

Territorios 52 / Bogotá, 2025, pp. 1-27  
ISSN: 0123-8418  
ISSNe: 2215-7484

# La exclusión social desde los procesos de movilidad cotidiana urbana: el tranvía en Medellín\*

*Social Exclusion in Everyday Urban Mobility Practices: Tramlines in Medellín*

*Exclusão social dos processos de mobilidade urbana cotidiana: o bonde em Medellín*

Paula Andrea Valencia Londoño\*\*  
Diana Valencia\*\*\*

Recibido: 1º de diciembre de 2021

Aprobado: 22 de mayo de 2024

<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.11402>

Para citar este artículo

Valencia Londoño, P. A., & Valencia, D. (2025). La exclusión social desde los procesos de movilidad cotidiana urbana: el tranvía en Medellín. *Territorios*, (52), 1-27. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.11402>



\* Artículo originado en el proyecto “Transformaciones de carácter social, ambiental y territorial, resultado del desarrollo de proyectos de movilidad. Estudios de caso: Sistema Integrado de Transporte (municipio de Bello) y su relación futura con el tren de cercanías. Tren Interurbano (Valle de Toluca), México”, ejecutado en el período enero de 2019-diciembre de 2020.

\*\* Universidad de Medellín. Correo electrónico: [pvalencia@udemedellin.edu.co](mailto:pvalencia@udemedellin.edu.co). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1077-6959>

\*\*\* Universidad de San Buenaventura. Correo electrónico: [diana.valencia@usbmed.edu.co](mailto:diana.valencia@usbmed.edu.co). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4542-4128>

**Palavras-chave**

*Marginalidad;  
movilidad; urbanismo;  
Medellín; Colombia.*

**Palabras clave**

*Marginality; mobility;  
urbanism; Medellín;  
Colombia.*

**Keywords**

*Marginalidade;  
mobilidade; urbanismo;  
Medellín, Colômbia.*

**RESUMEN**

En las últimas dos décadas, una sucesión de gobiernos locales de la ciudad de Medellín impulsaron una política de intervención urbana denominada “urbanismo social”, con la cual se pretendía, a través de la inversión en infraestructura en las zonas marginales de la ciudad, generar inclusión social y construcción de equidad en el acceso a las posibilidades. Entre las intervenciones más representativas se encuentra el Sistema Integrado de Transporte, compuesto por el Metro, los metrocables y el tranvía, entre otros. Este artículo busca evidenciar los impactos de la construcción y puesta en marcha del tranvía en los procesos de exclusión objetiva y subjetiva de los residentes en sus áreas de influencia. Se utiliza el concepto movilidad cotidiana urbana como recurso teórico metodológico para el análisis de los resultados arrojados por 462 encuestas aplicadas a los usuarios del tranvía y los pobladores de su área de influencia. Se concluye que esta infraestructura de movilidad, a pesar de generar un alto impacto en materia de accesibilidad física, desencadenó un proceso de inclusión dentro de la exclusión en el que, bajo la fachada de la expansión de la ciudadanía, se reafirman las interacciones íntimas y comunitarias como mecanismo de respuesta a las exclusiones persistentes.

**ABSTRACT**

In the last two decades, a succession of local governments in the city of Medellín have promoted a policy of urban intervention known as “social urbanism”, which, through investment in infrastructure in marginal areas of the city, was intended to generate social inclusion and build equity in access to opportunities. Among the most representative interventions is the Integrated Transportation System, consisting of the Metro, the metrocables and the tramway, among others. This article aims to demonstrate the impacts of the construction and implementation of the tramway on the processes of objective and subjective exclusion of residents in its areas of influence. The concept of daily urban mobility is used as a theoretical and methodological resource for the analysis of the results obtained from 462 surveys applied to tramway users and residents of its area of influence. It is concluded that this mobility infrastructure, in spite of generating a high impact in terms of physical accessibility, triggered a process of inclusion within exclusion where, under the facade of citizenship expansion, intimate and community interactions are reaffirmed as a response mechanism to persistent exclusions.

**RESUMO**

Nas últimas duas décadas, uma sucessão de governos locais na cidade de Medellín promoveu uma política de intervenção urbana denominada “urbanismo social”, com a qual se pretendia, por meio de investimentos em infraestrutura em áreas marginais da cidade, gerar inclusão social e construir equidade no acesso às possibilidades. Entre as intervenções mais representativas está o Sistema Integrado de Transporte, composto de metrô, *metrocables* [sistema de teleférico que conecta comunidades distantes] e bonde, entre outros. Este artigo procura demonstrar os impactos da construção e implementação do bonde nos processos de exclusão objetiva e subjetiva dos residentes em suas áreas de influência. O conceito de mobilidade urbana cotidiana é utilizado como recurso teórico e metodológico para a análise dos resultados de 462 pesquisas

aplicadas aos usuários do bonde e aos moradores de sua área de influência. Conclui-se que essa infraestrutura de mobilidade, apesar de gerar alto impacto em termos de acessibilidade física, desencadeou um processo de inclusão dentro da exclusão em que, sob a fachada da expansão da cidadania, as interações íntimas e comunitárias são reafirmadas como um mecanismo de resposta às exclusões persistentes.

## Introducción

El concepto de exclusión social, desde su adaptación al contexto latinoamericano, comprendido como un debilitamiento de los lazos que unen al individuo con la sociedad y le permiten generar sentido de pertenencia con el sistema social (Quiñones & Supervielle, 2009), no puede ser solo observado desde una perspectiva estática, como un fenómeno de consolidación y permanencia en el espacio, también se expresa desde un punto de vista dinámico, a través de las múltiples relaciones que instauran los diferentes grupos sociales, las formas de apropiación del espacio público y de habitar la ciudad (Groisman & Suárez, 2010).

En este mismo sentido, el concepto de segregación residencial no debiera estar solo circunscrito a la diferenciación entre grupos sociales, a partir de la distribución de la vivienda en el espacio urbano y el distanciamiento espacial que esto implica. Como afirman Arriagada y Rodríguez (2003), la segregación residencial está más vinculada al distanciamiento socio-cultural.

Es allí donde cobra relevancia el análisis de la movilidad cotidiana urbana como mecanismo para conocer, a partir

de los medios de movilidad ofertados, las limitaciones de acceso a servicios de la población (Jirón *et al.*, 2010) ubicada en los sectores segregados de la ciudad. Los análisis sobre segregación desde la movilidad cotidiana permiten explicar cómo el lugar de residencia condiciona la trayectoria vital de sus habitantes y sus oportunidades de acceso a servicios, interacciones sociales y flujos de información, determinantes de su calidad de vida (Mayorga, 2023).

Este giro epistemológico en el análisis de la exclusión social y la segregación residencial permite, en el caso de ciudades como Medellín, que han cifrado sus apuestas en materia de inclusión social en la inversión en grandes infraestructuras urbanas en los sectores más deprimidos de la urbe, entender porque existe un comportamiento contradictorio: una persistencia de altos niveles de exclusión objetiva representada de forma prioritaria en la precariedad e inestabilidad del empleo; y una percepción de inclusión subjetiva cimentada en elementos de accesibilidad física y transformación estética que, sin embargo, no aumentan el interés de los habitantes de los barrios más pobres por integrarse con los habitantes del resto de la ciudad, reproduciendo el sistema

de cierres sociales que mantiene a grupos poblacionales enteros sumidos en estatus culturales que inhiben su movilidad social (González & Valencia, 2019). Hecho que reafirmaría la percepción de Lazo y Calderón (2014) frente al lugar que ocupa en los procesos de arraigo el territorio de proximidad (barrio-vecindario), el cual es utilizado por los habitantes para sobre llevar las tensiones espacio-temporales asociadas a la “movilidad generalizada” (Bourdin, 2005; Lannoy & Ramadier, 2007).

Por lo tanto, este artículo tiene como objetivo evidenciar los procesos de exclusión social que subyacen a las inversiones en infraestructura realizadas por Medellín en el marco de su llamado “urbanismo social”, específicamente, en este caso, para un componente del Sistema Integrado de Transporte, el Tranvía de Ayacucho. Para ello, se hace uso de los resultados de las 462 encuestas aplicadas a pobladores del área de influencia del tranvía y usuarios del sistema de transporte.

El análisis se estructura de la siguiente manera. En primer lugar, se hará una descripción del problema, caracterizando el proceso de urbanización espontáneo de Medellín y el peso de la migración en este, a fin de entender las apuestas que se enlazaron a la política de “urbanismo social” y el rol que jugó en ellas la transformación en el sistema de movilidad. Luego, se hará un acercamiento a las categorías teóricas exclusión social, segregación residencial y movilidad cotidiana urbana,

con el propósito de incorporar los elementos teóricos que nutrirán el análisis. En tercer lugar, se hará una descripción del método utilizado. Posteriormente, se pasará a la descripción de resultados, la cual será complementada con su discusión, abriendo paso, finalmente, a las conclusiones del análisis, las cuales están centradas en la tensión exclusión objetiva-inclusión subjetiva, y su impacto en los procesos de inclusión secundaria.

### **Medellín: de un proceso de urbanización espontánea producto de la migración a su apuesta por el “urbanismo social”**

Medellín, al igual que muchas otras ciudades latinoamericanas, ha sido receptora de múltiples migraciones, producto de diferentes factores: conflicto armado, migración en busca de nuevas oportunidades de empleo, servicios y condiciones adecuadas de seguridad y mejora en la calidad de vida. Generalmente, la migración de la población de origen campesino genera en la ciudad una sectorización o la creación de guetos, ya que quien se desplaza de la zona rural, como mecanismo de protección, busca ubicarse en la ciudad receptora en sectores de esta donde tienen familiares o coterráneos. Como sostiene Delgado (2007a, p. 163), este proceso de “autosegregación constituía una ventaja para los no asimilados [...] que encontraban en la proximidad física continuada un soporte fundamental para aquellas

redes de ayuda mutua que les permitían sobrevivir en un universo social [...] que prescindía de ellos o les era hostil”.

En el caso de Medellín es posible identificar tres grandes olas migratorias: una primera que va desde finales del siglo XIX hasta las primeras décadas del XX, y se originó en el creciente proceso de industrialización de la ciudad, que la ubicó como eje del desarrollo regional. En la década de los cincuenta se presenta una nueva ola caracterizada por el desplazamiento forzado rural-urbano producto de la violencia sociopolítica bipartidista. Finalmente, en las décadas de los noventa y 2000 se produce una tercera ola de migración como consecuencia del recrudecimiento del conflicto armado en Colombia; en este período Medellín llega a ser la segunda receptora de población desplazada por la violencia, solo superada por Bogotá (Valencia, 2017, 2018; Valencia *et al.*, 2020).

En particular, en la primera ola mencionada, Medellín experimentó una fuerte migración campo-ciudad, en el marco de su proceso modernizador desencadenado por el período de industrialización que se inicia en la segunda y tercera décadas del siglo XX, y se consolida en las décadas posteriores, y que atrajo mano de obra no calificada de población campesina que vio en la industria textilera una opción de empleo y de mejora en la calidad de vida para sus familias. Esta primera migración aumentó la demanda de vivienda y permitió la consolidación de algunos barrios obreros ligados a las fábricas de tejidos

en Medellín, Bello, Envigado e Itagüí (Botero, 1996; Valencia, 2017).

Este proceso de urbanización implicó para la ciudad un crecimiento demográfico progresivo que llegó en la segunda ola a una tasa anual del 6% en la década de los sesenta (Coupé, 1996, citado por Echeverry & Orsini, 2010, p. 133). “En diez años Medellín duplica su población y comienzan a aparecer en las áreas más inaccesibles y en los suelos más periféricos asentamientos de origen informal bajo la figura de urbanizaciones piratas y de barrios de invasión” (Echeverry & Orsini, 2010, p. 133).

En tal sentido, la segunda ola trajo como consecuencia el asentamiento de la población en las áreas de ladera de la ciudad, en ejidos o predios privados gestionados por urbanizadores piratas, con el consecuente proceso de urbanización espontáneo en zonas no aptas, con dificultades de acceso a servicios básicos, condiciones de amenaza por movimientos en masa e inundación, y una pendiente que restringía la movilidad a los accesos peatonales construidos en escaleras en tierra o al uso de caminos de herradura adecuados para vehículos pequeños.

Estas dinámicas de desarrollo de la ciudad llevaron a un proceso de segregación socioespacial de la población obrera, desplazada o migrante de los estratos socioeconómicos más bajos, pero, a su vez, al surgimiento de formas colectivas de solidaridad y autoconstrucción (Pérez Fonseca, 2017). A esto se suma que la

ciudad concentró por décadas su oferta de servicios en el centro urbano, lo que implicó una ausencia de sentido de pertenencia para la población localizada en la periferia.

Es por esto que como respuesta estatal a estas problemáticas de exclusión e inequidad surge en 2004, en la administración del exalcalde Sergio Fajardo, una política pública municipal llamada “urbanismo social”, la cual pretendía ser “un instrumento de inclusión espacial y construcción de equidad en el acceso a las posibilidades, busca[ba] hacer intervenciones en las zonas marginales de la ciudad de forma integral con un fuerte componente social y de participación ciudadano” (Empresa de Desarrollo Urbano, 2012, p. 37).

Entre las estrategias comprendidas por esta política se encontraba la construcción del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA), que uniría el Metro con las propuestas de los metrocables, el tranvía, los buses que circulan por carriles preferenciales y sus buses alimentadores. El Sistema Integrado de Transporte propuesto, como una de las estrategias de intervención integral del “urbanismo social” en zonas marginales de la ciudad, consta de una tarifa integrada que permite que un usuario pueda pasar de un sistema de transporte a otro sin un costo adicional; esta estrategia buscaba reducir no solo los tiempos de desplazamiento, sino además, y con mayor importancia, los costos de transporte para la población.

No obstante, la tarifa integrada solo cubre dos medios de transporte, al tomar la tercera conexión se realiza de nuevo el cobro de la tarifa plena. Esto implica una desventaja, pues la población que vive en la periferia de la ciudad debe tomar un transporte de integración al Metro (bus, tranvía, Metrocable); luego, el Metro, que solo cubre la cuenca del río Aburrá; y en muchos casos, de nuevo, otro transporte ‘integrado’, lo cual encarece el costo.

Actualmente, este sistema genera movilidades desde su entramado entre los diez municipios que conforman el Valle de Aburrá. Una de las intervenciones más visibles fueron los metrocables, teleféricos conectados al sistema de transporte masivo que brindaban una solución de movilidad para la ciudad informal ubicada en zonas de ladera de difícil acceso, y que buscaban mejorar la calidad de vida de la población, a través de su integración, desde la movilidad, a la estructura de servicios de la urbe. A la estrategia de movilidad se sumó la construcción de espacios públicos en sus áreas de influencia como parques lineales y escenarios deportivos.

Por su parte, el tranvía es uno de los subsistemas desarrollados más recientemente en la ciudad, comenzó su operación comercial el 31 de marzo de 2016, retomando el trazado de un antiguo tranvía que existió en la metrópoli entre las décadas de los veinte y los cincuenta del siglo pasado. Cuenta con seis paradas y tres estaciones. Con su conexión con las líneas del Metrocable Trece de Noviembre y La Sierra,

el tranvía busca enlazar áreas de borde de difícil accesibilidad con el centro de la ciudad. A su alrededor se desarrolló una zona de interés comercial, turístico y cultural.

El área de influencia del tranvía está conformada por los barrios: Buenos Aires, Miraflores y Alejandro Echavarría, en su mayoría barrios obreros, consolidados por el impulso de la textilera Coltejer. Los barrios localizados en el área de influencia de las líneas del Metrocable (La Sierra, Trece de Noviembre, Villa Lía, entre otros) son asentamientos espontáneos, que surgieron en el proceso de migración campo-ciudad, siendo una clara expresión del fenómeno de guetos. Por su parte, el desarrollo de la línea del tranvía estuvo acompañado de la construcción de nuevos complejos urbanísticos destinados a vivienda social, lo que produjo la desarticulación de las redes sociales tradicionales y la llegada de nuevos pobladores.

### **La tensión inclusión-exclusión desde la construcción teórica latinoamericana**

La apuesta de inclusión social que conlleva la política de “urbanismo social” hace que la tensión inclusión-exclusión se convierta en el criterio fundamental para la evaluación del impacto de las intervenciones urbanas ligadas a esta política pública, y, en particular, de las intervenciones en materia de movilidad como el tranvía.

Es por ello que, en primer lugar, es necesario hacer una revisión del concepto

de exclusión social, noción utilizada en la teoría funcionalista con múltiples matices, que van desde Durkheim y su paralelo entre inclusión/exclusión y solidaridad/anomía, pasando por Simmel y Parsons, hasta Luhmann y Stichweh, pero adaptada al contexto latinoamericano por estudiosos como Gonzalo Saravi y Marcos Supervielle.

Así mismo, se acude al recurso teórico de segregación residencial, el cual desde la literatura sobre urbanismo también ha sido asociado de forma directa con el concepto de movilidad cotidiana urbana. Este último será la base del análisis del impacto de las intervenciones en materia de movilidad de la política de “urbanismo social” en la calidad de vida de los habitantes de los barrios por los que circunda el tranvía.

La versión latinoamericanizada del concepto de exclusión social lo define como “un debilitamiento o quiebre de los lazos que unen al individuo con la sociedad, aquellos que le hacen pertenecer al sistema social y tener identidad en relación con este” (Quiñones & Supervielle, 2009, p. 63). Por lo tanto, no sería una condición de unos pocos expulsados de la red social construida por la política de bienestar, como ocurre en Europa y Estados Unidos, es decir, una exclusión primaria, en palabras de Luhmann (1998), referida a las personas que quedan por fuera de los sistemas prestacionales de servicios básicos, y tampoco la respuesta vendría, como diría Rosanvallon (2000), a través de “un

sistema de exclusión subvencionada” por medio de políticas de bienestar enfocadas en procesos de inclusión compensatoria (Mascareño & Carvajal, 2016).

Como dicen Quiñones y Supervielle (2009, p. 63), en América latina, desde su condición de sociedad periférica, en la que nunca se aplicaron las políticas prestacionales del Estado de bienestar, “la exclusión es la ausencia de un acceso completo a la ciudadanía por una mayoría no completamente atendida”, y, por lo tanto, la respuesta ha estado orientada a la implementación de “políticas sociales eficientes, aunque costosas [...] [que buscan] recluir, controlar, autorreproducir y coaptar con el objeto de evitar que emerja su potencial fuerza perturbadora del orden político y social” (Salvia, 2010, p. 2).

Esto obligaría a comprender la exclusión desde una perspectiva adicional, la llamada exclusión secundaria, que haría referencia a la falta de acceso a las redes interaccionales de influencia que conforman las relaciones sociales informales, redes de favores, de ventas de ventajas, de intercambios de influencias (Quiñones & Supervielle, 2009), y que, como se verán en este artículo, son las interacciones que favorecen los procesos de inclusión en medio de la exclusión.

Es de destacar cómo esta versión latinoamericana de las teorías de exclusión social se construye desde la base del concepto de individualización, lo cual permite alejarse de la perspectiva funcionalista o estructuralista y acoger un enfoque

constructivista, en el que se reafirma la autonomía de los sujetos frente a las estructuras que los enmarcan. Sobre esta base, Quiñones y Supervielle (2009) dividen la exclusión en objetiva, medible a través de indicadores sociodemográficos estandarizados; y subjetiva, la cual hace alusión al espacio subjetivo en el que está instalado el individuo que sufre el proceso de exclusión y que le permite desarrollar formas de pertenencia, de identidad, pero, también, adaptar sus prácticas y expectativas.

Desde esta perspectiva, para el caso de Medellín, en 2011, Álvarez *et al.* llevaron a cabo un estudio que buscó analizar la calidad de vida de los ciudadanos, contrastando las dimensiones objetivas de exclusión social (desempleo, ingresos, participación política, entendida como ejercicio del derecho al voto) con las subjetivas (percepciones sobre el fenómeno); este análisis concluye que

un porcentaje significativo de la población de Medellín padece altos niveles de exclusión social, medido en sus dimensiones objetivas: desempleo, bajos ingresos familiares, temor a perder el empleo, bajo nivel educativo, no ejercicio del derecho al voto y poca adscripción a formas organizativas sociales, entre otros. En contraste, es menor el porcentaje de población que se percibe a sí misma excluida, y las causas de la exclusión son en general atribuidas a características y conductas que corresponden a la esfera individual y no a las condiciones

sociales y materiales estructurales (Álvarez *et al.*, 2011, p. 113).

Este comportamiento concuerda con los resultados arrojados por encuestas de hogares como la Encuesta de Calidad de Vida de Medellín o la Gran Encuesta General de Hogares del DANE. Tal comportamiento lo explican los autores como “la disminución o colapso de expectativas, formulada por Santos (2003, p. 36), producida por la constatación de que las realizaciones futuras en ningún caso serán mejores que las experiencias pasadas; se trata de alguna manera de un acomodamiento o ajuste frente a la constatación de las dificultades para transformar la propia realidad” (Álvarez *et al.*, 2011, p. 113).

De otro lado, Quiñones y Supervielle (2009) describen cuatro tipos de relación entre inclusión y exclusión: 1) inclusión en la inclusión: en la que la población cuenta con una integración plena al sistema social; 2) exclusión en la inclusión: en ella se accede a las prestaciones básicas: empleo formal, educación, salud, recreación, remuneración aceptable, etc., pero no hay inclusión secundaria representada en redes de favores, influencias y reciprocidades de conveniencia; 3) inclusión dentro de la exclusión: hay acceso limitado a sistemas básicos de bienestar social (ejemplo: empleo precario, inestable, etc.), pero sí se accede a redes de interacción y autoayuda social y comunitaria; 4) excluidos en la exclusión: comprende a aquellos que se encuentran en una situación límite.

Para Roberts (2010), el término exclusión caracteriza de mejor manera que sus pares, como, por ejemplo, “marginalidad”, la inequidad de las ciudades latinoamericanas contemporáneas, porque presta mayor atención a los procesos que perpetúan las desventajas. El autor comprende la exclusión como un fenómeno de organización espacial urbana que incluye las barreras físicas que contribuyen al crecimiento de la brecha en materia de calidad entre la provisión de servicios públicos y privados.

El proceso de exclusión objetiva encuentra su más evidente expresión espacial en el fenómeno de segregación residencial, el cual consiste en la diferenciación entre grupos sociales, la clasificación de los sujetos en categorías desde una perspectiva geográfica, es decir, debido a la distribución de la vivienda en el espacio urbano, el cual deriva en una heterogeneidad en dicha distribución de los grupos poblacionales en el espacio urbano y, a su vez, reduce las relaciones de proximidad entre grupos sociales (Rodríguez & Arriaga, 2003; Mayorga, 2023).

En términos amplios, Castells (1972) define la segregación como una tendencia en la organización espacial que privilegia la construcción de zonas con fuerte homogeneidad interna, aglomeración de un grupo social, como dirían Sabatini *et al.* (2001), y que, debido a ello, se diferencian de otras, generando una suerte de jerarquía. Es por esto que esta distinción, que inicialmente es espacial, según Arriagada

y Rodríguez (2003), está vinculada más estrechamente al distanciamiento socio-cultural.

Un factor clave en los procesos de exclusión social son las limitaciones al acceso a servicios de la población ubicada en la periferia de las ciudades; de allí deriva la estrecha relación que existe entre la movilidad cotidiana urbana y los procesos de inclusión social, siendo esta primera categoría un eje estructurante de la construcción social del territorio.

Igualmente, como apunta Mayorga (2023), esto implica vincular la segregación con la movilidad potencial y efectiva, superando el carácter estático de la segregación residencial, ligado a la vivienda. Los análisis sobre segregación, desde la movilidad cotidiana, permiten explicar cómo el lugar de residencia condiciona la trayectoria vital de sus habitantes y sus oportunidades de acceso a servicios, interacciones sociales y flujos de información determinantes de su calidad de vida (Mayorga, 2023).

Por lo tanto, la exclusión social no debe ser solo analizada como consolidación y permanencia en el espacio. La exclusión urbana y, en particular, los fenómenos de segregación tienen, de acuerdo con Groisman & Suárez (2010), una doble dimensión: 1) estática, que hace referencia a la separación física, pero que no solo está representada en la concentración de la población en un territorio, sino en las oportunidades diferenciales de acceso a los bienes y símbolos de la ciudad; y

2) dinámica: que hace alusión a las múltiples relaciones que instauran los diferentes grupos sociales, las formas de apropiación del espacio público y de habitar la ciudad. En esta última perspectiva se ubican los análisis de la influencia de la movilidad cotidiana urbana en el surgimiento de nuevas formas de sociabilidad caracterizadas por una copresencialidad intermitente que permitiría una aproximación relacional al concepto de exclusión social (Jirón *et al.*, 2010, en consonancia con Augé, 2007, y Delgado, 2007b).

Las prácticas de movilidad cotidiana urbana desarrolladas por los habitantes de las grandes ciudades también generan relaciones sociales significativas entre éstos y el espacio urbano, y si bien no cuentan con el nivel de consenso y estabilidad tradicionalmente requeridas por las ciencias sociales en la medida que promueven formas de identidad, relaciones sociales e integración social más individualizadas y coyunturales, son fundamentales para promover la visibilidad y el reconocimientos de “otros” (Jirón *et al.*, 2010, p. 38).

Se entiende la movilidad cotidiana urbana como la “práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares” (Jirón *et al.*, 2010, p. 24), actividades no solo ligadas al trabajo, sino también a interacciones sociales que permiten el reconocimiento del otro (Mayorga, 2023), en la lógica de

cómo “la movilidad espacial se convierte en un medio de asegurar oportunidades” (Roberts, 2010). En tal sentido, la movilidad cotidiana urbana daría cuenta de características como ser multidimensional, fluida, multiescalar, relacional, dinámica, pero, sobre todo, de la interconexión espacio-tiempo sobre la base de las estructuras e infraestructuras existentes.

Esta lectura de la exclusión social desde la perspectiva relacional, bajo un enfoque de movilidad cotidiana urbana, permite observar cómo el “acceso diferenciado y desigual a medios y mecanismos de movilidad urbana cotidiana, y, por consiguiente, a los bienes, productos y servicios materiales y simbólicos disponibles dentro de una sociedad urbana” (Jirón *et al.*, 2010, p. 31), puede derivar en problemas como el tiempo dedicado a desplazarse y la dependencia de ciertos grupos poblacionales del transporte público, además de crear barreras por los altos costos de viaje para las familias de bajos ingresos, las cuales por ello deciden renunciar a ciertas movilidades, limitando su acceso al trabajo, la salud, la educación y el ocio, y, por ende, disminuyendo su calidad de vida y su posibilidad de movilidad social.

Por ello, la movilidad cotidiana sería un elemento fundamental para modificar la condición de segregación socioespacial (Carneiro *et al.*, 2019). El caso latinoamericano es paradigmático al respecto, pues, como han evidenciado Dureau y Goüeset (2011), la población ubicada en

la periferia de las ciudades privilegia los desplazamientos cotidianos hacia espacios cercanos, esto en consonancia con lo afirmado por Cucca (2020) y Mayorga (2023), para quienes la segregación leída desde una perspectiva dinámica, es decir, más allá del lugar de residencia, evidencia que “los grupos sociales segregados tienden a tener una movilidad diaria más restringida que otros grupos, porque los costos de integración espacial tienden a ser más altos [...] lo que los atrapa en áreas de escasos recursos y ambientalmente desfavorables” (Mayorga, 2023, p. 37).

Sumado al concepto de movilidad cotidiana urbana, Jirón *et al.* (2010) sugieren analizar el tema de accesibilidad, el cual permite establecer el vínculo entre movilidad urbana y exclusión social, a partir del análisis de la forma como las personas acceden a los servicios que ofrece la ciudad con costos, tiempo y facilidad razonable. Por lo tanto, la accesibilidad añadiría los determinantes socioculturales que propician o no el interés de diferentes grupos sociales de integrarse, a partir de consideraciones de género, edad, ingreso, habilidad, religión, etnia, etc. (Jirón *et al.*, 2010).

Estos fenómenos son apreciables en el análisis de las problemáticas asociadas al crecimiento urbano de las grandes metrópolis latinoamericanas. Como anotan Moreno y Rubiano (2014), la literatura evidencia que los procesos de metropolización ponen a prueba tanto las formas institucionales de gobierno como la

composición social del espacio, generando nuevas formas de exclusión. Esto es observado por Mayorga (2021) en sus análisis de las aglomeraciones urbanas colombianas de mayor tamaño poblacional, en las que es más intensa la segregación espacial expresada en la expulsión de los hogares pobres hacia el borde urbano.

Desde su teoría de “nuevo régimen de marginalidad”, Waquant (2001, pp. 178-179) identifica dos características básicas al hablar de la dinámica espacial de la nueva marginalidad: 1) La “tendencia distinta a aglomerarse y acumularse en áreas ‘irreductibles’ y a las que no se puede ir”. Esto en contravía de las propuestas racionalistas que promovían la segregación espacial (grandes concentraciones aisladas de vecindad obrera) como una estrategia para generar conformismo entre los trabajadores (Delgado, 2007a). Hoy, la segregación espacial se convierte en un factor de riesgo por sus consecuencias en materia de reivindicación de agravios colectivos y el surgimiento de una sociabilidad funcional o una inclusión secundaria, como se planteó antes, que lleve a la acción colectiva. 2) El “penetrante estigma territorial que recae firmemente sobre los residentes de esos barrios de exilio socioeconómico”, acompañado por una “pronunciada disminución del sentido de comunidad [...] el barrio se convierte en un espacio vacío de competencia y conflicto [...]” (Delgado, 2007a, p. 140).

En el mismo sentido del estigma territorial, desde la perspectiva de la exclusión,

una mirada de la segregación espacial permite aseverar, como expresa Roberts (2010), que las “características de los barrios tienen un efecto sobre las oportunidades laborales y educativas de los residentes más allá de los efectos de [sus] características individuales y familiares” (p. 602).

## Metodología

Este artículo es resultado de los análisis sobre movilidad efectuados en el marco del proyecto de investigación “Transformaciones de carácter social, ambiental y territorial, resultado del desarrollo de proyectos de movilidad. Estudios de caso: Sistema Integrado de Transporte (municipio de Bello) y su relación futura con el tren de cercanías. Tren Interurbano (Valle de Toluca), México”.

El objetivo general del proyecto de investigación es: evaluar las transformaciones metropolitanas de carácter social, ambiental y territorial, resultado de la construcción de dos proyectos urbanos: el Sistema Integrado de Transporte (Medellín) y el Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Ciudad de México (México), como catalizador de nuevos procesos de coexistencia, habitabilidad y sostenibilidad.

Los objetivos específicos del proyecto fueron:

- Elaborar un diagnóstico integral de los dos sistemas de transporte en sus contextos respectivos, caracterizándolos

desde tres áreas: lo social, lo ambiental y lo territorial.

- Proponer un sistema de evaluación que permita dar cuenta de las transformaciones desencadenadas en el orden de lo social, ambiental y territorial a consecuencia de la implantación del macroproyecto de movilidad.
- Aplicar el sistema de evaluación a dos tramos seleccionados: uno en cada sistema de transporte, validando la evaluación técnica con talleres participativos.

Este proyecto de investigación se construyó sobre una base empírico-analítica, con la cual se pretendía combinar análisis cualitativos y cuantitativos de las diferentes dimensiones y variables necesarias para evaluar las transformaciones que los proyectos metropolitanos de movilidad detonaron en las ciudades objeto de estudio.

En su fase tres (evaluativa), el proyecto comprendía dos actividades:

1. La elaboración de una propuesta del sistema de evaluación: se propuso un sistema de evaluación a través del cual se da cuenta de las transformaciones desencadenadas en el orden de lo social, ambiental y territorial a consecuencia de la implantación del macroproyecto de movilidad. Dicho sistema se estructura a partir de tres dimensiones: habitabilidad física, seguridad ambiental y construcción

social del territorio. En la tabla 1 se presentan los descriptores e indicadores vinculados a cada una de las dimensiones de análisis.

2. La aplicación de una prueba piloto del sistema en las zonas seleccionadas en las dos ciudades: Medellín y Toluca. En el caso de Medellín, la zona inicialmente seleccionada para el análisis fue el área de influencia del Tranvía de Ayacucho. Para la aplicación de esta prueba piloto, se diseñaron dos encuestas, una general y otra focalizada (ver tabla 2), que permitieron recolectar información primaria para alimentar los indicadores diseñados.

Dicha recolección se realizó entre el 11 y el 27 de septiembre del año 2020, se contó con dos universos diferentes, sobre la base de un muestreo aleatorio estratificado y luego un muestreo secuencial. En la encuesta focalizada se hicieron 260 encuestas efectivas a los habitantes de los barrios de la Comuna 8 (Villa Hermosa), Comuna 9 (Buenos Aires) y Comuna 10 (La Candelaria), a partir de un doble proceso de selección: 1) se clasificó la población que se iba a encuestar por barrios y se identificaron la viviendas en cada barrio que estaban a una distancia de 450 metros del tranvía (rango establecido para caminabilidad por la pendiente del terreno); 2) luego, por cada zona seleccionada se identificó y contó el número de manzanas para hacer la distribución (ver figura 1).

**Tabla 1. Sistema de indicadores diseñado por la evaluación**

Enfoque	Dimensión	Descriptorios	Indicadores
Sostenibilidad	Habitabilidad física	Uso del suelo movilidad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intervención en suelos de protección.</li> <li>Variación de opciones intermodales.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Vivienda.</li> <li>Espacios de intercambio.</li> <li>Cobertura vegetal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Viviendas afectadas.</li> <li>Aporte en áreas caminables.</li> <li>Aporte de áreas verdes.</li> </ul>
	Seguridad ambiental	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amenaza y riesgo.</li> <li>Recurso hídrico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intervención en áreas de riesgo.</li> <li>Intervención en áreas de retiro.</li> </ul>
		Recurso atmosférico.	Eficiencia energética del proyecto.
		Biodiversidad.	Aporte de biodiversidad del arbolado.
	Construcción social del territorio	Apropiación.	Apropiación de espacios públicos.
		Accesibilidad.	Nivel de autonomía del sistema.
		Cultura del transporte.	Nivel del sentido de pertenencia.
		Identidad territorial.	Grado del sentido de pertenencia.
		Memoria histórica.	Integración de memoria histórica.

Fuente: elaboración de las autoras.

**Tabla 2. Comparativo de los instrumentos aplicados**

Encuesta focalizada	Encuesta general
260 encuestas efectivas.	202 encuestas efectivas.
La encuesta focalizada estaba orientada a los habitantes de los barrios de la Comuna 8 Villa Hermosa, Comuna 9 Buenos Aires y Comuna 10 La Candelaria.	La encuesta general se aplicó a los usuarios de las estaciones del tranvía San Antonio, San José, Pabellón del Agua, Bicentenario, Buenos Aires, Miraflores, Loyola, El Pinal y Trece de Noviembre, usuarios que en ese momento abordaban el tranvía y aceptaban responder el cuestionario.
Caracterización: género, pertenencia étnica, condición especial de movilidad, último nivel escolar alcanzado, ocupación actual, estrato socioeconómico.	Caracterización: género, pertenencia étnica, condición especial de movilidad, último nivel escolar alcanzado, ocupación actual, estrato socioeconómico.

Encuesta focalizada	Encuesta general
<p>Cuestionario</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Para que usa principalmente el Metro?</li> <li>• ¿Piensa que hay espacio suficiente para todos los usuarios durante horas pico?</li> <li>• ¿Cómo llega a la estación?</li> <li>• Posterior a la construcción del sistema de movilidad, considera que el tiempo de su transporte diario: ha disminuido, ha aumentado, sigue igual.</li> <li>• ¿Tiene usted una tarjeta cívica?</li> <li>• Usar el sistema de movilidad le hace sentir:</li> <li>• Antes de la construcción del sistema de movilidad, ¿cuánto tiempo tardaba en desplazarse desde su vivienda a sus labores diarias? Minutos: 0-9, 10-19, 20-29, 30-39, 40-49, 50-59, 60-69, 80-89, 90-99, 120-130.</li> <li>• Después de la construcción del sistema de movilidad, ¿cuánto tiempo tarda en desplazarse desde su vivienda a sus labores diarias? Minutos: 5, 7, 8, 10, 12, 15, 18, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 60, 75, 80, 90, 120, 130.</li> <li>• ¿Participa o participó usted de un empleo que haya sido generado por el proyecto de movilidad? Sí, no.</li> <li>• Posterior a la construcción del sistema de movilidad sus ingresos: han desmejorado, han mejorado, se mantienen igual.</li> <li>• Posterior a la construcción de obras de intervención urbana, usted considera que los impuestos de su propiedad: han disminuido, se han incrementado, se mantienen igual, soy arrendatario.</li> <li>• Se produjo algún cambio en el empleo posterior a la construcción del sistema de movilidad: consiguió un nuevo empleo, mejoró su cargo o ingresó en el empleo que tenía, no cambió, perdió su empleo, se independizó.</li> <li>• Posterior a la construcción del sistema de movilidad sus gastos de transporte: no utiliza el sistema de transporte Metro, se han incrementado, no se han incrementado, se mantienen igual.</li> <li>• El sistema de movilidad me da acceso a recursos en mi barrio que no tenía antes: sí, no, me es indiferente.</li> </ul>	<p>Cuestionario</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Antes de la construcción del sistema de movilidad, ¿cuál medio de transporte utilizaba habitualmente?</li> <li>• Después de la construcción del sistema de movilidad, ¿cuál medio de transporte utiliza habitualmente?</li> <li>• Posterior a la construcción del sistema de movilidad, usted considera que el acceso desde y hacia la zona rural: ha mejorado, se ha desmejorado, no sabe/no responde, se mantiene igual.</li> <li>• Considera usted que el sistema de movilidad: ha desmejorado, ha mejorado, se mantiene igual.</li> <li>• Posterior a la construcción del sistema de movilidad, siente que la seguridad ciudadana en el sector: ha disminuido, se ha incrementado, se mantiene igual.</li> <li>• Posterior a la construcción del sistema de movilidad, siente que la seguridad en el transporte público: ha disminuido, se ha incrementado, se mantiene igual.</li> <li>• Con la situación de aislamiento preventivo obligatorio decretado por la pandemia del Covid-19, sintió que su seguridad personal: en su hogar: ha disminuido, se ha incrementado, se mantiene igual.</li> <li>• Con la situación de aislamiento preventivo obligatorio decretado por la pandemia del Covid-19, sintió que su seguridad personal: en el espacio público: ha disminuido, se ha incrementado, se mantiene igual.</li> <li>• Posterior a la construcción del sistema de movilidad, usted considera que el acceso a los alimentos: ha disminuido, se ha incrementado, se mantiene igual.</li> <li>• El sistema de movilidad lo ha acercado al productor de alimentos: sí, no, no sabe.</li> </ul>

<sup>1</sup> La estratificación socioeconómica es una clasificación de 1 a 6 que se realiza en Colombia para los inmuebles residenciales, la cual tiene como fin, de forma primaria, la asignación de subsidios en materia de servicios públicos domiciliarios. El estrato 1 es el que menores condiciones socioeconómicas tiene, el 6 es el más alto.

Encuesta focalizada	Encuesta general
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El sistema de movilidad me hace sentir orgulloso u orgullosa de mi barrio: sí, no, me es indiferente.</li> <li>• Por utilizar el sistema de movilidad, se siente ciudadano o ciudadana de: su área metropolitana, su barrio, su ciudad, su comuna, ninguna de las anteriores.</li> <li>• Posterior a la construcción del sistema de movilidad, usted considera que la llegada de visitantes al territorio: ha disminuido, se ha incrementado, se mantiene igual.</li> <li>• Posterior a la construcción del sistema de movilidad, usted considera que el territorio: es más reconocido, se mantiene igual.</li> <li>• ¿El proceso de construcción del sistema de movilidad produjo cambios en su desplazamiento a las instituciones educativas?: ha desmejorado, ha mejorado, se mantiene igual.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cómo ha cambiado su uso del espacio público durante la pandemia? He transformado algún espacio de mi hogar para suplir esta necesidad, me es indiferente, mis prácticas sociales no han cambiado, me da miedo ir a algún espacio público por miedo a contagiarme, sigo yendo a los espacios públicos porque en mi hogar no puedo suplir esta necesidad.</li> <li>• ¿Qué cambios siente que se han producido en sus interacciones sociales a partir del anuncio del Covid-19? Me siento atrapado en mi casa y extraño las interacciones reales, no me afecta, no quiero interactuar con otras personas físicamente, no salgo de mi casa nunca, tengo miedo cuando voy por las calles.</li> </ul>
<p>La encuesta se focaliza en identificar los beneficios que el sistema de transporte masivo ha generado sobre los usuarios directos y cómo ha incidido en mejorar la calidad de vida de la población que se ubica en el área de influencia directa.</p>	<p>La encuesta general recoge las apreciaciones de usuarios del sistema de transporte masivo que no necesariamente viven en el área de influencia directa, pero que como usuarios frecuentes pueden dar su opinión sobre su incidencia en sus lógicas cotidianas y de ciudad.</p>

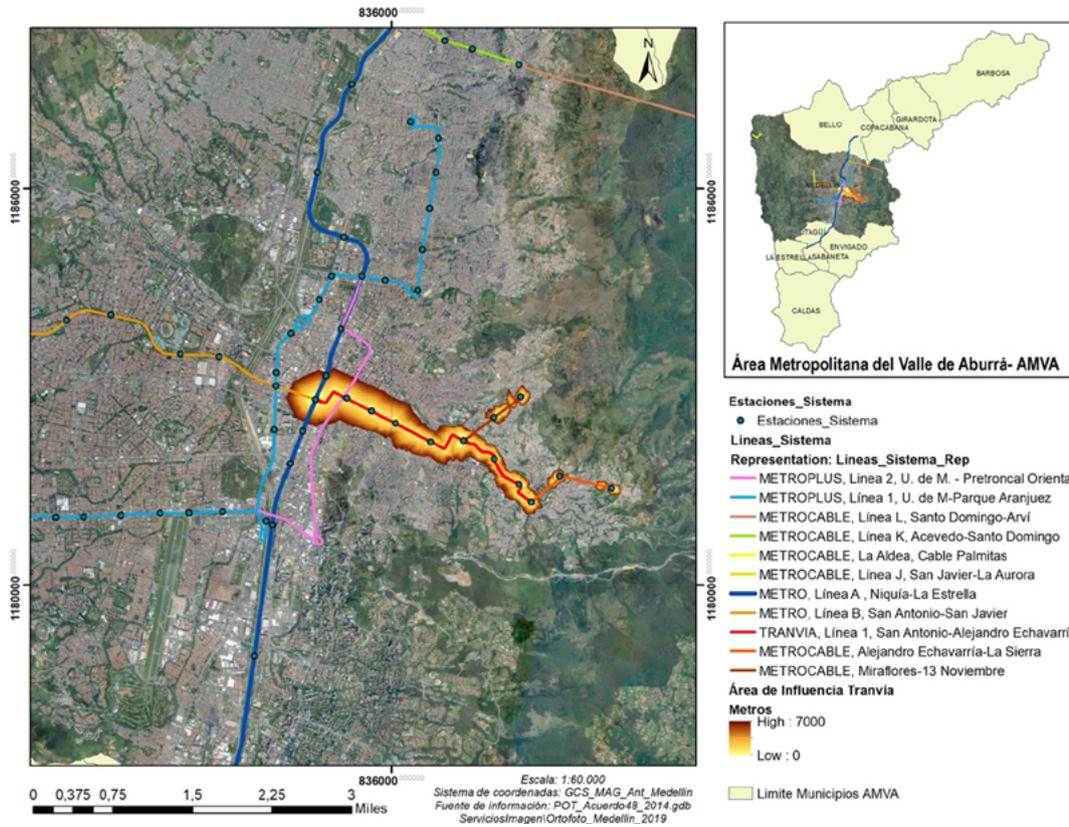
Fuente: elaboración de las autoras.

La población encuestada contaba con las siguientes características: un 57,3 % fueron mujeres y un 42,7 %, hombres; un 71,1 % pertenecían a los estratos socioeconómicos 1 y 2;<sup>1</sup> en materia educativa, un 35,6 % contaba con secundaria completa, seguidos de los que solo habían cursado primaria completa, el 16,3 %. En lo laboral, la mayor parte eran trabajadores independientes: el 33,7 % formales y el 19,8 % informales, características que se repetían con leves diferencias para los participantes en la encuesta general.

Para la encuesta general, se aplicaron 202 encuestas efectivas a los usuarios del tranvía en las estaciones: San Antonio, San José, Pabellón del Agua, Bicentenario, Buenos Aires, Miraflores, Loyola, El Pinal y Trece de Noviembre.

La mayoría de los encuestados, tanto en la encuesta general como focalizada, eran residentes recientes de los barrios: en la encuesta general, el 34,2 % llevaban entre 1 y 10 años viviendo en el barrio, seguido de un 18,8 % que lo habita desde hace entre 10 y 20 años.

Figura 1. Mapa del área de influencia del tranvía seleccionada para la aplicación de las encuestas



Fuente: elaboración de las autoras.

Con la información obtenida se llevaron a cabo los siguientes análisis estadísticos: 1) por cada variable del formulario, se elaboraron tablas de frecuencias con su respectivo gráfico e interpretación de resultados; 2) se realizaron cruces entre las variables que se consideraron más pertinentes, con su respectivo gráfico e interpretación de resultados; este cruce

de variables permitió ubicar los análisis que se presentan a continuación frente a la intersección entre movilidad cotidiana urbana y exclusión social.

Por ello, antes de dar cuenta de los hallazgos, se aclara que la categoría movilidad cotidiana urbana se utilizará como enfoque teórico metodológico para dar cuenta de la interconexión

espacio-tiempo, sobre la base de las estructuras e infraestructuras existentes. A esta se sumará la categoría accesibilidad, la cual añade los determinantes socioculturales que propician o no el interés de diferentes grupos sociales de integrarse, a partir de consideraciones de género, edad, ingreso, habilidad, religión, etnia, etc. (Jirón *et al.*, 2010).

## Resultados

### La exclusión social leída desde los determinantes objetivos

Una lectura inicial de la exclusión social, desde determinantes objetivos, permite observar el bajo impacto que tuvo el tranvía como proyecto de movilidad que nutrió la política de “urbanismo social”. El cambio más significativo que produjo la puesta en marcha de este sistema de movilidad en los habitantes de su área de influencia está en la mejora en los tiempos de traslado al trabajo; el mayor porcentaje, un 21,3 % de los encuestados afirman que se tardaban entre 60 y 69 minutos en desplazarse desde su vivienda a sus labores diarias antes de la construcción del sistema de movilidad (los siguientes porcentajes oscilan entre 10 y 40 minutos para un 51,4 % de los encuestados).

Posterior a la construcción del sistema de movilidad, estos traslados les toman al 21,3 % de los encuestados (rango de tiempo con el mayor porcentaje de respuestas) 30 minutos, y entre 10 y 20 minutos al

42,1 % de los encuestados (porcentaje conformado por los tres rangos siguientes seleccionados) (ver tabla 3). Esto representa una reducción de alrededor del 50 % en los tiempos de transporte.

**Tabla 3. Antes de la construcción del sistema de movilidad, ¿cuánto tiempo tardaba en desplazarse desde su vivienda a sus labores diarias?**

Minutos	Número de respuestas	%
0-9	12	5,9%
10-19	35	17,3%
20-29	34	16,8%
30-39	35	17,3%
40-49	19	9,4%
50-59	4	2,0%
60-69	43	21,3%
80-89	1	0,5%
90-99	11	5,4%
120-130	8	4,0%
<b>Total general</b>	<b>202</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: elaboración de las autoras.

Otro indicador en relación directa con los cambios en la movilidad cotidiana que trajo consigo la puesta en marcha del tranvía son los gastos de transporte. Este indicador en el caso de estudio se comporta de manera inversamente proporcional a lo esperado. Un 31,2 % de los encuestados asevera que posterior a la construcción del sistema de movilidad sus gastos de

transporte se incrementaron, y para el 63% se mantuvieron igual (ver tabla 4).

**Tabla 4. Después de la construcción del sistema de movilidad, ¿cuánto tiempo tarda en desplazarse desde su vivienda a sus labores diarias?**

Opciones de respuesta	Minutos	%
5	12	5,9%
7	1	0,5%
8	1	0,5%
10	28	13,9%
12	1	0,5%
15	26	12,9%
18	1	0,5%
20	31	15,3%
25	12	5,9%
30	43	21,3%
35	7	3,5%
40	17	8,4%
45	3	1,5%
50	3	1,5%
60	9	4,5%
75	1	0,5%
80	1	0,5%
90	3	1,5%
120	1	0,5%
130	1	0,5%
<b>Total general</b>	<b>202</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: elaboración de las autoras.

A esto se ha sumado un aumento en los gastos del hogar, representados en mayores impuestos sobre la propiedad para un 45,5% de los habitantes de las áreas de influencia del proyecto, posterior a la construcción de obras de intervención urbana, debido a la valorización de los predios.

Como indicadores relacionados, es necesario destacar que un 94,6% de la población habitante de los sectores que conforman el área de influencia del tranvía declara que no participó de los empleos temporales generados por el proyecto, lo que denota su limitado impacto en materia de derrama económica directa para los residentes del área de influencia. Adicional a esto, la mejora de la movilidad cotidiana no fue un propiciador de oportunidades para el empleo: el 57,4% de los encuestados no tuvo cambios favorables en el empleo luego de la puesta en marcha del tranvía; solo el 13,9% consiguió un nuevo empleo; y el 4,5% mejoró su cargo o ingreso en el empleo que tenía (ver tabla 5).

En materia de ingreso, el acceso a oportunidades también fue limitado: los ingresos de un 50,5% de los encuestados no se modificaron posterior a la construcción del sistema de movilidad; solo mejoraron los ingresos de un 22,3%; e, incluso, un 27,2% afirma que sus ingresos han desmejorado, dando cuenta del bajo impacto del proyecto en generación de oportunidades, a pesar de ampliar los espacios de interrelación y cercanía de los habitantes de la periferia con el centro.

<sup>2</sup> Tarjeta necesaria para hacer uso del sistema.

**Tabla 5. Se produjo algún cambio en el empleo posterior a la construcción del sistema de movilidad**

Opciones de respuesta	Número	%
Consiguió un nuevo empleo	28	13,9 %
Mejóro su cargo o ingreso en el empleo que tenía	9	4,5 %
No cambió	116	57,4 %
Perdió su empleo	22	10,9 %
Se independizó	27	13,4 %
<b>Total general</b>	<b>202</b>	<b>100,0 %</b>

Fuente: elaboración de las autoras.

### **La accesibilidad leída desde los determinantes socioculturales**

La pretensión de mejora de la accesibilidad que subyace al Sistema Integrado de Transporte ofrece resultados contradictorios entre las personas encuestadas. Por un lado, la población de los sectores de influencia del tranvía afirman mayoritariamente que un 43,8 % utiliza el tranvía para trasladarse al trabajo; un 11,9 %, para llegar a los sitios donde realiza actividades sociales; un 9,6 %, para visitar a amigos y familia que viven en otras zonas de la ciudad; y un 8,1 %, para pasear, lo que demuestra que sigue siendo el acceso al sitio de trabajo la principal necesidad que suplió el sistema; a esto se suma la mejora que aportó en materia de acceso a las instituciones educativas, como lo manifiesta el 57,4 % de la población.

Además, se destaca la baja contribución del sistema al aumento de la accesibilidad a actividades lúdicas y de consumo fuera del barrio. En tal sentido, el 73,3 % de los encuestados dice que el sistema de movilidad da acceso a recursos en el barrio que antes eran inexistentes, en especial en referencia a las infraestructuras accesorias construidas por el sistema.

Comportamiento contrario se observa en los foráneos, para quienes el Sistema Integrado de Transporte tiene una mayor funcionalidad en materia de ocio. Según los habitantes del área de influencia del tranvía, posterior a la construcción del sistema de movilidad el territorio es más reconocido (85,1 %) y la llegada de visitantes se ha incrementado (83,2 %).

### **El acceso a la ciudadanía como un asunto de accesibilidad física**

De otro lado, en materia de percepción, el hecho de contar con una tarjeta cívica<sup>2</sup> y poder hacer uso del sistema ha transformado el sentido de pertenencia de los habitantes del barrio. Un 44,6 % de los habitantes de las zonas de influencia encuestados expresa que por utilizar el sistema de movilidad se sienten ciudadano o ciudadana del área metropolitana; y un 36,6 % con el uso del sistema se siente parte de la ciudad. Solo un 10,4 % sigue afincando su sentido de pertenencia al barrio.

Esto se ratifica con la percepción generalizada de mejora de la accesibilidad

física a partir del uso del sistema. Un 63,5 % de los encuestados sostiene que usar el sistema de movilidad le hace sentirse conectado con la ciudad; y un 76,2 % dice que cuando usa el ‘sistema Metro’ siente que toda la ciudad es accesible. Esto coincide con el 77,3 % que declara que por tener un sistema de movilidad la ciudad es más accesible para todos y un 78,5 % que afirma que viaja más lejos después de la puesta en marcha del sistema de movilidad.

### **La inclusión subjetiva, un asunto de percepción estética**

En los resultados de las encuestas es evidente el impacto en materia de percepción generado por la construcción del sistema, el cual responde más a propósitos estéticos que funcionales. Así, un 92,6 % de los habitantes encuestados manifiestan que el sistema de movilidad les hace sentirse orgullosos de su barrio; el 85,1 % afirma que el sistema de movilidad embellece el barrio; y, según un 86,1 %, aporta en su limpieza. Por ello, un 85,1 % indica que posterior a la construcción del sistema de movilidad la imagen del territorio ha mejorado.

Así mismo, un 79,7 % señala que el sistema de movilidad ha facilitado la interacción con los otros habitantes del barrio; y, de forma más enfática, el 80,8 % afirma que el sistema de transporte ha propiciado la interacción laboral de la gente; un 82,3 % dice que ha estimulado

la interacción familiar; el 86,9 % comenta que ha fomentado la interacción social entre amigos; y el 83,5 % dice que ha impulsado la interacción social e integración entre los mismos usuarios.

### **Discusión**

Como denotan Quiñones y Supervielle (2009), la exclusión objetiva es medible a través de indicadores sociodemográficos estandarizados, entre ellos el desempleo, el ingreso y la participación política (Álvarez *et al.*, 2011). Sin embargo, al analizar la exclusión social objetiva, a partir del concepto de movilidad cotidiana urbana, cobra relevancia acercarse a los problemas que esta movilidad genera, entre ellos el tiempo dedicado a desplazarse, la dependencia de ciertos grupos poblacionales del transporte público y las barreras para su acceso por los altos costos de viaje.

El caso de estudio presentado anteriormente permite observar cómo el tranvía, como intervención de movilidad a través de la cual se pretendía generar la inclusión que promete el “urbanismo social”, ha cumplido parcialmente con su propósito, ya que, aunque produjo una reducción de alrededor del 50 % en los tiempos de transporte, en materia de gastos del mismo rubro no consiguió la disminución esperada, incluso para algunos de los habitantes encuestados (31,2 %) estos gastos se incrementaron.

Comportamiento similar se observó en otros indicadores objetivos vinculados

con la generación de oportunidades como el ingreso y el empleo, aquí, nuevamente, los habitantes encuestados sostienen que no se beneficiaron del empleo originado por el proyecto (94,6%) y tampoco mejoraron su ingreso posterior a la puesta en marcha del tranvía (50,5%), incluso para un 27,2% sus ingresos han desmejorado.

Estos indicadores permiten afirmar, en un análisis inicial de la exclusión social desde un punto de vista estático, a partir de los indicadores objetivos, tanto relacionados de forma directa (tiempos y gastos de transporte) como de forma indirecta (generación de oportunidades en materia de ingreso y empleo), que la intervención en movilidad del tranvía no logró zanjar la brecha de desigualdad en los sectores impactados por el proyecto, debido a las limitaciones que persisten en materia de accesibilidad, entendida esta como el modo como las personas acceden a los servicios que ofrece la ciudad con costos, tiempo y facilidad razonable (Jirón *et al.*, 2010).

No obstante, este artículo pretendía superar la aproximación estática a los conceptos de exclusión social y segregación residencial, y vincular elementos dinámicos del proceso. Esto implica, en materia de exclusión, reconocer las múltiples relaciones que instauran los diferentes grupos sociales, las formas de apropiación del espacio público y de habitar la ciudad (Groisman & Suárez, 2010), formas de apropiación que desde el concepto de accesibilidad añadirían determinantes

socioculturales que propician o no el interés de distintos grupos sociales por integrarse, a partir de consideraciones de género, edad, ingreso, habilidad, religión, etnia, etc. (Jirón *et al.*, 2010).

Desde esta perspectiva de análisis, cabe destacar que el medio de transporte tiene un uso privilegiado para el traslado a los espacios de trabajo (43,9%) y educativos (57,4%). Su uso para llegar a los sitios donde se realizan actividades sociales y de ocio es limitado (el 9,6% lo utiliza para visitar a amigos y familia; el 8,1%, para pasear). Adicional a esto, el barrio se reafirma como espacio de interrelación (el 73,3% de los encuestados afirma que el sistema de movilidad da acceso a recursos en el barrio que antes eran inexistentes, en especial en referencia a las infraestructuras accesorias construidas por el sistema).

La relación con los habitantes del barrio es una de las que más se ha fortalecido luego de la puesta en marcha del tranvía, pues, como dirían Lazo y Calderón (2014), el soporte socioemocional que el barrio encarna, incluso a partir de su imagen renovada, genera una influencia clave en las prácticas de movilidad cotidiana de sus habitantes o de inmovilidad, confinamiento y arraigo, leídos como manifestación del grado de inscripción del individuo al territorio de proximidad. Se puede aseverar que el sistema ha propiciado reconocimiento del 'nosotros', reafirmando la visibilidad del territorio al exterior, pero, a su vez, ha fomentado una segregación espacial que reduce la

movilidad social, expresada en el desinterés por integrarse y la persistencia de cierres sociales.

Cabe preguntarse qué factores socio-culturales no están propiciando el interés de los habitantes del sector por integrarse y mantienen el proceso de implementación cotidiana de estereotipos que establecen cierres sociales entre los estratos (González & Valencia, 2019), o, como anotarían Lazo y Calderón (2014), el uso del territorio de proximidad para sobrellevar las tensiones espacio-temporales asociadas a la “movilidad generalizada” (Bourdin, 2005; Lannoy & Ramadier, 2007).

Para los usuarios que no habitan el sector, como se dijo anteriormente, la funcionalidad radica en su aporte a las actividades de esparcimiento, representadas en el reconocimiento del sector, lo que ha implicado la llegada de visitantes (según la percepción de los habitantes encuestados). Esto da cuenta del acceso diferenciado y desigual a medios y mecanismos de movilidad urbana cotidiana, además de a los bienes, productos y servicios materiales y simbólicos disponibles, tal como afirman Jirón *et al.* (2010, p. 31).

De otro lado, en materia de exclusión subjetiva, los resultados del caso de estudio dan cuenta de procesos significativos en materia de generación de identidad y sentido de pertenencia, como el sentirse ciudadano o parte de la ciudad por el hecho de contar con una tarjeta cívica, o sentirse conectado a la ciudad o que la

ciudad es más accesible cuando se hace uso del ‘sistema Metro’.

Sin embargo, esta generación de identidad con la ciudad tiene su contrapartida en la fractura de la identidad barrial, la cual deja de ser el referente, solo el 10,4 % aún se siente habitante del barrio. El proceso de heterogeneidad social ha cumplido su propósito como “una estrategia para diluir la potencialidad cuestionadora de aquellos a los que se ha colocado en los flancos más ofendidos del sistema de vida que unos gozan y muchos han de sufrir” (Delgado, 2007a, p. 175).

No obstante, la accesibilidad que promulgan los encuestados, expresada en el aumento de la distancia recorrida, el sentirse conectado a la ciudad o desde la percepción de una ciudad accesible, es solo la expresión de una accesibilidad física construida a partir de mejoras infraestructurales que no han franqueado las barreras socioculturales.

Los habitantes y usuarios del sistema demuestran cómo las prácticas de movilidad cotidiana urbana propiciadas por el sistema han generado “relaciones sociales significativas entre éstos y el espacio urbano” (Jirón *et al.*, 2010, p. 38) en materia de identidad, sentido de pertenencia, visibilidad y reconocimientos.

Se ha transformado la apreciación estética del barrio por parte de sus habitantes, y esto se manifiesta en asuntos como sentirse orgullosos (92,6%), afirmar que el sistema de movilidad embelleció el barrio (85,15 %) y le aportó limpieza

(86,1%). Además, señalan los encuestados que el sistema de movilidad ha facilitado la interacción con los otros habitantes del barrio (79,7%), la familia (82,3%) y los amigos (86,95%). Es decir, ha fortalecido el 'nosotros'.

El reconocimiento de la ciudad produjo la visibilización del barrio y una disminución del estigma territorial, no obstante, las redes sociales tradicionales se mantienen y fortalecen, siendo paliativos para la vida en una ciudad con altos niveles de exclusión social objetiva, en la que las infraestructuras no suplen las falencias en materia de ingreso, pero sí han logrado eficientemente su objetivo de recluir, controlar y coaptar para evitar el potencial perturbador que subyace en la movilización social (Savia, 2010).

## Conclusiones

Las políticas públicas urbanísticas de inclusión social cifradas, como en el caso de Medellín, en la premisa de que la mejora de la infraestructura física zanjará la brecha de desigualdad deben construirse teniendo presente que la inclusión, a más de garantizar la accesibilidad física, debe atacar las barreras socioculturales que implican cierres sociales y desmotivan en los ciudadanos el interés por integrarse.

Una forma innovadora de reconocer la persistencia de los procesos de exclusión social que subyacen a las intervenciones urbanas en materia de movilidad es la confluencia del análisis estático de

la segregación residencial con el estudio de la movilidad cotidiana urbana y su impacto en la accesibilidad, tanto a los medios de transporte como a los bienes y servicios de la ciudad que estos facilitan.

Una muestra de ello es el análisis realizado en este artículo sobre el impacto del Tranvía de Ayacucho en el proceso de inclusión social en la ciudad de Medellín. Como se observó en los resultados presentados de las encuestas a habitantes del área del influencia y usuarios del sistema, aunque existe una inclusión subjetiva, pues el medio de movilidad amplió el horizonte de reconocimiento y brindó accesibilidad, por ejemplo, ampliando los recorridos, persiste un proceso de exclusión objetiva representado en el aumento de los costos de transporte e, indirectamente, en las pocas oportunidades creadas por la mejora en movilidad en materia laboral y de ingresos, que hacen que la precariedad laboral y la informalidad persistan. Además de ello, los encuestados afirman que fortalecieron las relaciones interpersonales con su núcleo inmediato y, en particular, con los habitantes del barrio, transformando de manera clara la percepción que tenían de su territorio, bajo criterios estéticos que representaban mayor impacto en términos de cambio de referentes.

Es por ello que, para este análisis en específico, es posible hablar de un proceso de inclusión dentro de la exclusión, expresado en un acceso limitado al sistema de bienestar social: empleo, recreación,

salud, entre otros, pero con un fortalecimiento de las redes de interacción y ayuda social y comunitaria.

Esto da muestra de las limitaciones de la respuesta a la exclusión social cifrada en la mejora de la accesibilidad física que no impacta las brechas sociales existentes. Se abre el barrio para el foráneo, pero la ciudad no se abre para el habitante. Por ello, más que hablar de un reconocimiento de los ‘otros’, estos procesos permiten un reconocimiento del ‘nosotros’, reivindicando la importancia de los lazos sociales como mecanismos de mitigación de los procesos de exclusión subjetiva.

## Referencias

- Álvarez Castaño, L., Bernal Medina, J., & Sepúlveda-Herrera, D. (2011). Exclusión social en Medellín: sus dimensiones objetivas y subjetivas. *Estudios Políticos*, 39, 97-116.
- Arriagada, C., & Rodríguez, J. (2003). *Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina: magnitud, características, evolución e implicaciones de política*. Cepal.
- Augé, M. (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Gedisa.
- Botero, F. (1996). Barrios populares en Medellín, 1890-1950. En O. Melo (Ed.), *Historia de Medellín* (tomo I, pp. 353-372). Suramericana.
- Bourdin, A. (2005). Les mobilités et le programme de la sociologie. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, 118(1), 5-5. <http://dx.doi.org/10.3917/cis.118.0005>
- Carneiro, M., Toledo, J., Aurélio, M., & Orrico, R. (2019). Espraçamento urbano e exclusão social: uma análise da acessibilidade dos moradores da cidade do Rio de Janeiro ao mercado de trabalho. *EURE*, 45(136), 51-70. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612019000300051>
- Castells, M. (1972). *La cuestión urbana*. Siglo XXI Editores S. A.
- Cucca, R. (2020). Spatial segregation and the quality of the local environment in contemporary cities. In S. Musterd (Ed.), *Handbook of urban segregation* (pp. 185-199). Elgar.
- Delgado, M. (2007a). *La ciudad mentirosa, fraude y miseria del “modelo Barcelona”*. Catarata.
- Delgado, M. (2007b). *Sociedades movilizadas: pasos hacia una antropología de las calles*. Anagrama.
- Dureau, F., & Goüeset, V. (2011). Formas de poblamiento y desigualdades en los desplazamientos. La evolución de la movilidad cotidiana en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009). *Territorios*, (25), 65-93.
- Echeverry, A., & Orsini, F. (2010). Informalidad y urbanismo social. En M. Arbaux, A. Echeverri & J. Giraldo (Eds.), *Medellín, medio ambiente, urbanismo y sociedad*. Universidad EAFIT.
- Empresa de Desarrollo Urbano. (2012). *Medellín, modelo de transformación urbana*. EDU.

- González Ortiz, F., & Valencia Londoño, P. (2019). Desigualdad horizontal y democracia con desigualdad en México y Colombia. *Revista de Ciencias Sociales*, 25(Extra), 295-311. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7113731>
- Groisman, F., & Suárez, A. L. (2010). Segregación residencial e inserción laboral en el conurbano bonaerense. *Población de Buenos Aires*, 7(11), 7-28.
- Jirón M., P., Lange, V. C., & Bertrand S., M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15-57. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=258/25816623004>
- Lannoy, P., & Ramadier, T. (2007). *La mobilité généralisée: formes et valeurs de la mobilité quotidienne*. Academia-Bruylant.
- Lazo, A., & Calderón, R. (2014). Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana: retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE*, 40(121), 121-140. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300006>
- Luhmann, N. (1998). *Complejidad y modernidad: de la unidad a la diferencia* (edición y traducción de Josteo Beriaín y José María García Blanco). Trotta.
- Mascareño, A., & Carvajal, F. (2016). Los distintos rostros de la inclusión y la exclusión. *Revista de la Cepal*, (116), 131-146. <https://doi.org/10.18356/087628B4-ES>
- Mayorga Henao, J. M. (2023). Comparación de los patrones espaciales de la segregación residencial y su relación con la movilidad cotidiana en las principales aglomeraciones urbanas de Colombia: Bogotá, Medellín y Cali. *Territorios*, (48). <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.12256>
- Mayorga, J. (2021). Comparación de los patrones espaciales e incidencia de la segregación residencial en las principales ciudades de Colombia. *Investigaciones Geográficas*. <https://doi.org/10.14198/ingeo.17548>
- Moreno Luna, C. A., & Rubiano Bríñez, M. (2014). Segregación residencial y movilidad cotidiana en el contexto metropolitano: un estudio a partir de las relaciones Bogotá-Soacha. *Territorios*, (31), 133-162. <https://doi.org/10.12804/territ31.2014.06>
- Pérez Fonseca, A. L. (2017). Las periferias en disputa: procesos de poblamiento. *Estudios Políticos*, 23.
- Quiñones, M., & Supervielle, M. (2009). ¿Es posible concebir políticas de inclusión social alternativas? *Psicoperspectivas*, VIII(2), 57-81. <http://www.psicoperspectivas.cl>
- Roberts, B. (2010). Moving on and moving back: rethinking inequity and migration in the Latin American city. *Journal of Latin American Studies*, 42(3), 587-614.

- Rosanvallon, P. (2000). *The new social question: rethinking the welfare State*. Princeton University Press.
- Sabatini, F., Cáceres, G., & Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *EURE*, 27. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612001008200002>
- Salvia, A. (2010). De marginalidades sociales en transición a marginalidades económicas. En N. Cohen & C. Barba (Coords.), *Los desafíos de la cohesión social en América Latina* (pp. 107-135). Clacso.
- Valencia Londoño, P. A., Salazar Serina, K., & Paz, P. (2020). Medellín: between violence and vulnerability. *International Journal of Psychosocial Rehabilitation*, 24(9). <https://www.psychosocial.com/article/PR290319/26201/>
- Valencia, P. (2017). Marginalización urbana: entre la violencia y la paz. Análisis de sus equilibrios dinámicos: el caso de Medellín. En J. Niño, P. Valencia & G. Ruiz (Coords.), *Ciudadanías emergentes y transiciones en América Latina*. Universidad de Medellín.
- Valencia, P. (2018). Desplazamiento forzado en Antioquia, manifestación de una lucha entre la defensa del territorio, las economías ilegales y los procesos de modernización. En F. Lozano (Ed.), *Desarraigos, saqueos y resistencia: tres décadas, otras miradas* (pp. 331-351). Editorial Bonaventuriana.