p>Momentos de la actividad</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Cada estudiante dejara su foto marcada en una bolsita para posteriormente ser llamado al azar por alguno de los profesores para contar su historia. 3. Luego de que el estudiante conto su historia a sus compañeros, en un mapa de Colombia señalara a 	<ul style="list-style-type: none"> • Fotografías traídas por los estudiantes • Mapa político de Colombia 	

		<p>que departamento fue tomada la fotografía y la capital del mismo</p> <p>Final</p> <p>Como aspecto de cierre se le pedirá al grupo que mencione que aspectos o elementos recuerda de las clases que hemos tenido con ellos.</p>		
--	--	--	--	--

Tabla 8: Cuadro de planeación séptima sesión de clases.

Anexo 10:

Tabla de planeación

PLANEACIÓN – Clase de Ciencias Sociales Octava Sesión

Docentes: Tatiana Naranjo, Alejandro Castro Garzón

Temática: El ser humano se adapta al clima

Contenido	Tiempos	Desarrollo	Materiales	Evaluación
Como el ser humano se adapta al clima mediante el uso de diferentes mecanismos naturales y/o artificiales	Inicio: de 10 minutos Medio: 30 minutos Explicación (actividad): 10 minutos Aplicación de actividad y socialización: 55 minutos	Inicio Se hará un repaso de lo que se vio la clase anterior y se les pedirá a los estudiantes que digan que recuerdan de la clase anterior Medio Se dará explicación de las regiones naturales, de que son, como se dividen que características geográficas hacen parte de cada región natural y la división político-administrativa de cada uno de estos dentro del territorio colombiano Explicación (actividad) Se le dará a cada estudiante una guía de trabajo la cual cuenta un mapa de Colombia y sus departamentos, cada uno marcado con un color específico para ser coloreado, además de un crucigrama en el cual se	<ul style="list-style-type: none">• Guía de trabajo• Colores	

		<p>encuentran departamentos y capitales para ser encontrados dentro de e este y se hace énfasis en la actividad anterior sobre la lateralidad.</p> <p>Momentos de la actividad</p> <p>4. Realización de la guía de trabajo</p> <p>Final</p> <p>Se dejará de tarea a los estudiantes averiguar qué departamentos componen la región andina de Colombia.</p>		
--	--	--	--	--

Tabla 9: Cuadro de planeación octava sesión.

Anexo 11:

Tabla de planeación

PLANEACIÓN – Clase de Ciencias Sociales Novena Sesión

Docentes: Tatiana Naranjo, Alejandro Castro Garzón

Temática: Estimación Saberes – Actividad Evaluativa

Contenido	Tiempos	Desarrollo	Materiales	Evaluación
presentaciones sobre lo aprendido, permitiendo a los estudiantes demostrar su comprensión y aplicar lo que han estudiado.	<p>Inicio: de 10 minutos</p> <p>Explicación (actividad): 15 minutos</p> <p>Aplicación de actividad: 70 minutos</p> <p>socialización: 15 minutos</p> <p>(Cada hora de la institución esta mediado por 55 minutos, son dos horas de</p>	<p>Inicio Se hablará sobre la sesión y lo que se espera que logren, posteriormente también se comentara lo que se hará en la última sesión de clase con los estudiantes.</p> <p>Explicación (actividad) Cada estudiante creará un folleto informativo sobre una fruta de su elección. En este folleto, deberán incluir varios aspectos importantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Características de la Fruta: Describir la fruta seleccionada. • Lugar de Cultivo: Indicar la región de Colombia donde se cultiva esta fruta, incluyendo información sobre el clima. • Ruta de Transporte: Detallar el recorrido que la fruta realiza desde su lugar de cultivo hasta Bogotá por medio de un “Corema” realizado por los estudiantes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hojas de colores. • Colores, marcadores, entre otros. • Tijeras • Pegante • Recortes de frutas 	

	trabajo para un total de 110 min)	<p>el folleto debe ser visualmente atractivo y fácil de entender, utilizando imágenes y gráficos que complementen la información.</p> <p>Momentos de la actividad</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Realización del folleto. 6. Explicación del mismo. <p>Final</p> <p>Entre todos se hablará con base a lo aprendido y lo realizado.</p>		
--	-----------------------------------	---	--	--

Tabla 10: Cuadro de planeación novena sesión.

Anexo 12:

Tabla de planeación

PLANEACIÓN – Clase de Ciencias Sociales Decima Sesión

Docentes: Tatiana Naranjo, Alejandro Castro Garzón

Temática: Cierre y Reconocimientos

Contenido	Tiempos	Desarrollo	Materiales	Evaluación
<p>Reflexión</p> <p>Retroalimentación</p> <p>Cierre General</p>	<p>Inicio: de 10 minutos</p> <p>Medio: 35 minutos</p> <p>Explicación (actividad): 10 minutos</p> <p>Aplicación de actividad y socialización y finalización: 55 minutos</p>	<p>Inicio: Se hablará con los estudiantes con relación a lo que se trabajará en esta última sesión. Posteriormente también se llevará a cabo una conversación con los estudiantes sobre el enfoque y los objetivos de esta última sesión durante esta charla, se explicará que el propósito es reflexionar sobre el aprendizaje que han adquirido a lo largo de las sesiones.</p> <p>Medio: Se realizará un círculo de la palabra con los estudiantes con el fin de poder escucharlos respecto a cómo se sintieron a lo largo de las sesiones con el fin de poder conocer si ellos sienten que lo visto durante las sesiones fue interesante y al mismo tiempo si logro capturar la atención de las y los estudiantes. Además de poder conocer sus actividades favoritas.</p> <p>Explicación Actividad: Una vez los estudiantes hayan compartido sus experiencias, reflexiones y demás en el tablero de clase se dibujará un camión,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hojas blancas • Lana • Marcadores de tablero 	

		<p>al mismo tiempo a los estudiantes se les entregara una hoja blanca en donde podrán escribir todo aquello que pensaron, reflexionaron, además de comentarios relacionados a la clase a los profesores y a las actividades llevadas a cabo en las sesiones de clase. Una vez hayan terminado todas estas hojas se irán reuniendo por medio de una lana que entrelazara todas las experiencias de las y los estudiantes.</p> <p>Final: Al finalizar se escuchará a los estudiantes que deseen leer lo que escribieron, posteriormente a cada estudiante se le hará entrega de un certificado de participación personalizado con el fin de incentivar y agradecer la participación durante las sesiones llevadas a cabo.</p>		
--	--	--	--	--

Tabla 11: Cuadro de planeación decima sesión de clases.