

MOVILIDAD COTIDIANA DE LOS JÓVENES EN MEDELLÍN:

Acceso a las oportunidades de la ciudad
a través de los sistemas de movilidad.

Elisa Madrigal Múnera

Universidad Pontificia Bolivariana
Escuela de Arquitectura y Diseño
Facultad de Arquitectura

Maestría en Urbanismo
Medellín - 2019



Movilidad cotidiana de los jóvenes en Medellín: Acceso a las oportunidades de la ciudad a través de los sistemas de movilidad.

Elisa Madrigal Múnera

Trabajo de grado para optar al título de Magister en Urbanismo

Directora
Sagrario Ortiz Núñez
Arquitecta
Phd. en Urbanismo

Universidad Pontificia Bolivariana
Escuela de Arquitectura y Diseño
Facultad de Arquitectura
Maestría en Urbanismo
Medellín - 2019



Acreditación Institucional
ALTA CALIDAD • MULTICAMPUS
Res. MEN No. 17228 del 24 de octubre de 2018 • 6 años

Noviembre de 2019

Elisa Madrigal Múnera

“Declaro que este trabajo de grado no ha sido presentado con anterioridad para optar a un título, ya sea en igual forma o con variaciones, en ésta o en cualquier otra universidad”. Art.92, párrafo, Régimen Estudiantil de Formación Avanzada.

Firma



AGRADECIMIENTOS

Este trabajo es el resultado de un objetivo personal y profesional, que se convirtió en un logro colectivo de todos los que estuvieron a mi lado apoyándome durante este gran reto. Gracias Sagrario por guiarme y motivarme con tanta dulzura y paciencia, hiciste de este un proceso muy bonito no solo académica sino espiritualmente. Gracias papás por incentivar me a meterme en algo que en algún momento consideré una locura, pero que no es nada comparado a sus logros, es una alegría enorme para mi devolverles un poco de toda la pasión que me han inculcado por el conocimiento. Gracias Mono por acompañarme de la forma más incondicional posible, siempre con amor y sin límites, gracias por regalarme una sonrisa ante cada dificultad y por inspirarme a ponerle actitud positiva. Gracias Lina por creer en mi y por darme los recursos más necesarios para un proceso investigativo, tiempo y confianza. Gracias Pal por tu cariño y por tu compromiso para darle a este trabajo un toque mágico de belleza. Gracias a mis amigos y a mi familia por el tiempo robado. Gracias a Diana y a mis compañeros Sara y Nelson por sus enseñanzas y consejos. Y por supuesto gracias a los chicos de las Escuelas de Convivencia por permitirme entrar en sus vidas y por tocar la mía. A todos, infinitas gracias.



Fotografía 1.

Fuente: Secretaría de Juventud de Medellín

RESUMEN

Las personas en las ciudades se desplazan cotidianamente con el fin de acceder a lugares en los que pueden encontrarse con otras personas, recursos e ideas que les permiten satisfacer sus necesidades y deseos. Sin embargo, los sistemas de movilidad urbanos han sido planificados históricamente a partir de flujos generalizados de la población sin tener en cuenta las capacidades, motivaciones y posibilidades de cada colectivo social para desplazarse. Este desconocimiento de las condiciones particulares de los individuos conlleva a desarrollar soluciones de movilidad que pueden ser excluyentes al limitar el acceso de las personas a las oportunidades de la ciudad. Teniendo en cuenta que los jóvenes son el recurso humano más dinámico de la sociedad y que son un colectivo importante social- y económicamente para la ciudad de Medellín, la presente investigación analiza a través de una metodología de análisis descriptivo, la relación entre la movilidad cotidiana de los jóvenes y los sistemas de movilidad de Medellín, con el fin de aportar información para la planeación de la movilidad.

La metodología comprende el desarrollo teórico y conceptual de los términos que enmarcan el análisis y con base en estos se estructura la investigación. Luego, se describe la movilidad cotidiana en Medellín desde dos dimensiones de estudio, la material y la humana. Posteriormente, se diseñan las herramientas para el trabajo empírico aplicando los conceptos iniciales con el propósito de obtener información que permite poner en relación las prácticas y las necesidades de desplazamiento de los jóvenes con los sistemas de movilidad disponibles en la ciudad y de este modo identificar algunos de los factores que condicionan la movilidad cotidiana de este colectivo social. El análisis de los resultados obtenidos permitió reconocer vacíos existentes en el diseño y en las características de uso de los sistemas de movilidad e identificar posibles estrategias que contribuyan a promover la movilidad de los jóvenes en Medellín.

CONTENIDO

| | | | |
|--|-----------|--|------------|
| RESUMEN | 7 | CAPÍTULO 5. RESULTADOS DEL TRABAJO EMPÍRICO | 105 |
| INTRODUCCIÓN | 10 | 5.1. CONDICIONES GENERALES DE LA POBLACIÓN | 106 |
| CAPÍTULO 1. MOVILIDAD COTIDIANA EN LA CIUDAD | 19 | 5.2. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA MOVILIDAD DE LOS JÓVENES | 108 |
| 1.1. EL CONCEPTO DE MOVILIDAD COTIDIANA | 20 | 5.3. MOTIVO DEL VIAJE | 112 |
| 1.2. ESTUDIO DE LA MOVILIDAD COTIDIANA | 22 | 5.4. MODO DE TRANSPORTE | 114 |
| 1.3. EL NUEVO PARADIGMA DE LA MOVILIDAD | 27 | 5.5. HORARIO Y TIEMPO | 120 |
| 1.4. LA MOVILIDAD COMO FACTOR DE INCLUSIÓN SOCIAL | 28 | 5.6. ZONAS DE ATRACCIÓN Y ZONAS A EVITAR | 122 |
| CAPÍTULO 2. DIMENSIÓN MATERIAL: LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD | 33 | 5.7. PERCEPCIÓN Y EMOCIÓN FRENTE A LOS MODOS DE TRANSPORTE | 124 |
| 2.1. LINEAMIENTOS Y RETOS FRENTE A LA MOVILIDAD EN LAS CIUDADES | 34 | CAPÍTULO 6. LA MOVILIDAD COTIDIANA DE LOS JÓVENES | 135 |
| 2.2. POLÍTICAS PÚBLICAS Y PLANES DE MOVILIDAD EN MEDELLÍN | 36 | 6.1. PAUTAS DE MOVILIDAD DE LOS JÓVENES EN MEDELLÍN | 136 |
| 2.3. LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEDELLÍN | 41 | 6.2. LAS PAUTAS DE MOVILIDAD DE LOS JÓVENES VS LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD | 140 |
| 2.4. ESTADO DE LA MOVILIDAD EN MEDELLÍN | 50 | 6.3. TIPOS DE MOVILIDAD DE LOS JÓVENES EN MEDELLÍN | 150 |
| CAPÍTULO 3. DIMENSIÓN HUMANA: LOS JÓVENES | 55 | CONCLUSIONES | 155 |
| 3.1. CARACTERIZACIÓN DEL COLECTIVO JUVENIL | 57 | BIBLIOGRAFÍA | 161 |
| 3.2. LOS JÓVENES EN EL ENTORNO URBANO | 62 | LISTADO DE ILUSTRACIONES | 166 |
| 3.3. LOS JÓVENES QUE HABITAN MEDELLÍN | 66 | LISTADO DE TABLAS | 167 |
| CAPÍTULO 4. DISEÑO METODOLÓGICO | 73 | LISTADO DE GRÁFICAS | 167 |
| 4.1. CATEGORÍAS DE ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD | 74 | | |
| 4.2. POBLACIÓN PARA APLICACIÓN DEL TRABAJO EMPÍRICO | 79 | | |
| 4.3. DISEÑO DE LOS TALLERES | 85 | | |
| 4.3.1. PARTE 1 | 86 | | |
| 4.3.2. PARTE 2 | 91 | | |
| 4.4. DISEÑO DE LAS ENTREVISTAS | 100 | | |

INTRODUCCIÓN



Fotografía 2.
Fuente: Imágenes libres de Google

Las ciudades son el espacio geográfico donde confluyen los bienes y servicios necesarios para el desarrollo de la vida cotidiana. Estas se van configurando a partir de las necesidades particulares de sus habitantes, entre las cuales se halla la necesidad de acceder a espacios de encuentro con otras personas, recursos e ideas; como oportunidades para el desarrollo social y económico. Para acceder a ellas, las personas realizan una suma de desplazamientos en su acontecer diario que constituyen

la movilidad cotidiana del individuo o grupo que los realiza; *la cual se diferencia de otras formas de movilidad principalmente por su habitualidad.* (Salerno, 2012). Este concepto contempla la movilidad desde dos dimensiones, la movilidad como capacidad de las personas de desplazarse con un fin específico, uniendo lugares conforme a un sentido o significado; y la movilidad en su dimensión material, representada en los sistemas de movilidad.

Teniendo en cuenta que las personas se movilizan con el fin de acceder a espacios en los que puedan satisfacer sus necesidades o deseos, los sistemas de movilidad como mecanismo de desplazamiento pueden *promover la cohesión social, la igualdad y la inclusión, u obstaculizarlas* (Naciones Unidas, 2017), y pueden dinamizar la vivencia de la ciudad y configurar imaginarios entorno a ella.

Históricamente, la inversión dominante en movilidad se ha dirigido a la construcción de infraestructuras y a la expansión del uso de transportes motorizados (UNACLA, 2013); la planeación de la movilidad se ha centrado en estudios de oferta y demanda que escenifican los flujos de transporte; y el crecimiento de las áreas metropolitanas ha creado una *desvinculación entre el lugar de residencia y el de las actividades productivas de la vida, lo que supone la realización de viajes cada vez más largos en términos de tiempo y distancia* (Jiménez, 2009). Bajo este modelo, la movilidad cotidiana se ha convertido en una dinámica urbana insostenible y excluyente.

Esta coyuntura enfrentó a los planificadores urbanos a la necesidad de crear nuevos paradigmas de movilidad que abandonen *la falsa premisa de una accesibilidad demasiado genérica, que no contempla las características propias de cada individuo* (Miralles-Guasch & Cebollada, 2008).

De acuerdo con esto, las perspectivas teóricas actuales coinciden en la importancia de tener en cuenta la estructura social en el estudio de la movilidad, entendiendo que ésta determina el grado de posibilidades que tienen las personas para acceder a los lugares. De igual forma, prevalece un modelo de movilidad urbana que prioriza los sistemas multimodales, ya que estos permiten una mayor flexibilidad de desplazamiento y facilitan la inclusión de zonas periféricas. Adicionalmente, en estas perspectivas existe la tendencia a promover la implementación de modelos de planeación urbana que incorporen múltiples centralidades con el objetivo de aproximar a las personas a los lugares de empleo, estudio, salud y recreación.

En este sentido, se encuentra que Medellín obedece a las orientaciones teóricas mencionadas pues ha desarrollado el sistema multimodal como su modelo de movilidad, ha incluido zonas periféricas a través de la construcción y proyección de cables, tranvías y líneas de buses articulados. También ha priorizado en sus planes de movilidad y en sus políticas públicas los modos de transporte no motorizados, ha realizado estudios y encuestas que tienen en cuenta los viajes a pie y la percepción ciudadana y ha incluido en sus proyectos la construcción o mejoramiento de los sistemas articuladores de la movilidad. No obstante, se puede encontrar que en Medellín aun no se

aborda lo suficiente la estructura social de la movilidad cotidiana en cuanto a los motivos y las percepciones de los diferentes colectivos.

Considerando que las pautas de movilidad difieren notablemente entre los distintos colectivos de población (Miralles-Guasch & Cebollada, 2008), resulta oportuno aproximarse a la movilidad desde las características y necesidades propias de los colectivos que habitan la ciudad como un elemento informativo sobre la movilidad cotidiana que permita proponer desde la planeación urbana, soluciones con mayor solidez técnica y enfocadas en las personas.

Los jóvenes representan la cuarta parte de la población de Medellín (Alcaldía de Medellín, 2015) y el 60% de los habitantes urbanos (Ragan, 2014), y además, son el recurso humano más vital y dinámico de la sociedad.

En esta medida, constituyen uno de los colectivos más significativos en el estudio de la movilidad cotidiana y en el desarrollo de la ciudad. Disponer un entorno que apoye la igualdad de oportunidades para ellos, permitiéndoles aprovechar su creatividad y energía puede convertirse en el motor para la creación del capital social y económico (Ragan, 2014). Sin embargo, los recursos

económicos de los que disponen, su dependencia de los adultos en algunos casos, la distancia, la inseguridad y la características de uso de sistemas de movilidad pueden limitar su acceso a oportunidades de empleo, educación, encuentro y esparcimiento, afectando sus decisiones, el desarrollo de su identidad social y su visión de la ciudad y de la sociedad.

Entendiendo la importancia de este colectivo para Medellín y de acuerdo con los nuevos paradigmas de la movilidad y con los retos planteados por organismos internacionales de planeación urbana como ONU-Hábitat, se formula la investigación que busca responder a la pregunta ¿Cómo es la movilidad cotidiana de los jóvenes en Medellín y su relación con los sistemas de movilidad urbanos como medios para acceder a las oportunidades y espacios de la ciudad? Este trabajo busca aportar información para la planeación de la movilidad y de identificar posibles estrategias que contribuyan a promover la movilidad de los jóvenes en la ciudad.

OBJETIVOS

Objetivo general:

Analizar la relación entre la movilidad cotidiana de los jóvenes y los sistemas de movilidad de Medellín, como medio de acceso a las oportunidades y espacios que ofrece la ciudad.

Objetivos específicos:

OE1: Comprender el soporte teórico y conceptual de la movilidad cotidiana y las variables que la determinan y las características de los jóvenes como colectivo social y su relación con la ciudad.

OE2: Analizar las políticas públicas de movilidad de Medellín y su área metropolitana, y los sistemas de movilidad disponibles en la ciudad a partir de las características del uso y de las estrategias dirigidas a los jóvenes.

OE3: Describir las características de la movilidad cotidiana de los jóvenes de Medellín a partir de sus vivencias, con el fin de identificar pautas de movilidad relacionadas con los motivos de desplazamientos y los aspectos preferenciales.

OE4: Contrastar las pautas de movilidad de los jóvenes obtenidas en los talleres con las características del uso y las estrategias implementadas por los sistemas de movilidad, con el fin de identificar factores que condicionan el acceso de los jóvenes a las oportunidades de la ciudad.

METODOLOGÍA

Esta investigación desarrolla una metodología de análisis descriptivo, con enfoque cualitativo y carácter empírico, lo cual permite explorar a profundidad la movilidad cotidiana y los sistemas de movilidad desde las realidades subjetivas de los jóvenes. Las herramientas implementadas en cada etapa de la investigación se definen en consonancia con los objetivos específicos de la investigación.

Para desarrollar el OE1 se realizó una revisión bibliográfica especializada sobre los dos ejes temáticos de la investigación, la movilidad urbana cotidiana y los jóvenes como colectivo social y su relación con el entorno urbano; y se elaboró un cuadro de análisis de los conceptos y autores, según los enfoques disciplinarios. Esta revisión permitió conocer las diferentes maneras de pensar y abordar los conceptos, comprender la relación entre los mismos; e informarse sobre opiniones y experiencias de autores que tratan los temas de interés de la investigación.

Luego, se realizó una revisión documental de políticas públicas de movilidad de Medellín y su área metropolitana, y del estado de la infraestructura de los sistemas de movilidad de la ciudad, con el propósito de lograr el OE2. Las fuentes de información fueron los documentos legislativos y de planificación sobre las políticas públicas que regulan los sistemas de movilidad en Medellín y el

Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Además, se realizaron varias entrevistas a expertos, que participan desde la institucionalidad en la implementación de dichas políticas y en la planeación de los sistemas de movilidad de la ciudad.

Una vez realizadas estas dos etapas, se procedió a diseñar las herramientas para el desarrollo del trabajo empírico a partir de la definición de las categorías de análisis. Teniendo en cuenta que los jóvenes son un grupo poblacional con el que puede ser difícil abordar temas urbanos y actividades académicas, durante la construcción de la propuesta de investigación, se desarrolló un taller cartográfico como prueba piloto para validar la pertinencia de esta herramienta. El taller se realizó el 23 de septiembre de 2018 con la participación de 66 jóvenes. Este piloto arrojó información interesante como punto de partida para la formulación la investigación y permitió identificar posibles errores en la implementación de este tipo de metodologías.

Con base en el taller piloto se diseñaron las herramientas para la recolección de datos incluyendo diferentes técnicas como encuestas, cartografías y registros audiovisuales, combinadas con actividades artísticas que permitieron obtener el interés de los jóvenes. Estas se aplicaron en un taller realizado con 180 jóvenes en el marco de las

“Escuelas convivencia”; programa de la Unidad de Convivencia de la Alcaldía de Medellín, en el cual labora la autora de la investigación.

Dichas herramientas se complementaron con la aplicación de entrevistas a jóvenes de diferentes comunas, con el propósito de obtener información detallada que permitiera profundizar en el conocimiento de las variables que determinan el comportamiento de los jóvenes respecto a la movilidad, los motivos del viaje y las preferencias; y de este modo cumplir con el OE3.

A continuación, se desarrolla el OE4 relacionando a través de las categorías de análisis, las condiciones que determinan el comportamiento de los jóvenes y las condiciones de los sistemas de movilidad, para encontrar los factores que limitan o favorecen el desplazamiento de este colectivo social por la ciudad.

Finalmente, se realiza un análisis y una revisión de cada una de las etapas de la investigación, obteniendo resultados y conclusiones que permiten dar cumplimiento al objetivo general de la investigación.



Fotografía 3.
Fuente: Secretaría de Juventud de Medellín

ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se estructura conforme a los objetivos específicos y a la metodología. En este orden de ideas, en el capítulo 1 se exponen las bases teóricas y conceptuales que enmarcan la investigación y a partir de las cuales se plantean dos dimensiones de la movilidad que constituyen el doble objeto de estudio. Cada una de ellas se desarrolla de forma individual en los capítulos 2 y 3.

El capítulo 2, dimensión material, inicia con una descripción de los sistemas de movilidad. Luego, expone los lineamientos y retos internacionales sobre la movilidad en las ciudades, los cuales respaldan la pertinencia de este tipo de investigaciones. Seguidamente, se presenta el contexto de la movilidad en Medellín desde las políticas públicas y los sistemas de movilidad existentes. Para cerrar el capítulo se describe el estado general de la movilidad en la ciudad a partir de los resultados de análisis y encuestas realizadas en los últimos años.

De igual manera, el capítulo 3 empieza con la caracterización de los jóvenes como colectivo social. A continuación, se presenta el panorama de los jóvenes en las ciudades con base en estudios urbanos desarrollados a nivel internacional desde diferentes enfoques disciplinarios. Por último, se sitúa este colectivo social en el contexto de Medellín.

En el capítulo 4, se expone diseño metodológico de la investigación. En este se establecen las categorías de análisis de la movilidad, se describe la población de estudio y se muestran detalladamente las herramientas utilizadas en el trabajo empírico. Luego, se presentan los resultados de este trabajo y a partir de ellos se definen las pautas de movilidad de los jóvenes en Medellín. Posteriormente se ponen en relación estas pautas con los sistemas de movilidad de la ciudad y se identifican posibles factores que condicionan la movilidad cotidiana de este colectivo social y su acceso a las oportunidades de la ciudad.

Finalmente, se plantean conclusiones que dan respuesta a los objetivos de la investigación y se sugieren recomendaciones teniendo en cuenta los aciertos y desaciertos del proceso realizado. Además se abre la oportunidad para identificar nuevos interrogantes asociados los temas que enmarcan este estudio y se ponen a disposición las herramientas y la información recopilada para desarrollar futuras investigaciones.

CAPÍTULO 1. MOVILIDAD COTIDIANA EN LA CIUDAD



Fotografía 4.
Fuente: Sergio González

1.1. El concepto de movilidad cotidiana

Si bien, el término movilidad puede ser estudiado desde una perspectiva amplia que abarque la movilidad regional, nacional e internacional y que tenga en cuenta la movilidad de bienes y productos, la presente investigación se enfoca en comprender el concepto desde la movilidad de las personas en el entorno urbano.

La movilidad entendida como el conjunto de desplazamientos que realiza una persona de manera cotidiana para acceder a la multiplicidad de servicios y oportunidades que ofrece una ciudad (Miralles-Guasch & Cebollada, 2009), es un concepto que ha sido abordado desde muchas disciplinas y enfoques debido a su impacto en la vida de las personas, en las dinámicas de una sociedad y en la ocupación del territorio urbano.

En términos generales, la movilidad es un fenómeno complejo que no se limita a lo espacial, lo que ha conducido a enfocar el estudio de esta en las personas, más que en los medios de transporte, creando un cambio de paradigma en el pensamiento respecto a la movilidad (Gutiérrez, 2012; Miralles-Guasch & Cebollada, 2009). En consecuencia, desde las perspectivas teóricas se hace una distinción entre movilidad y transporte, conceptos que si bien no son sinónimos, guardan una estrecha relación, ya que

sin transporte no hay movilidad (excepto a pie) ni transporte sin movilidad (Gutiérrez, 2012).

En la producción científica se encuentra que muchos de los autores definen de manera similar la movilidad cotidiana. Este concepto se estudia con frecuencia en especial desde los años 2007-2008. No obstante, la forma de abordar el concepto varía de acuerdo con cada disciplina.

Desde los estudios geográficos se han realizado múltiples investigaciones que han contribuido a explicar y delimitar la movilidad cotidiana. Carme Miralles-Guasch y Ángel Cebollada (2009), como referentes a nivel internacional, la definen como la *suma de desplazamientos que realiza la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado*. Los estudios realizados por estos autores exponen las tendencias económicas, sociales y territoriales, a partir de las cuales evidencian la importancia de aproximarse a la movilidad desde la estructura social, teniendo en cuenta los múltiples agentes y colectivos.

En Latinoamérica, Andrea Gutiérrez (2012) y Bruno Salerno (2012) realizan diferentes estudios de geografía que reflexionan sobre los desafíos de la movilidad en las ciu-

dades y a partir de la recopilación de teorías planteadas por otros autores, establecen algunas bases conceptuales y metodológicas para estudiar la movilidad y el transporte. A pesar de abordar el estudio desde una disciplina que generalmente está más enfocada en lo espacial y lo tangible, ambos coinciden en comprender la movilidad cotidiana como una práctica social de los individuos, que marca la producción del espacio.

Comparativamente, Manuel Herce (2009) desde la ingeniería civil la trata como un requerimiento de la sociedad actual, que constituye un derecho y desarrolla el concepto desde el estudio de la demanda (asociada a las necesidades de los individuos o grupos) y la planificación del transporte (asociada a la oferta de sistemas de movilidad).

En cuanto al estudio de movilidad cotidiana desde la arquitectura Edison Escobar realiza en Medellín una investigación en la que define la movilidad como la *circulación en trayectos de corta duración y que se vinculan a la vida laboral y el estudio, igualmente, están ligadas al acontecer diario y repetitivo del habitante de la ciudad en los desplazamientos que realiza de forma recurrente para acceder a bienes y servicios* (Escobar, 2018). Este autor retoma los planteamientos de Miralles y Cebollada

y evidencia a partir de un colectivo social específico (los inmigrantes) las singularidades que determinan la movilidad cotidiana.

Asimismo, Andrea Catalina Buitrago (2013) desarrolla un estudio sobre la movilidad cotidiana de un colectivo social (comunidad afro) en la ciudad de Medellín. Sin embargo, desde su perspectiva de historiadora define la movilidad cotidiana como el conjunto de “ires y venires” habituales de un grupo determinado y la entiende como un mecanismo de apropiación del espacio público, acercándose a una perspectiva más biográfica de la movilidad y relacionándola con la vivencia de la ciudad, al igual que Gutiérrez.

Otros autores desde la sociología abordan el concepto con una perspectiva más humana y cultural como Le Breton, quien entiende la movilidad como una dimensión transversal de la vida cotidiana, que ataña todas las experiencias sociales (Le Breton en Salerno, 2012) a través de las cuales las personas se apropian de los espacios y construyen la “ciudad vivida”.

De otro modo, Kauffman la visualiza principalmente como un capital social e incluso propone el término motilidad para tratar la movilidad desde el interés de las ciencias

sociales, asociándola específicamente a la capacidad de una persona de ser móvil en el espacio sociodemográfico (Salerno, 2012).

Para el objetivo de la presente investigación y de acuerdo con la revisión conceptual realizada, se define la movilidad cotidiana como una práctica social de desplazamiento en el territorio motivada por deseos y necesidades de acceder a bienes y servicios, y realizada de acuerdo con las capacidades del individuo y los medios disponibles. La movilidad cotidiana es una práctica en la medida que implica una reiteración de comportamientos y es social ya que dichos comportamientos son similares para un grupo que comparte condiciones de un contexto social, espacial y temporal, es decir, los colectivos sociales tienden a practicar formas de movilidad en las que se pueden identificar patrones o pautas de comportamiento (Gutiérrez, 2012; López, Nieto, & Arias, 2010; Salerno, 2012).

Con referencia a esto, Carme Miralles y Ángel Cebollada (2009) afirman que cada colectivo social tiene unas pautas de movilidad propias, que responden a *necesidades diferenciales y, consecuentemente, requieren soluciones diferenciadas* (Avellaneda, 2009). Por esta razón, destacan la importancia de analizar la movilidad a partir del interés por los colectivos como sujetos heterogéneos, particulares y diversos, y de esta forma de evitar las me-

tanarrativas y visibilizar las realidades sociales de la movilidad, en otras palabras, comprendiendo las maneras como las personas se vinculan a los medios de transporte y al territorio.

1.2. Estudio de la movilidad cotidiana

Generalmente el estudio de la movilidad cotidiana se ha llevado a cabo metodológicamente a través de las encuestas de origen y destino.

Estas se revalorizan como herramienta basal del planeamiento y es promovida su realización, continuidad y mejora, tratando de balancear los énfasis en la captura de datos, del medio de transporte a las personas que los usan, cómo, cuánto y por qué, buscando contabilizar todos los desplazamientos, ampliar los motivos de viaje y el conjunto de los medios de transporte (Gutiérrez, 2012).

Si bien, representan una fuente importante de información sobre la movilidad en la ciudad, en esta metodología de análisis persiste un sesgo espacial que supone un conocimiento parcial de los viajes, dejando por fuera del análisis otras condiciones de la movilidad y los viajes no materializados.



Fotografía 5.
Fuente: Secretaría de Juventud de Medellín

En su libro, Herce (2009) hace referencia a esta herramienta como elemento fundamental para estudiar la movilidad desde la oferta y la demanda. Este enfoque tiende a analizar los desplazamientos como flujos generalizados de la población y se basa en las necesidades corrientes o comunes de esta, más que desde las necesidades particulares de los individuos.

Otros autores como Lévy (2001) entienden la movilidad desde 3 dimensiones, a través de las cuales la estudia como posibilidad (oferta de transporte), como competen-

cia (competencias del individuo para efectuar un cambio de lugar) o como capital (capital social del individuo). Por su parte, Orfeuil (2004, citado por Gutiérrez 2012) distingue una movilidad potencial y una efectiva, siendo esta última la concreción de la primera según las aptitudes físicas y los recursos de cada individuo. En este sentido, comprender la movilidad requiere tener en cuenta no solo los viajes realizados, como unidad de estudio del desplazamiento, sino también los viajes pensados y posibles, ya que es en ellos donde se evidencian las necesidades, opciones y elecciones de desplazamiento del colectivo social.

Con base en los planteamientos de Orfeuil y Lévy, Gutiérrez (2012) plantea 3 universos analíticos de los viajes. El primero es la movilidad concebida como las opciones que un grupo social conoce, el segundo es la movilidad efectiva como los viajes que este considera posibles hacer y el tercero es la movilidad realizada. Entre una movilidad y otra median condiciones propias del individuo (endógenas), como sus capacidades y preferencias; y de su entorno (exógenas), como la localización de los bienes o servicios a los que se quiere acceder.

Para el desarrollo de la presente investigación se proponen dos dimensiones para abordar el estudio de la movilidad cotidiana, que buscan sintetizar las teorías propuestas por los autores mencionados anteriormente, facilitar el análisis y tener una noción integral de la movilidad. Estas dimensiones constituyen el doble objeto de estudio de la investigación, los jóvenes y los sistemas de movilidad de la ciudad de Medellín.

La primera se enfoca en la *capacidad de las personas de moverse de forma independiente* (UNACLA, 2013), en la movilidad como una práctica social motivada por deseos y necesidades propias del individuo, y que es realizada de acuerdo con sus condiciones objetivas y subjetivas. Es decir, esta dimensión entiende la movilidad como una potencialidad que se efectúa de acuerdo con las compe-

tencias, posibilidades y preferencias de cada persona o grupo social.

La segunda dimensión de estudio se aproxima a la movilidad desde su dimensión material: los sistemas de movilidad. Esta comprende los dispositivos físicos y técnicos para desplazarse, los sistemas de transporte y los sistemas articuladores de la movilidad. Los sistemas de movilidad son los elementos que conforman el sistema circulatorio de la ciudad (Escobar, 2018).

Con base en los referentes teóricos revisados, se plantea un mapa de conceptos, con el objetivo de facilitar y enmarcar el análisis de la movilidad de los jóvenes en Medellín. En dicho mapa se incluyen algunos de los conceptos planteados por otros autores y se dejan por fuera del análisis aquellos que no se asocian de manera directa con los intereses específicos de la investigación.

Los conceptos presentados en el mapa se retoman en el capítulo 4 para realizar el diseño metodológico y se utilizan como criterios para analizar la movilidad, a excepción de la oferta y la demanda. Estos se incluyen en el mapa solo con el fin de relacionar las dimensiones propuestas con el enfoque de otros autores como Manuel Herce (2009).

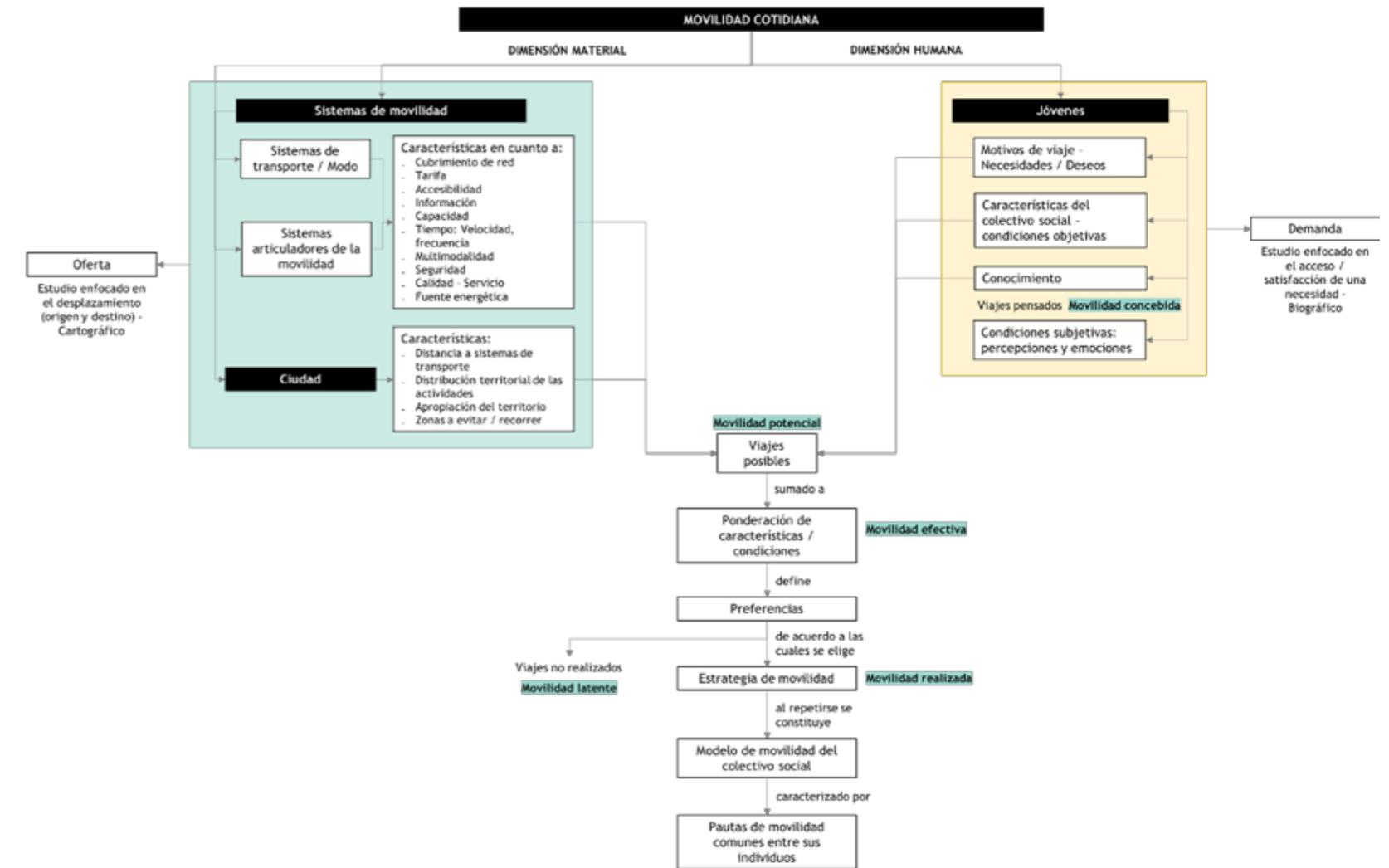


Ilustración 1. Mapa de conceptos
Elaboración propia

En el mapa de conceptos se exponen las dos dimensiones de estudio. La primera está compuesta por los sistemas de movilidad, conformados a su vez por los medios de transporte y los sistemas articuladores de la movilidad; y por la ciudad como territorio en el cual se realizan las actividades y los desplazamientos. La segunda, se aborda desde los jóvenes como colectivo social con motivos de viaje y condiciones comunes. Las características asociadas a los sistemas de movilidad y a los jóvenes se establecen en el capítulo 4 como categorías de análisis que permiten poner en relación estas dos dimensiones. Además, los tipos de movilidad resaltados en el mapa (potencial, concebida, efectiva, realizada y latente) se emplean como variables de estudio para describir la movilidad cotidiana (ver capítulo 6).

Los jóvenes tienen un conocimiento sobre los sistemas de movilidad y la ciudad que les permite pensar en determinados viajes para acceder a las actividades en el territorio, estos constituyen la movilidad concebida. No obstante, el panorama de viajes posibles puede ser más amplio, ya que existen otras opciones de desplazamiento que el joven puede no conocer. Estos viajes representan la movilidad potencial (Gutiérrez, 2012), lo cual significa que existe la posibilidad de que sean realizados.

Al confrontar los viajes posibles con las condiciones particulares del individuo o colectivo social, se reduce de nuevo el panorama a los viajes que este considera posibles para sí. Estos constituyen la movilidad efectiva (término propuesto por Orfeuill en el 2004 y por Gutiérrez en el 2012).

Cuando una persona requiere desplazarse elabora una ponderación de las características de los sistemas de movilidad, del territorio, y de sus condiciones personales, determinando sus preferencias y conforme a ellas elige una estrategia de movilidad y la ejecuta, lo cual se conoce como la movilidad realizada. Al mismo tiempo, descarta las demás posibilidades como viajes no realizados.

Como señala Gutiérrez (2012), los viajes no realizados, se constituyen como movilidad latente cuando la necesidad de desplazamiento no se satisface debido a condiciones específicas del individuo o de los sistemas. Esta representa una restricción de acceso a los espacios de la ciudad.

Las estrategias de movilidad que se repiten cotidianamente permiten identificar pautas de movilidad comunes entre los jóvenes que las realizan. Estas configuran el modelo de movilidad de este colectivo social.

1.3. El nuevo paradigma de la movilidad

La inversión dominante de las ciudades en temas de movilidad ha sido convencionalmente en infraestructura física para el transporte en automóvil, la planeación de la movilidad se ha basado en los estudios de oferta y demanda, las políticas públicas no han tenido en cuenta la estructura social y la dispersión urbana ha desvinculado la residencia y las actividades productivas (UNACLA, 2013; UN-Habitat, s.f.).

De acuerdo con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, (2005) *sin desconocer la importancia del transporte motorizado dentro de la movilidad del territorio, es preciso reconocer que su espiral evolutiva es insostenible, [y que tanto estos medios como el modelo urbano actual] generan cada vez más de problemáticas y conflictos de la movilidad que deben ser solucionados*. Por esta razón, desde finales de los ochentas surge un enfoque que promueve la gestión de los sistemas de movilidad de una manera que apoya la vida urbana sostenible (UNACLA, 2013), que incluye todos los elementos de la movilidad, las necesidades de las personas y las dinámicas urbanas en lugar de únicamente los medios de transporte.

Este nuevo paradigma aborda los sistemas de movilidad desde un contexto sistémico que tiene en cuenta consideraciones de tipo económico, ambiental y sociológico. Da prioridad al acceso universal y al desarrollo de medios al-

ternativos de transporte y de sistemas articuladores de la movilidad como los andenes, ciclovías y espacios públicos.

La consideración del ir a pie como modo de transporte ha resurgido con fuerza en el siglo XXI, como un medio útil y necesario en un contexto global que obedece a temas medioambientales y que tiende a adoptar el modelo de ciudad compacta, en la cual la aproximación disminuye la necesidad de desplazarse largas distancias. Además, las variaciones de la morfología del territorio dentro de una misma ciudad y la necesidad de disponer de diferentes opciones para desplazarse, han impulsado el fortalecimiento del modelo de transporte multimodal como una alternativa flexible e incluyente, que consiste en la utilización de múltiples modos para llevar a cabo los viajes de la forma más eficiente en términos de tiempo y recursos.

Asimismo, las diferentes disciplinas que abordan el estudio de la movilidad han realizado aportes que han contribuido al cambio de paradigma. Desde la sociología urbana por ejemplo, se han incluido otras relaciones sociales como el ocio, la cultura, el comercio y la salud, como motivos de viaje que deben ser tenidos en cuenta en el estudio la movilidad. Estos, junto con el trabajo y el estudio, determinan la adscripción social de un individuo a la sociedad, dándole de esta manera cada vez más relevancia a la movilidad como un elemento esencial para la inclusión social (Salerno, 2012).

1.4. La movilidad como factor de inclusión social

En este mismo orden de ideas, desde la década de los ochenta, se ha afianzado la noción de la movilidad como un factor de inclusión o exclusión, debido a la relación existente entre los sistemas de transporte y los procesos sociales. La movilidad le permite a los individuos participar en la economía, en la política y en la vida social, por medio del acceso a los espacios, servicios y redes de una ciudad (Mosquera, 2015).

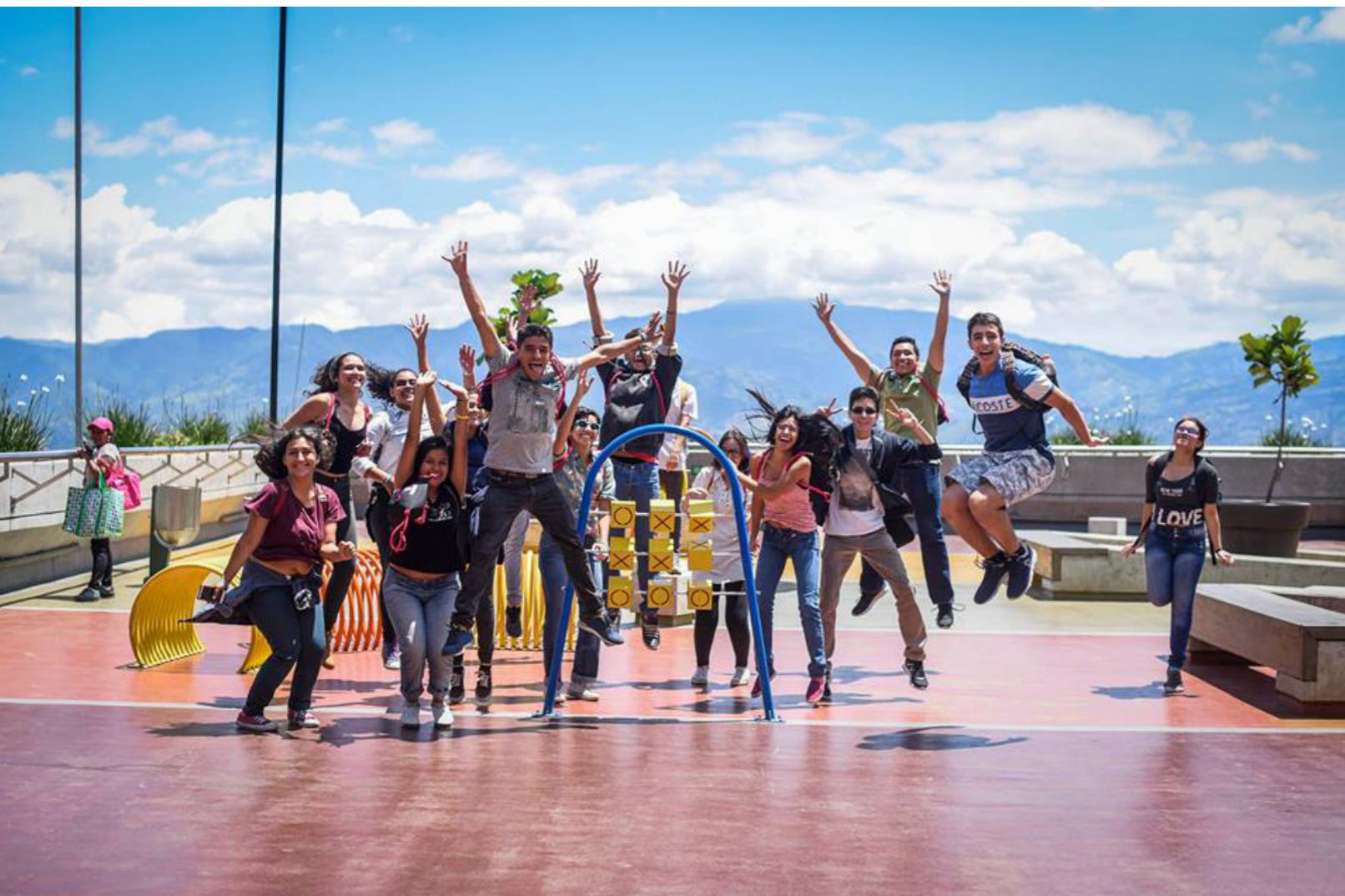
A medida que una persona se mueve tiene mejores opciones de elegir como solventar sus necesidades, incentivar sus intereses y desarrollar su potencial (Cabrera-Arana, Velásquez-Osorio, & Orozco-Arbeláez, 2015). De la misma manera, las restricciones de movilidad se constituyen en un proceso de exclusión en la medida que limitan al individuo a participar en diferentes espacios de las actividades normales de la sociedad a la que pertenece (Preston y Raje en Mosquera, 2015), dejándolo por fuera de las dinámicas cotidianas de su entorno.

En términos generales, cuando una persona o colectivo no puede moverse con libertad por su territorio se genera una desventaja social frente a las posibilidades laborales, económicas, políticas y culturales a la que otros sí tienen acceso (Giner y otros en Cebollada, 2006). En sus investigaciones, Miralles y Cebollada encuentran que en muchos casos los individuos pierden oportunidades laborales por

no tener la posibilidad de establecer estrategias de movilidad que les permitan acceder al trabajo diariamente en los horarios requeridos, y señalan que los jóvenes son uno de los colectivos más vulnerables frente a estas dificultades. *En otras palabras, los problemas de movilidad pueden ser con frecuencia, agravantes de la pobreza y por ende, de la exclusión social* (Avellaneda, 2009).

Si adicionalmente, la persona habita en una zona periférica donde los servicios y las oportunidades laborales, educativas o culturales son escasas, su única posibilidad de realizar dichas actividades es desplazarse a otras zonas de la ciudad, desarrollando buena parte de su vida cotidiana lejos de su lugar de residencia (Avellaneda, 2009) o limitando sus prácticas a un espacio local restringido. En algunas ciudades como Medellín, la separación física entre las áreas residenciales y los lugares de empleo y estudio hace que muchos se vean obligados a gastar hasta un tercio de sus ingresos en transporte público. Incluso algunos ni siquiera pueden pagarlo, por lo deben soportar largos viajes o desplazarse a través de espacios inadecuados, poco accesibles e inseguros, quedando expuestos a accidentes (UNACLA, 2013). En estos casos, la falta de movilidad implica un *marginamiento geográfico que se convierte en una profundización de la exclusión* (Brand, 2012).

De este modo, los sistemas de transporte público tienen la capacidad de convertirse en instrumentos de cohesión social, de influir en la integración de una persona a la sociedad de la cual hace parte, de disminuir los niveles de pobreza en tanto incorporación al sistema productivo o educativo y de dinamizar la vivencia de la ciudad; siempre y cuando sus costos de uso sean asequibles para permitirle a todos los individuos aprovechar su potencialidad. Como consecuencia se podría decir que asegurar la movilidad espacial contribuye a fomentar el derecho a la ciudad de los individuos (entendido en el sentido acuñado por Henri Lefebvre, 1969).



Fotografía 6.
Fuente: Secretaría de Juventud de Medellín

CAPÍTULO 2. DIMENSIÓN MATERIAL: LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD



Fotografía 7.
Fuente: Sergio González

Con el fin de especificar el término “sistemas de movilidad” a partir del cual se desarrolla la investigación, se retoma la definición de Escobar quien los define como *los dispositivos que permiten el acceso a diferentes lugares* (Escobar, 2018); son el acero, el pavimento, el autobús y los elementos físicos (UNACLA, 2013). Miralles y Cebollada hacen referencia específicamente a los sistemas de transporte como *instrumentos que permiten el movimiento espacial* (Miralles-Guasch & Cebollada, 2008) a distintas velocidades dependiendo de los niveles tecnológicos.

El Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín - POT 2014 define el sistema de movilidad como un Subsistema del Sistema Físico-Espacial Público y Colectivo, que comprende los Sistemas de Transporte, los Sistemas Articuladores de la Movilidad y el Sistema de Gestión y Control del Tránsito y Transporte.

De acuerdo con el POT, los Sistemas de Transporte son el “conjunto de elementos para la movilización de personas o de cosas de un lugar a otro, por distintos medios o modos que utilizan una determinada infraestructura (red de transporte)”. Teniendo en cuenta el objetivo y el territorio que enmarcan la investigación, solo se tienen en cuenta para el análisis el transporte terrestre de pasajeros y el transporte por cables, dejando por fuera otros

tipos de transporte que hacen parte del sistema, como el transporte de carga, el aéreo y el regional.

En referente a los sistemas articuladores de movilidad, se entienden como las *redes destinadas a la movilización y circulación de personas y vehículos que permiten el desarrollo de las actividades diarias en condiciones de equidad* (Alcaldía de Medellín, 2014b). El presente estudio se enfoca en los elementos para la movilidad no motorizada (peatones y bicicletas) y para el transporte público masivo y colectivo; y en menor medida en los elementos para la movilidad motorizada en vehículos de uso privado.

2.1. Lineamientos y retos frente a la movilidad en las ciudades

Atendiendo al propósito de los sistemas de movilidad de facilitar el acceso de todos a los bienes públicos y a servicios de calidad, el Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos ONU-Hábitat, refuerza la importancia de una planificación urbana enfocada en las personas, *fomentando las ciudades compactas con uso mixto del suelo para mejorar la accesibilidad y reducir en general la necesidad de transporte* (UN-Habitat, s. f.), de modo que los destinos se encuentren cerca,

haciendo posible desplazarse a pie o en bicicleta, medios a los cuales se les da cada vez más preponderancia.

Asimismo, identifica la necesidad de adoptar medidas para desarrollar mecanismos y marcos comunes en los planos nacional, subnacional y local, ya que los límites y las competencias administrativas no siempre corresponden con las áreas de impacto de la movilidad cotidiana, por lo que cada unidad administrativa cuenta con sus propias políticas y sistemas de transporte, conduciendo a ineficiencias en la oferta del servicio para los ciudadanos.

Además, en el libro *Street as public spaces and drivers* informa sobre las infraestructuras de transporte inadecuadas y en deterioro; y las malas instalaciones para el transporte no motorizado, situación que se presenta en la mayoría de las ciudades del mundo en desarrollo (Oyelan-Oyeyinka, 2013).

En respuesta a estos y otros retos, en la Nueva Agenda Urbana (aprobada en la Conferencia Hábitat III del 2016) se definen compromisos desde el ámbito internacional, que tienen como fin contribuir a construir ciudades donde todas las personas puedan gozar de igualdad de derechos. Los siguientes son algunos de los más significativos respecto a movilidad:

- *Promover la creación de espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad, incluidas calles, aceras y carriles para ciclistas (...)*
- *Generar y utilizar energía renovable y asequible y servicios e infraestructuras de transporte sostenibles y eficaces, en la medida de lo posible, de manera que se aprovechen las ventajas de la conectividad y se reduzcan los costos financieros, ambientales y de salud pública de la movilidad ineficiente, la congestión y la contaminación atmosférica.*
- *Promover el acceso de todos a sistemas de transporte (...) que sean seguros, asequibles, accesibles y sostenibles y que tengan en cuenta las cuestiones de edad y género, haciendo posible una participación significativa en las actividades sociales y económicas, (...) mediante la integración de los planes de transporte y movilidad en las planificaciones urbanas y territoriales y la promoción de una amplia gama de opciones de movilidad.*

No obstante, en el manifiesto del Foro Urbano Mundial IX del 2018, ONU-Hábitat llama la atención sobre la persistencia de los desafíos asociados a la movilidad.

Con base en los múltiples diagnósticos realizados, el Comité Asesor de autoridades locales de las Naciones Unidas (UNACLA), plantea estrategias de crecimiento para las ciudades y establece 5 principios para una movilidad urbana sostenible: Marcos regulatorios y gestión de la movilidad para soluciones integradas de servicio; vinculación del transporte con la planificación urbana y los diseños urbanos para reducir la necesidad de viajes motorizados; establecimiento de sistemas efectivos de transporte público; ampliación de la infraestructura de transporte no motorizado; facilitar la incorporación de tecnologías más eficientes de vehículos y combustibles (UNACLA, 2013).

Es importante resaltar que, a pesar de haber sido establecidos en documentos no vinculantes legalmente, tanto estos principios como los compromisos mencionados anteriormente, se ven reflejados en algunas leyes nacionales y coinciden con los planes de movilidad de Medellín y el Área Metropolitana.

2.2. Políticas públicas y planes de movilidad en Medellín

En el contexto local la investigación aborda el análisis de las políticas públicas de movilidad, tomando como principal referente el Plan Maestro de Movilidad de Valle de Aburrá 2009 (PMMVA) proyectado al 2020, el cual obedece a la Ley 105 de 1993 que establece que las áreas metropolitanas deben formular planes de transporte en los territorios de su jurisdicción. Este plan recoge los lineamientos de múltiples leyes y decretos que rigen para el Área Metropolitana y Medellín; y a su vez da línea para la implementación de otras políticas públicas como acuerdos municipales y planes específicos, que actúan desde el urbanismo y desde el transporte.

En este documento, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (2009) establece estrategias a implementar a través de proyectos y programas que permitan dar solución a los retos de movilidad urbana identificados en el diagnóstico realizado, los cuales coinciden con los planteados por ONU-Hábitat. Entre ellos, la desarticulación de la planeación urbana entre los diferentes municipios, es decir, la falta de reconocimiento de un ente planificador a nivel metropolitano, la inexistencia de planes de movilidad consecuentes con los Planes de Ordenamiento Terri-

torial, la ocupación de áreas periféricas con accesibilidad reducida, el aumento del uso de vehículos privados y la carencia de espacio para la circulación de los mismos, la deficiencia de la accesibilidad peatonal a los espacios de la ciudad y los desplazamientos masivos en horas pico que saturan los modos de transporte público y las vías.

Además, expone la necesidad de implementar tarifas únicas e integrar los sistemas de transporte y la contradicción que existe entre las políticas para desestimar el uso del automóvil privado en contra de la aspiración social por adquirir este bien como símbolo de estatus (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2009).

Con referencia a este último reto, Carlos Moreno de la Fundación Despacio señaló en la cuarta Asamblea Mundial de la Juventud Urbana, que *para muchos jóvenes en países como Colombia; un automóvil es un “sueño” que equivale al éxito y al bienestar*. Por esto, enfatizó en la necesidad de desafiar las normas sociales, de modo que los jóvenes no aspiren a tener un automóvil sino que estén satisfechos con el transporte público y que identifiquen el andar en bicicleta como una elección del hombre inteligente y no del hombre pobre (Ragan, Chebet, & Munyati, 2013).

Si bien la mayoría de los retos mencionados persisten actualmente, no se puede desconocer que Medellín ha dedicado grandes esfuerzos a mejorar las condiciones de movilidad, abordándola con especial interés desde su potencial como factor de inclusión y prosperidad urbana. En este sentido, ha logrado avances que la han posicionado como referente a nivel nacional e internacional.

Los premios que Medellín ha recibido gracias a los proyectos de movilidad han generado opiniones entre el reconocimiento y la crítica. Estas han motivado la realización de múltiples estudios e investigaciones que analizan la relación entre la movilidad y la inclusión en la ciudad. Entre ellos, la investigación realizada por Oriol Marquet, Vanessa Ríos Bedoya y Carme Miralles-Guasch sobre las desigualdades de accesibilidad local; el estudio de Laure Leibler y Peter Brand sobre la experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable como mecanismo de inclusión; y la recopilación sobre movilidad urbana y pobreza realizada por Julio D. Dávila. Los dos últimos describen los proyectos implementados en la ciudad como socialmente significativos a pesar de sus vacíos y desaciertos.

Medellín ha desarrollado el sistema multimodal como su modelo de movilidad (PMMVA y Plan de Desarrollo Integral Metrópoli 2020), contando hoy en día con 8 modos de transporte público, 5 de los cuales hacen parte del sistema integrado de transporte masivo. La construcción de infraestructuras de movilidad ha incluido las zonas periféricas a través de 3 cables aéreos, 2 líneas de buses articulados (Metroplús) y un tranvía en funcionamiento y múltiples líneas proyectadas en Plan Maestro del Metro 2006-2030; y se ha incluido en los proyectos la mejora de los sistemas articuladores de movilidad y de los espacios públicos.

Las políticas públicas y los planes de ciudad han priorizado y otorgado beneficios al uso de los modos no motorizados (Ley 1811 de 2016, Acuerdo metropolitano 17 de 2015, Acuerdo municipal 189 de 2009, Acuerdos municipales 40-41 de 2014, Sistema de Bicicletas Públicas Encicla). En cuanto a los análisis de la movilidad se han realizado estudios y encuestas que tienen en cuenta los viajes a pie como modo de transporte y la percepción ciudadana como categoría de análisis, sin tener en cuenta aún las características diferenciadas de cada colectivo social.

A continuación se presentan algunas de las políticas públicas asociadas a la movilidad cotidiana que rigen en Medellín. Sin embargo por su relación con el objeto de estudio de la presente investigación solo algunas de ellas se revisan con mayor detalle.

| ORDEN | POLÍTICA / PLAN | ASUNTO |
|---------------|---|--|
| Nacional | Ley 86 de 1989 | Define el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajero |
| | Decreto 170 de 2001 | Reglamenta el servicio de transporte público automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros |
| | CONPES 3167 de mayo de 2002 | Política para mejorar el servicio público urbano de pasajeros |
| | Ley 1083 de 2006 | Establece algunas normas sobre planeación urbana sostenible y dicta otras disposiciones, entre ellas la obligatoriedad de adoptar mediante decreto los planes de movilidad y define objetivos que estos deben cumplir. |
| | CONPES 3573 de 2009 | Establece un esquema operacional y presupuestal al Sistema Integrado de Transporte Masivo |
| | Ley 1008 de 2015 | Reglamenta el servicio de transporte público masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero y tranvía |
| | Ley 1811 de 2016 | Otorga incentivos para promover el uso de la bicicleta y modifica el código nacional de tránsito |
| Metropolitano | Acuerdo Metropolitano 18 de 2001 | Plan Integral de Desarrollo Metrópoli 2020 |
| Metropolitano | Plan Maestro del Metro 2006 - 2030 | Lineamientos para la gestión y la expansión de la red del Sistema de Transporte Masivo del Valle de Aburrá |
| Metropolitano | Acuerdo metropolitano 17 de 2015: Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta 2015 | Expone el escenario normativo y establece lineamientos técnicos, pedagógicos, comunicacionales y de financiamiento para el uso de la bicicleta en el Área Metropolitana. |
| Municipal | Acuerdo Municipal 189 de 2009 | Define la importancia de modos alternativos como la bicicleta. |
| Municipal | Acuerdo Municipal 40 de 2014 | Crea el programa "En bici a la U" en la ciudad de Medellín |
| Municipal | Acuerdo Municipal 41 de 20 | Crea el programa "En bici al colegio" en la ciudad de Medellín |
| Municipal | Decreto 879 de 2014 | Establece políticas para la reorganización del transporte público colectivo de pasajeros del municipio de Medellín |
| Municipal | Plan de movilidad segura de Medellín 2014 - 2020 | Hace un diagnóstico del estado de la Seguridad Vial en Medellín y diseña cinco áreas de intervención |

Tabla 1. Políticas públicas y planes asociados a la movilidad en Medellín
Elaboración propia

Fotografía 8.
Fuente: Sergio González



En los Acuerdos Municipales 40 y 41 de 2014 se establece la dotación de bicicletas como medio de transporte entre la universidad (ITM, Pascual Bravo y colegio Mayor) o el colegio (Institución Educativa Oficial) y la residencia de los estudiantes. El préstamo se realiza a modo de comodato solo durante el periodo académico. Los estudiantes que deseen acceder a este servicio deben ir a la Secretaría de Educación para adquirir un carné. Los profesores y personal administrativo de cada institución educativa determinan la escogencia de los candidatos según su nivel socioeconómico, el rendimiento académico y su comportamiento dentro de la institución (Concejo de Medellín, 2014).

El Decreto 879 de 2014 establece políticas del transporte público colectivo - TPM, entre la cuales estipula la integración operacional y tarifaria con el sistema de transporte público masivo de la ciudad y vincula la expansión del TPM al crecimiento de la movilidad en la ciudad, de las necesidades de la población (sin definir lineamientos diferenciados para los colectivos sociales) y a las políticas del SITVA. Decreta el mantenimiento adecuado y la modernización de la flota y la contribución del TPM a la sostenibilidad ambiental urbana. Además, establece que las empresas que hacen parte del sistema de Transporte Público de Medellín deben informar oportunamente a los usuarios sobre los cambios en las rutas y en la operación, a través de un sistema de comunicación. Este decreto no menciona actividades formativas o pedagógicas para los conductores de los vehículos de transporte público (Alcaldía de Medellín, 2014c).

La Ley 1811 de 2016 establece a nivel nacional, beneficios para las personas que utilicen la bicicleta como modo alimentador de los SITM. Al acumular 30 validaciones de uso de biciparqueaderos se entrega un pasaje abonado a la tarjeta de ingreso al sistema. También menciona que cada sistema podrá definir protocolos para que los usuarios puedan ingresar a las cabinas del mismo con su bicicleta, establece incentivos para funcionarios públicos

que se transporten en este medio, incentiva a las instituciones educativas a establecer beneficios para estudiantes biciusuarios y define normas, prohibiciones y multas para peatones y ciclistas (Congreso de Colombia, 2016).

El Plan Maestro de Movilidad Segura 2014 - 2020 construye un diagnóstico de la movilidad en la ciudad y define áreas de intervención con el objetivo de fortalecer las acciones y medidas para la intervención integral de los usuarios de las vías, los vehículos y la infraestructura vial. Este plan incluye cada uno de los elementos asociados a la movilidad, entre ellos los sistemas de transporte, sistemas articuladores de la movilidad, componentes culturales y pedagógicos, mecanismos de atención en hechos de tránsito y la intervención actores públicos y privados (Secretaría de Movilidad de Medellín, 2014).

Finalmente, en lo que se refiere específicamente a los jóvenes, el Plan Estratégico de Juventud - PEJ- define como uno de sus objetivos específicos: *Ampliar el horizonte de comprensión de los jóvenes sobre sus territorios, modos de relacionamiento y prácticas cotidianas, con el fin de posibilitar su movilidad por la ciudad y conectarlos con sus intereses y demandas, a fin de que puedan transformar sus contextos y fortalecer su proyecto vital.* Para lograrlo fija líneas estratégicas y de acción (Alcaldía de Medellín, 2015). El PEJ hace un llamado a entidades como el Área Metro-

politana y a la Secretaría de Movilidad a promover el uso de alternativas limpias de movilidad y a realizar actividades de formación y pedagogía en temas ambientales y viales. Por su parte, a través de la Secretaría de Juventud asume la tarea de estimular el desplazamiento de los jóvenes por la ciudad con el fin de ampliar sus conocimientos sobre el contexto y las realidades territoriales, estableciendo la base para la creación y el fortalecimiento de programas como Medellín en la Cabeza.

Medellín en la Cabeza ofrece durante todo el año alrededor de 180 recorridos gratuitos para jóvenes de todas las comunas de la ciudad. Cada recorrido está acompañando por 5 talleristas que van construyendo historias entorno a una temática específica asociada a la ruta, educando por medio del “callejear” y contribuyendo a construir imaginarios e identidad frente a la ciudad.

2.3. Los sistemas de transporte en la ciudad de Medellín

Como se mencionó antes, Medellín cuenta actualmente con ocho modos de transporte público: Metro, Metrocable, Metroplús (Buses Rápidos de Mediana Capacidad - BRT), tranvía, bus integrado, bus, bicicletas y taxi. Cinco de ellos hacen parte del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA) y representan los medios de transporte masivo de personas, los buses el transporte colectivo, y las bicicletas y los taxis el transporte público individual. Adicionalmente, existen en la ciudad redes de infraestructura para el uso de otros modos de transporte: ir a pie, bicicleta particular, moto y automóvil.

En términos generales, las personas tienen la posibilidad de usar más de once medios de transporte diferentes para desplazarse dentro de la ciudad. A continuación se presenta un contexto general de los principales sistemas a partir de sus características de uso.

Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá

El Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá articula el Área Metropolitana a través de la línea A del Metro como corredor central de movilidad (ver ilustración 2), las otras líneas en funcionamiento están comprendidas dentro del municipio de Medellín: línea B del Metro, 1 línea del Tranvía (TA), 5 líneas de Metrocable (J, K, L, M, H), 2 líneas de Metroplús (1, 2). Por su parte, los buses integrados facilitan el acceso a zonas específicas, más distantes o de difícil acceso.

En consecuencia, se podría decir que en general el SITVA tiene un cubrimiento de red amplio en relación con la ciudad. No obstante, aun hay zonas de la ciudad a las no llega ninguno de los medios de transporte asociados al sistema integrado y la distancia entre algunas de las estaciones puede ser extensa dependiendo de las necesidades de movilidad asociadas al tiempo y a las capacidades de cada individuo.

Si bien la descripción presentada corresponde al estado actual del sistema, el Plan Maestro 2006 - 2030 del Metro de Medellín proyecta la construcción de nuevas estaciones, nuevas líneas y corredores y la ampliación de rutas de buses integrados a zonas donde actualmente no hay cobertura.

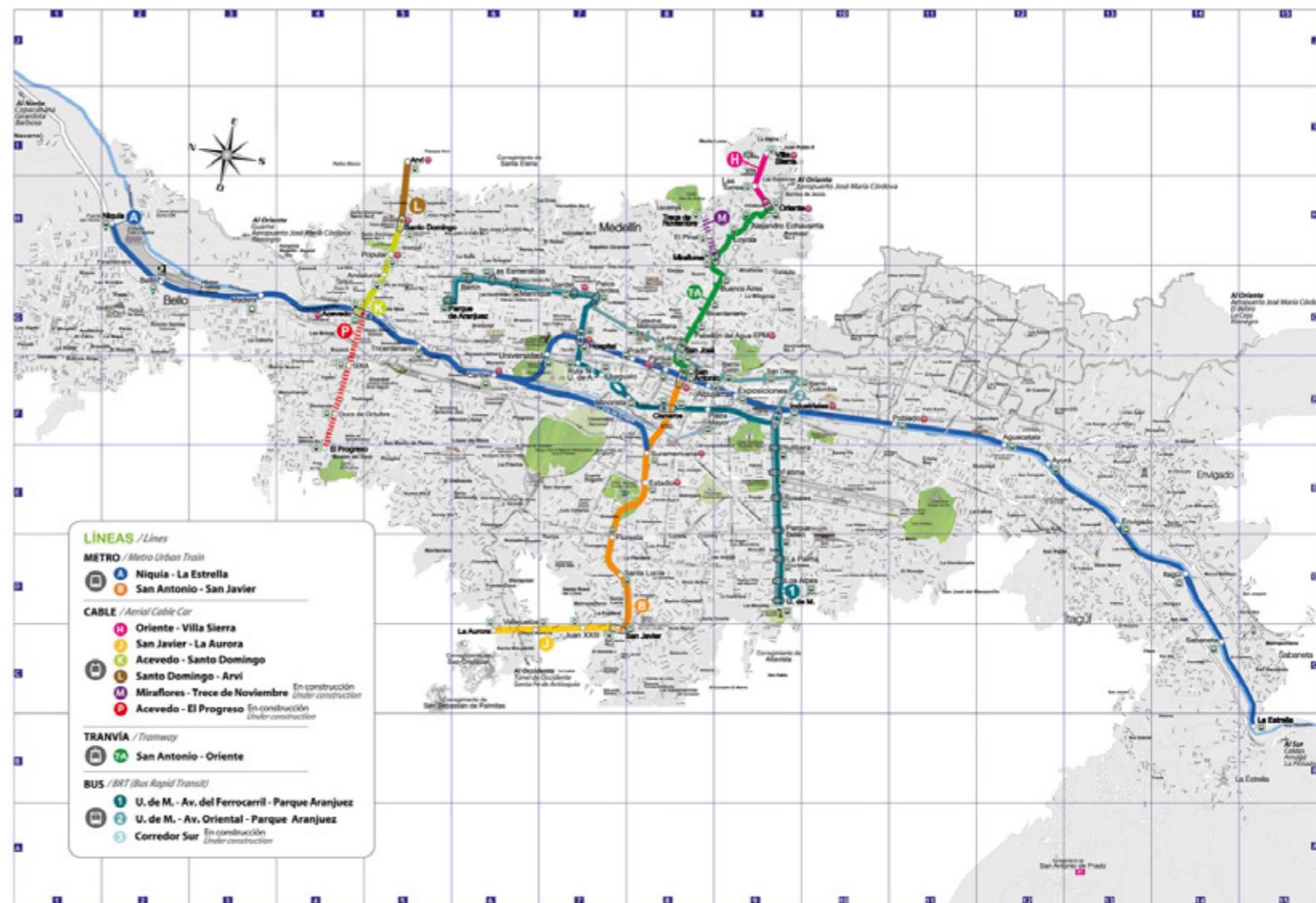


Ilustración 2. Mapa del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá

Fuente: Página web www.metrodemedellin.gov.co

La información general sobre el servicio puede encontrarse en la página web del sistema y en redes sociales (Facebook, Instagram y Twitter).

El horario de servicio del sistema es entre las 4:30 a.m. y las 11:00 p.m. de lunes a sábado y de 5:00 a.m. a 10:00 p.m. los domingos. Algunas de las líneas tienen horarios especiales los domingos y festivos. La amplitud de horario, la velocidad, las líneas exclusivas de circulación y la frecuencia de los vehículos o cabinas lo hace un sistema eficiente en términos de tiempo. Es preciso mencionar que los buses de tránsito rápido (Metroplús) pueden presentar restricciones en tiempo asociadas a la frecuencia en relación con la capacidad de los vehículos.

El SITVA ofrece tarifas diferenciadas de acuerdo con la frecuencia de uso del sistema, las aptitudes físicas (personas con movilidad reducida), el nivel socioeconómico (Línea L), la edad (adulto mayor) y la ocupación (estudiante del municipio). Esta última podría considerarse una estrategia dirigida principalmente a jóvenes. Para acceder a este beneficio el usuario debe ponerse en contacto con la oficina de bienestar estudiantil de su institución educativa y esta coordina la asignación del perfil con la Oficina de Tiquete Estudiantil de la Alcaldía de Medellín. Cabe señalar que no todas las instituciones educativas de la ciudad hacen parte del convenio.



Ilustración 3. Tarifas del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá
Fuente: Página web www.metrodemedellin.gov.co

Transporte colectivo de pasajeros



Fotografía 9.
Fuente: Sergio González

El transporte colectivo de pasajeros, es decir, los buses de Transporte Público de Medellín -TPM- son regulados por la Secretaría de Movilidad según el Código Nacional de Tránsito Terrestre. Sin embargo, cada vehículo es propiedad privada y está afiliado a una de las 40 empresas autorizadas. Otros vehículos utilizados para el transporte colectivo de pasajeros son la buseta y el microbús. Estos prestan el mismo servicio con una capacidad de pasajeros menor que la del bus (Secretaría de Movilidad de Medellín, s. f.-a). La red de cubrimiento de este modo de transporte es bastante amplia en relación con la ciudad, siendo este un medio que llega a muchas de las zonas periféricas y/o de difícil acceso.

La información sobre los recorridos de los buses se puede encontrar en la página de la Secretaría de Movilidad de Medellín. Esta se encuentra organizada de forma independiente en un mapa por cada ruta, lo que dificulta la búsqueda de opciones para definir un itinerario o estrategia de movilidad. En la página no se encuentra información sobre los horarios, sobre la frecuencia del servicio o sobre la capacidad promedio de los buses. Según esto se podría decir que no existe medio oficial que contenga la información completa para el usuario. Como respuesta a la falta de información han surgido iniciativas tecnológicas como la aplicación móvil Moovit y otras páginas

web que permiten consultar de una forma más simple la información sobre las opciones de desplazamiento en la ciudad, incluyendo las rutas de buses.

Por otro lado, se encuentra que se ha construido 7 carriles preferenciales para buses con el objetivo de que su circulación sea más ágil, eficiente y segura (Secretaría de Movilidad de Medellín, s. f.-b). Estas consisten en un carril con un funcionamiento de 24 horas por el que solo pueden circular los buses. Igualmente, se han construido paraderos para buses en algunas de las rutas disponibles.

Las tarifas del TPM son muy similares a la tarifa básica del SITVA (Ver tabla 2). No obstante, a diferencia del sistema integrado cuando se requiere usar más de una línea se debe pagar de nuevo la tarifa plena. Algunas de las rutas de TPM tienen tarifas especiales como alimentadoras del SITVA.

| RUTAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE MEDELLÍN | |
|--|---|
| Para vehículos clase bus y buseta | \$ 2.200 |
| Para vehículos clase microbús | \$ 2.300 |
| RUTAS A CORREGIMIENTOS DEL MUNICIPIO DE MEDELLÍN | |
| San Cristóbal | Entre \$2.200 - \$2.900 (Depende el recorrido) A Medellín \$2.200 |
| San Sebastián de Palmitas | Entre \$ 3.600 - \$3.700 (Depende el recorrido) |
| Santa Elena | Entre \$ 1.900 - \$3.600 (Depende el recorrido) A Medellín \$2.500 |
| San Antonio de Prado | Entre \$ 1.400 - \$2.300 (Depende el recorrido) A Medellín \$2.200 |
| OTRAS RUTAS | |
| Rutas integradas al Sistema Metro | Entre \$1.400 - \$1.800 (Depende el recorrido) |

Tabla 2. Tarifas del transporte público colectivo de medellín
Fuente de datos: Página web. Secretaría de Movilidad de Medellín

Sistema de Bicicletas Públicas

El Sistema de Bicicletas Públicas Encicla está en funcionamiento desde el año 2011 y se dirigió inicialmente con especial interés a los estudiantes. En el 2012 ya realizaba más de 82.000 préstamos a más de 12.000 usuarios registrados (Alcaldía de Medellín, 2015; Universidad EAFIT & Universidad de Medellín, 2013).

Actualmente el sistema cuenta con 53 estaciones operativas, 51 de ellas en el municipio de Medellín y 2 en Sabaneta; y se encuentra en proceso de implementación el plan de expansión de acuerdo con el cual se planea triplicar el número de estaciones a 150, incluyendo los municipios de Envigado, Itagüí y Bello. El plan de expansión de Encicla se proyecta en relación con la expansión de la red de ciclorrutas de la ciudad como sistema articulador de la movilidad.

El área de cobertura de las estaciones está enmarcada en un perímetro entre la carrera 80 al occidente y la Avenida El Poblado al oriente, vías que acotan de manera general la zona valle de la ciudad, lo que significa que el cubrimiento de red es limitado, especialmente debido a las condiciones topográficas del territorio (ver mapa del sistema). En la entrevista telefónica realizada al ingeniero de procesos del equipo Encicla, Andrés Álvarez Lince, explica que teniendo en cuenta las restricciones operativas y

técnicas del sistema, este se concibe como un medio para crear el hábito y la cultura de la movilidad en bicicleta, y así impulsar la transición de otros modos a la bicicleta particular como medio de transporte.

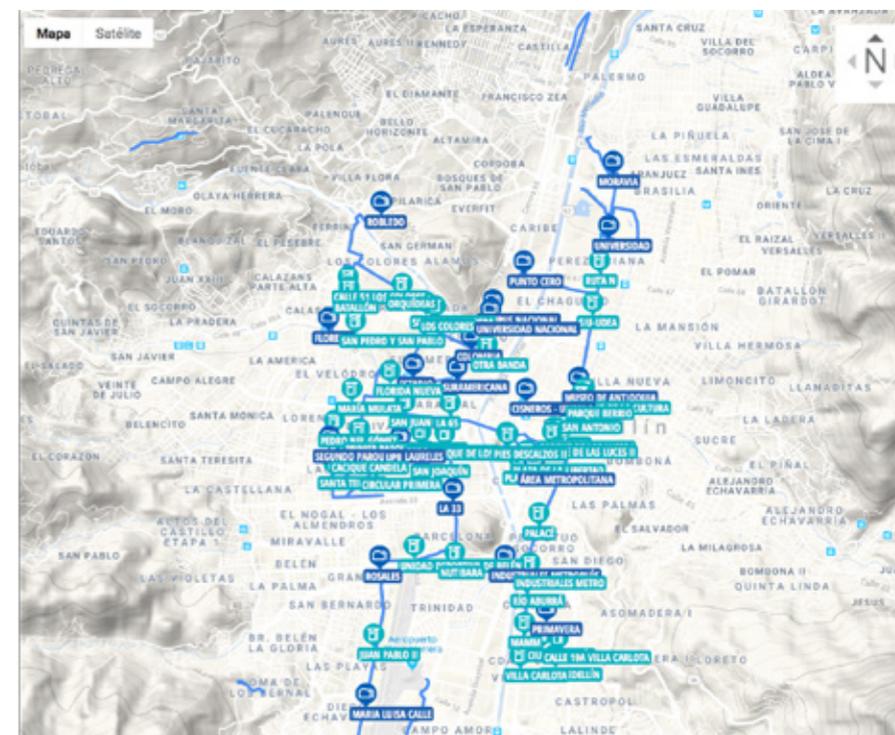


Ilustración 4. Mapa del Sistema de Bicicletas Públicas Encicla
Fuente: Página web www.encicla.gov.co/estaciones/

Si bien Encicla no hace parte del SITVA, muchas de sus estaciones están ubicadas en estaciones del Metro o Metroplús o muy cerca de ellas. Teniendo en cuenta que el uso de este modo de transporte no le genera un costo al usuario, podría considerarse como un medio de conexión al sistema de transporte público masivo, es decir, como un modo integrado (Universidad EAFIT & Universidad de Medellín, 2013). Además, el mecanismo de alquiler de las bicicletas funciona con la tarjeta Cívica, al igual que todos los medios del SITVA.

La información general sobre el servicio se puede encontrar en la página web y otra la información sobre el sistema en redes sociales (Facebook, Instagram y Twitter).

El horario de servicio se ha ido extendiendo a medida que la capacidad operativa ha aumentado. Actualmente el sistema funciona entre las 5:30 a.m. y las 10:00 p.m. en semana, de 6:30 a.m. a 4:00 p.m. los sábados y los domingos no hay servicio. El último préstamo se realiza una hora antes del cierre. De igual forma se plantea que se continúe ampliando los horarios paulatinamente de la mano de la expansión operacional del sistema.



Fotografía 10.
Fuente: Sergio González

Transporte privado

Los modos de transporte particulares no tienen restricciones predeterminadas en cuanto al cubrimiento, las paradas, la frecuencia o el horario, ya que dependen de las condiciones específicas de la persona y del recorrido. Su uso no hace parte del sistema integrado de transporte pero podría ser complementario.

El carro y la moto deben cumplir con una normatividad asociada a la capacidad (5 pasajeros en general y 2 pasajeros respectivamente), a los horarios de circulación (pico y placa) y a la velocidad máxima permitida en las vías. La fuente energética de estos medios es la gasolina, diesel o el gas natural. El costo de uso depende de la disponibilidad de un vehículo y de los gastos de combustible, parqueo, impuestos y mantenimiento. Adicionalmente, su uso depende de la posesión de un pase para conducir o de ser transportado por alguien que si lo tenga, generando restricciones en cuanto a la autonomía.

Por su parte, el ir a pie y la bicicleta, son modos de desplazamiento sin restricciones asociadas al costo de uso. Además, son medios que no generan contaminación debido a que no poseen más fuente energética que la actividad física de la persona que se moviliza, o en el caso de las bicicletas eléctricas, no generan emisiones. Cabe señalar que la velocidad de desplazamiento puede ser significati-

vamente menor que la de los medios motorizados (en especial al caminar). La movilidad eficiente a través de estos modos y la seguridad al desplazarse puede relacionarse en cierta medida con la existencia y el estado de la red peatonal (andenes) y de las ciclorrutas (o de la sección vial).

Medellín cuenta con 48,6 kilómetros de ciclorrutas y 58 cicloparqueaderos en el espacios público (Rueda Seguro, s. f.); y se proyecta que para finales del 2019 se extienda hasta los 120 kilómetros. Las ciclorrutas tienen una normatividad de uso y una señalización específica, que puede ser consultada en la página web de la Secretaría de Movilidad de Medellín.



Fotografía 11.
Fuente: Sistema de bicicletas públicas Encicla

2.4. Estado de la movilidad en Medellín

Tras realizar una revisión de las políticas públicas que enmarcan la movilidad en Medellín y de analizar los sistemas disponibles desde sus características de servicio, resulta oportuno examinar el estado general de movilidad en la ciudad. Con el propósito de construir este panorama se recopilan los resultados de investigaciones y estudios realizados por el Observatorio de políticas públicas del Concejo de Medellín, el programa Medellín Como Vamos y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (Encuesta de Origen y Destino).

Conforme a estos se determina que la ciudad experimenta actualmente grandes problemas de congestión vial y accesibilidad (Universidad EAFIT & Universidad de Medellín, 2013), muchos de ellos causados por variables como el estrés, la presión del tiempo y el cansancio, sumados al aumento del parque automotor y a la falta de educación vial.

La mayor congestión se da en las horas pico de los viajes, entre las 6:00 a.m. y las 7:00 a.m. justo antes de iniciar el pico y placa, y entre las 4:00 p.m. y las 6:15 p.m. Estas condiciones y el crecimiento urbano han aumentado los tiempos promedio de desplazamiento de 25 minutos en el 2015 a 36 minutos en el 2017.

Respecto al uso de los modos de transporte se puede observar que entre el 2012 y el 2017, se redujo el uso del bus (9%) y del carro (2%), y se amplió el del metro (3%), metro plus (3%), moto (1%) y los modos no motorizados (1%). La población que hace mayor uso de los medios de transporte públicos es el nivel socioeconómico bajo (76%) y con menor frecuencia el NSE medio (56%), mientras que las personas de NSE alto (38%) prefieren utilizar el transporte privado. En contraste, el Banco de Desarrollo para América Latina - CAF estima que el costo del transporte colectivo en la ciudad es especialmente alto con respecto a otras ciudades de la región, siendo equivalente a 12,4% de un salario mínimo mensual (cálculo para 50 viajes mensuales).

La Encuesta de Origen y Destino 2017 permite filtrar los viajes por categorías, permitiendo conocer de forma diferenciada datos asociados a la movilidad de los jóvenes. En estos se puede observar que el principal modo de desplazamiento utilizado por este grupo es el ir a pie, seguido del transporte público colectivo, el metro y la moto. En más del 80% de los viajes los jóvenes usan más de dos modos de transporte. La duración promedio de sus viajes es entre 15 y 30 minutos para el 34% de los encuestados, entre 5 y 15 minutos para el 21% y entre 45 y 60 para el 19%.

La mayoría de los jóvenes que participaron en la encuesta habitan en los estratos 2 y 3; y se dedican a estudiar (55%), a trabajar como dependientes (23%) y en menor medida, a trabajar como independientes (6%). Asimismo, su principal destino es el estudio o el trabajo y el regreso a la casa.

Si bien la Encuesta de Origen y Destino ha incluido datos que permiten evaluar la movilidad en función de la edad, aun no considera condiciones sociales y personales que determinan las necesidades reales de cada colectivo (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2017). Adicionalmente, otros diagnósticos de movilidad determinan que las personas entre 14 y 28 años son el grupo con mayor número de muertos en accidentes de tránsito en la ciudad.

En cuanto al análisis de las condiciones subjetivas de la movilidad, la Encuesta de Percepción Ciudadana realizada por Medellín Como Vamos en el 2017, es una fuente de información fundamental para la comprender el estado de la movilidad de la ciudad; ya que integra datos sobre la satisfacción y la percepción, entendiendo que estas influyen en la toma de decisiones de las personas sobre los medios de transporte que utilizan en sus viajes habituales.



Fotografía 12.
Fuente: Sistema de bicicletas públicas Encicla

Entre los hallazgos, la encuesta expone que los modos de transporte más satisfactorios son el Metrocable (100%) y la moto (91%); y los medios con menor porcentaje de satisfichos fueron el bus (62%) y la caminata (75%). Por su parte, el medio de transporte que menos se percibe como seguro es la moto (21%), seguida por la bicicleta (37%) y la caminata (47%). Los medios de transporte considerados en mayor medida como seguros son el Metro y Metrocable (82%) y el Metroplús (82%). Debido a lo anterior, pocos ciudadanos escogen desplazarse en bicicleta, pero quienes lo hacen están muy satisfechos con ese modo.



Fotografía 13.
Fuente: Sergio González

CAPÍTULO 3. DIMENSIÓN HUMANA: LOS JÓVENES



Fotografía 14.
Fuente: Linceproducciones

Esta investigación se basa en la idea de que los jóvenes son un colectivo social fundamental en el desarrollo de las ciudades, y en consecuencia con la invitación reiterativa de ONU - Hábitat, investiga la relación entre la juventud, el transporte público y la movilidad urbana con el propósito de tener herramientas que permitan mejorar el acceso de los jóvenes a oportunidades económicas, sociales, culturales y educativas, lo cual a su vez podría incidir en las decisiones de vida que estos toman. Dependiendo de cómo evalúen su situación, los jóvenes se inclinan hacia diferentes comportamientos, ya sean negativos (por ejemplo, participación en actividades ilegales y delictivas) o positivos (por ejemplo, compromiso cívico, motivación por el estudio, participación en actividades culturales) (Oyelaran-Oyeyinka, 2013).

Según investigaciones realizadas por autores como Miralles y Cebo-llada (2008) los jóvenes constituyen un colectivo que puede ser excluido de los modelos hegemónicos de movilidad, debido a sus circunstancias económicas, a los horarios de estudio, de sus actividades sociales y de ocio y a los requerimientos para acceder a una licencia de conducción. En este capítulo, se desarrolla dicho planteamiento indagando por las características de este grupo y por sus necesidades en los entornos urbanos.

3.1. Caracterización del colectivo juvenil

El concepto de “joven” varía de acuerdo con el momento histórico, la ubicación geográfica, la clase, la etnia, el género, la religión y otras variables sociales que inducen a los jóvenes a asumir comportamientos y responsabilidades no asociadas a la idea de juventud, como trabajar para sobrevivir, casarse o tener hijos.

Según las Naciones Unidas, joven es una persona entre los 15 y los 24 años (Abebe & Trine Kjørholt, 2012); según el programa Youthfulcities (2013) y Douglas Ragan (2014), autor del libro *Cities of Youth*, entre los 15 y los 29 años; según la Unión Africana y el Consejo de Juventud de Malasia, es un individuo entre los 15 y los 32 años; y en Colombia el Artículo 5° de la Ley Estatutaria 1622 del 2013 define como joven a una persona entre los 14 y los 28 años, que se encuentra en proceso de consolidación de su autonomía intelectual, física, moral, económica, social y cultural (Alcaldía de Medellín, 2014).

Adicionalmente, la Alcaldía de Medellín segmenta a los jóvenes en 3 grupos en relación con su ciclo vital: Jóvenes-adolescentes, de los 14 a los 17 años; Jóvenes, de los 18 a los 23; y Jóvenes-adultos de los 24 a los 28 años. Teniendo en cuenta que la investigación está dirigida al estudio la movilidad cotidiana de los jóvenes en Medellín y su relación con los sistemas de movilidad que dispone la

ciudad, se toma el rango de edad entre los 14 y los 28 años como referencia para el desarrollo de la investigación.

Los autores y las organizaciones que estudian este colectivo coinciden en que los jóvenes son el recurso humano más dinámico de la sociedad (Ragan, 2014), ya que son personas generalmente enérgicas, creativas, diversas, innovadoras, divertidas, saludables, sociables y constantemente conectadas. Son personas que tienden a sentirse dueños de su destino y tienen menos aversión al riesgo y a emprender (Lechner, 2004). En concordancia con esta mirada, la Organización de las Naciones Unidas los posiciona como agentes activos de cambio que tienen el potencial de influir y acelerar el desarrollo sostenible en sus comunidades inmediatas y más allá.

Como se mencionó anteriormente, “joven” es una categoría construida socioculturalmente enmarcada en una edad biológica que corresponde a una etapa de transición entre la niñez y la edad adulta; es un periodo vital de madurez física y dependencia material y afectiva, en el que la persona va adquiriendo progresivamente responsabilidades. En este sentido, el concepto conlleva a la ambigüedad entre la dependencia y la independencia, la autonomía y la necesidad de una autoridad o vigilancia, entre ser un individuo “en riesgo” y “ser un riesgo”.

Incluso los mismos jóvenes alternan su comportamiento entre el ser niños y el ser adultos de acuerdo con el contexto y la conveniencia (Abebe & Trine Kjørholt, 2012; UN-Habitat, 2017).

De igual forma, la sociedad actual tiende a exaltar discursivamente todo lo joven como símbolo de plenitud vital, idealizando este concepto al mismo tiempo que lo critica, ya que dicha plenitud se basa en la valoración excesiva del placer (hedonismo) y lo efímero; y se asocia al conformismo y a la falta de compromiso resultantes de la creciente desconfianza en el futuro y de la desilusión frente a las instituciones (Revilla Castro, 2001).

La caracterización negativa de este colectivo contrasta con la posición de autores como Ortega (citado en Revilla Castro, 2001), quien resalta el papel histórico preponderante de los jóvenes en el cambio social. El autor menciona que el carácter natural contestatario de estos los incita a cuestionar las normas dominantes establecidas por los adultos y a rechazar el sistema de valores del mundo en el que viven (Portillo Sánchez, 2006).

Reconocer la juventud como sujeto de cambio supone comprender que cada nueva generación no puede apoyarse en las soluciones tradicionales para afrontar los problemas de

la sociedad, ya que las crisis fueron generadas precisamente por los hábitos y las creencias de las generaciones anteriores. Por lo tanto, las nuevas generaciones no tienen otra opción que controvertir los supuestos para plantear nuevas respuestas, las cuales tienden a ser revolucionarias frente a la mirada adulta (Montenegro Martínez, 2004; Revilla Castro, 2001).

De este modo, son las culturas juveniles las que se encuentran creando nuevos valores y modelos de sociedad. En este sentido autores como Restrepo (2010) y Hurtado (2010) reafirman que si bien aparentemente se pueda identificar cierta apatía de los jóvenes por el contexto que les rodea, esto no significa que no exista un interés de este colectivo por lo social, lo político o lo económico, simplemente puede ocurrir que sus formas y medios de acción y expresión sean diferentes a los preestablecidos por la sociedad.

Además, existe en ellos una selección cuidadosa de las causas sociales en las que se involucran. El arte urbano, las prácticas corporales, el deporte, la comunicación digital y la vinculación a grupos u organizaciones no gubernamentales predominan como las formas de participación y acción de los jóvenes frente a los aspectos con los que se sienten inconformes. Entre ellos, la exclusión social, las formas políticas vigentes y la destrucción del medioambiente.

Tal como se observan contrastes en la mirada sobre el papel de los jóvenes en la sociedad, pretender homogenizar los rasgos de los individuos de este colectivo no es posible, ya que este es un grupo social sumamente polifacético (Revilla Castro, 2001). Además, la juventud vive una realidad diferenciada según su nivel educacional y económico, su ocupación y su contexto demográfico y geográfico.

Pese a las diferencias es posible describir este grupo poblacional a partir de características comunes de la realidad juvenil, de su sistema de significados y de sus modos de expresión (Revilla), dejando al margen las particularidades internas. Son entonces la diversidad y lo heterogéneo, atributos de los jóvenes que se hacen visibles en la pluralidad de estilos juveniles, en las actividades que prefieren y en las causas que los motivan. Estos aprecian la diversidad como algo positivo, lo que les facilita relacionarse con personas distintas que les permiten conocer otras experiencias y formas de pensar, en consecuencia tienen menos tendencia a la discriminación (Lechner, 2004).

El joven busca diferenciarse (principalmente de los adultos) y ser reconocido por las personas con las que interactúa, a través de la experimentación con su rol. En este proceso de construcción de identidad, surge en él la necesidad de situarse en relación con otros jóvenes y

de este modo encontrar su lugar en la sociedad, defendiendo la libertad de elegir lo que quiere ser y hacer. Con este propósito incorpora símbolos, valores y modos de actuar de las personas e instituciones con las que se relaciona, a través de formas de vestir, música, actitudes y expectativas que comparte con otros, conformando grupos con características comunes que paradójicamente encuentran en la homogeneización la posibilidad de diferenciarse (Reguillo, 2003). Estos grupos son denominados «subculturas juveniles» o «tribus urbanas» (Reguillo, 2003; Revilla Castro, 2001).

En su mayoría cada joven se reconoce solo parcialmente con un grupo o estilo específico, es decir, con alguno de sus componentes significativos o estéticos. En otras ocasiones, la adscripción al estilo es total, al menos durante un tiempo, ya que la identidad del joven no es algo estático e inamovible (Revilla Castro, 2001), sino una combinación de elementos que se adecuan a las circunstancias estratégicamente (Taguenca, 2016), añadiendo nuevos significados y abandonando otros.

Independientemente de adoptar o no características perceptibles de un estilo, para los jóvenes los grupos de amigos ocupan un lugar muy importante en el plano afectivo, ya que con ellos comparten espacios de diversión,

construyen su identidad social y desarrollan la noción de pertenencia (Castro, 2005).

Otra característica común a la realidad juvenil es la vivencia del proceso de emancipación, en el cual el joven empieza a buscar su independencia económica y su autonomía en la toma de decisiones, siendo la inserción laboral un elemento de gran importancia en dicho proceso. Autores como Revilla (2001) y Bourdieu (2000) señalan dos modelos diferenciados de entrada en la vida adulta: el de la incorporación a las actividades laborales que sucede casi de forma instantánea en los jóvenes de clase baja; y el de la postergación de los jóvenes de clase media o alta a la espera de que la formación y el tiempo les proporcionen una posición social acorde a sus expectativas.

Este último representa el modelo deseable de juventud y belleza, difundido por los medios y los ideales de sociedad. Resulta oportuno señalar que si bien la presencia de estos modelos sucede comúnmente, su ocurrencia está más ligada a los beneficios percibidos por el joven que a la clase social. El joven asume con mayor facilidad una posición subordinada frente al adulto en la medida en que las expectativas de beneficio sean mayores (Revilla Castro, 2001). Esto lo coloca en una relación asimétrica de poder, ya que sus posibilidades de actuación y sus de-

cisiones son determinadas en gran medida por una persona externa.

En lo que respecta a su relación con el entorno urbano, el rasgo más evidente de los jóvenes es su estrecha relación con las tecnologías de información y comunicación (TIC). Las personas menores de 28 años son consideradas nativos digitales (Mark Prensky en Cabra-Torres & Marciales-Vivas, 2009). Este hecho determina sus formas de aprender, de comunicarse y su visión del mundo, y los hace experimentar confort y empatía con los entornos digitales como los videojuegos, los chats y el internet. De allí, que procuren incorporar la tecnología a sus actividades cotidianas.

Adicionalmente, gracias a su interacción con las nuevas TIC, los jóvenes han construido una conciencia globalizada. Sin embargo, es evidente que los jóvenes de los sectores menos favorecidos pueden tener competencias tecnológicas más bajas, debido a que su acceso a los dispositivos o a la conexión de red puede ser más esporádico que el de otros jóvenes. Esto representa un factor de exclusión teniendo en cuenta que el uso de la tecnología es actualmente un requisito para el desarrollo académico y para la competencia en el mundo laboral (Cabra-Torres & Marciales-Vivas, 2009) e incluso, la relación de los jóve-

nes con esta puede condicionar las maneras de concebir sus proyectos de vida (Lechner, 2004).

Como se expone hasta el momento, son muchas las características comunes a la realidad juvenil. Entre ellas también se encuentra su vulnerabilidad frente a la violencia, al consumo de drogas y frente a la posibilidad de ser agentes activos en actividades delictivas. En medio del proceso de formación de identidad, de búsqueda del reconocimiento y de oportunidades, los jóvenes pueden asumir conductas inmaduras, irresponsables e improductivas (Barbero en Montenegro Martínez, 2004).

De un lado la victimización del joven y de otro lado su exaltación como agente de cambio polarizan, en términos generales, las investigaciones realizadas en torno a este colectivo social (Reguillo, 2003). Entender el proceso vital que experimentan y las oportunidades ofrecidas por la conectividad global del contexto en el que habitan permite asumir una mirada positiva respecto a este grupo poblacional e identificar tanto las limitaciones como el potencial de estos para transformarse a sí mismos y a su entorno.

Hoy en día los jóvenes apuestan por la cultura, por la vida y por el presente. En medio de la incertidumbre y el

miedo que les pueda generar el mundo cambiante en el que viven, ellos apuestan por los espacios de la vida cotidiana como escenarios para impulsar la transformación de la sociedad.



Fotografía 15.
Fuente: Secretaría de Juventud de Medellín

3.2. Los jóvenes en el entorno urbano

En cuanto al estado general de los jóvenes en las ciudades, ONU-Hábitat, con base en estudios realizados por el Woodrow Wilson International Center for Scholars, estima que para el año 2030 cerca del 60% de los habitantes urbanos tendrán menos de 18 años. Además, en otros análisis expone que actualmente el 30% de la población a nivel mundial son menores de 25 años (United Nations 2004), de los cuales el 80% habitan en países en desarrollo.

Entendiendo que los jóvenes se encuentran en el momento más productivo de sus vidas y que son personas llenas de energía e ideas, autores como Ragan y Oyelaran-Oyeyinka señalan que en caso de que estos pasen a la edad adulta en un entorno que apoye la igualdad de oportunidades, la representación en el gobierno, la educación y las oportunidades de empleo seguras, pueden convertirse en el motor para la creación de capital económico y social. De hecho, de acuerdo con el ranking realizado por la iniciativa Youthfulcities, las ciudades habitadas por porcentajes significativos de jóvenes son ciudades vibrantes, creativas y divertidas. De allí que se considere que los jóvenes representan un “regalo o bono demográfico” para las ciudades en las que habitan, cuando su población es mayor a la población económicamente dependiente (Ragan, 2014; Youthfulcities, 2013).

De acuerdo con lo anterior, organismos internacionales, gobiernos e investigadores que estudian, guían y apoyan el desarrollo urbano han puesto su atención en conocer el comportamiento y mejorar las condiciones de vida de los jóvenes en las ciudades. Con este objetivo se han desarrollado asambleas en el marco de los Foros Urbanos Mundiales y locales, se han fundado programas y organizaciones como el Fondo para la Juventud Urbana, los Centros de Ventanilla Única, Youthful cities, la Red de investigación sobre Juventud Urbana y se han construido reportes como Estado de la Juventud Urbana (Oyelaran-Oyeyinka, 2013), el cual se publica cada dos años.

Los diagnósticos realizados desde las organizaciones coinciden en que las principales problemáticas que enfrentan las juventudes urbanas se encuentran asociadas a falta de oportunidades de educación y a altos niveles de desempleo o empleos no dignos, que no alcanzan para cubrir sus necesidades básicas, lo cual se traduce en condiciones de pobreza y exclusión, que los hacen perder sus expectativas respecto al futuro y los hace vulnerables a vincularse a la criminalidad o la drogadicción.

Específicamente en los países en desarrollo como Colombia, muchos de los jóvenes viven en áreas urbanas marginadas (Ragan, 2014). Teniendo en cuenta que la movilidad espacial amplia la posibilidad de integrarse a las dinámi-

cas de la ciudad y de comunicarse con otros, los mismos jóvenes consideran que los sistemas de movilidad son un factor de infraestructura que desempeña un papel cada vez más importantes en su prosperidad (Oyelaran-Oyeyinka, 2013). Al integrarse a la estructura de la ciudad se crea en los jóvenes un sentido de propiedad y pertenencia frente a la sociedad (UN-Habitat & Alhindawi, 2016), que refuerza el proceso de construcción de su identidad social (INRS, Canada, IoS-VASS, Vietnam, & Health Bridge, Vietnam-Canada, 2015).

Los jóvenes tienen la necesidad de estar al lado de alguien, de encontrarse y hacer parte de un grupo social con el que comparten gustos, prácticas y formas de sentir la ciudad (D. R. Hurtado, 2011). Teniendo en cuenta que la mayoría de ellos no cuenta con un espacio privado propio, buscan en la ciudad espacios de libertad en los que puedan hacer lo que quieran y expresarse tal como son, alejados de la mirada constante de los adultos (D. R. Hurtado, 2011). Por esta razón, son uno de los colectivos sociales que más utiliza los espacios públicos como espacios de encuentro e interacción. Allí pueden relajarse, hacer deporte, observar a otros y compartir con sus pares sin verse condicionados. Incluso en algunas ciudades, el espacio público se ha convertido también en una oportunidad de empleo informal para las juventudes, lo cual representa un reto para los gobiernos locales, tanto desde la ocupación indebida del

espacio como desde la generación de alternativas formales de empleo para estos grupos.

Prácticas artísticas como el grafiti y la música; y corporales como el skateboard, el baile y las artes circenses son algunas de las acciones más utilizadas por los jóvenes para apropiarse de la ciudad. Sin embargo, como menciona Hurtado (2011) estas prácticas tienen como característica que no siempre están vinculados a un lugar o a un territorio en especial, sino que son parte de unos tránsitos que están determinados por la movilidad, la funcionalidad y la conveniencia; pues algunos lugares que los jóvenes ocupan, no fueron planeados específicamente para dichos usos. Por esta razón, en ocasiones la utilización de los espacios debe ser precedida por el diálogo y la solicitud de permisos, o en el peor de los casos, los jóvenes son expulsados, generando desterritorialización y dinámicas de encuentro marcadas por el flujo y la fragmentación.

Asimismo, la presencia de los jóvenes en el espacio público es frecuentemente asociada con peligro, debido a estigmas sociales según los cuales, los jóvenes en la calle parecerían no tener vínculos con ningún tipo de institución y ser ajenos a cualquier normatividad por parte del mundo adulto y oficial (Reguillo, 2003).

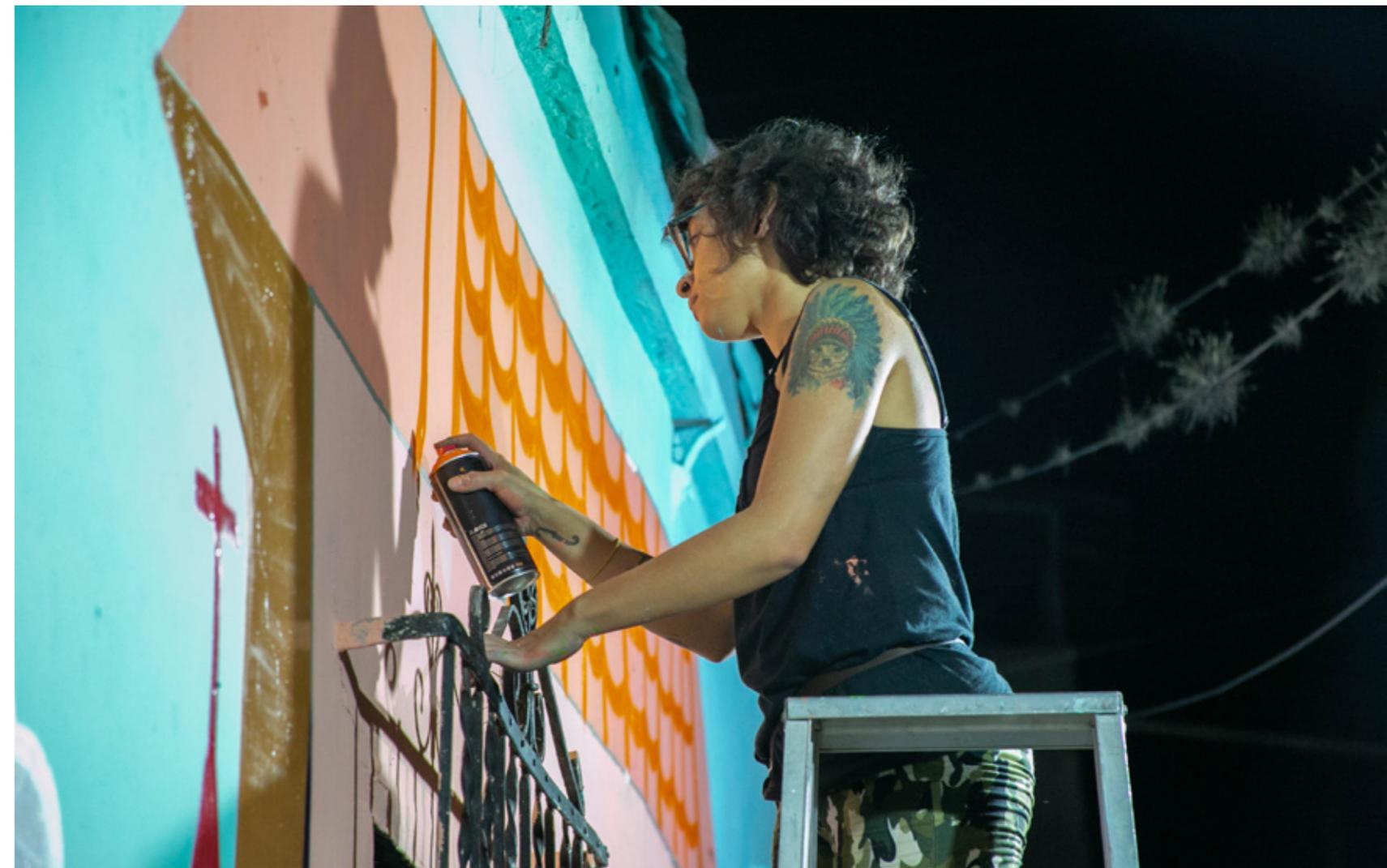
Las prácticas de uso son generadoras de espacios en la medida que a través de ellas las casas, calles, parques, andenes, garajes, corredores universitarios y cafeterías, adquieren una nueva significación en función de los intereses de los jóvenes (D. R. Hurtado, 2011). El sentir y el tocar, el sonido y la visión pueden determinar qué tan cómodos se sienten los jóvenes en un lugar (Montenegro Martínez, 2004; O Keeffe & Kerr, 2015). No es el lugar lo que los congrega sino el sentido depositado por el grupo a cada espacio, lo que lo constituye como un territorio propio (Portillo Sánchez, 2006). Con independencia del sitio o de las actividades, los espacios favoritos de los jóvenes son visitados preferiblemente con amigos.

Por su parte, para los jóvenes el comercio no juega un papel determinante en el uso de los espacios, ya que este generalmente se asocia a sitios privados o semiprivados que a menudo son inaccesibles para este grupo poblacional por razones financieras y de edad (O Keeffe & Kerr, 2015). No obstante, el uso de los centros comerciales es significativo en los jóvenes de clase media y alta en ciudades latinoamericanas, quizás debido a la percepción de seguridad (Portillo Sánchez, 2006). Esta condición genera desarraigo y cambia su concepto de ciudad, conduce a la experiencia del no lugar e induce al consumismo.

Como resultado del contexto en términos de seguridad y de las restricciones económicas (Castro, 2005), muchos jóvenes prefieren reunirse en casa de amigos, en sedes de colectivos sociales y centros culturales, o incluso en detrimento de la interacción física con otros y con su entorno, han optado por conectarse a través de medios digitales.

Dadas las condiciones anteriores, resulta oportuno que las estrategias de planeación urbana incluyan sistemas de movilidad que les permitan a los jóvenes moverse sin miedo por la ciudad, como escenario de experimentación (Rosario & Ajuntament de Barcelona, s. f.). Acceder fácilmente a espacios de encuentro como centros sociales y culturales, y a espacios públicos poli-funcionales le proporciona oportunidades a este colectivo para pasar el tiempo, conocer gente nueva, desarrollar múltiples habilidades y construir confianza y participación ciudadana.

Los sistemas articuladores de movilidad juegan también un rol significativo en este aspecto, ya que el tiempo de movilidad entre el hogar y la escuela es un momento importante para la socialización de los adolescentes (O Keeffe & Kerr, 2015), para ellos el andén y los caminos no son solo lugares de paso.



Fotografía 16.

Fuente: Secretaría de Seguridad y Convivencia de Medellín

3.3. Los jóvenes que habitan Medellín

Según el Plan Estratégico de Juventud - PEJ (2015), en Medellín habitan alrededor de 570.000 jóvenes, los cuales representan casi una cuarta parte de la población general. Reconociendo la importancia de los jóvenes en la sociedad, desde la administración y las políticas públicas se han realizado múltiples esfuerzos por invertir en el desarrollo y la participación ciudadana de este grupo poblacional.

Esto se ve plasmado en la creación de entes municipales dedicados exclusivamente a velar por los intereses y el bienestar de los jóvenes (la Secretaría de Juventud y el Comité Municipal de Juventud), en la aprobación del Plan Estratégico de Juventud y en el apoyo a las organizaciones y clubes juveniles. No obstante, la realidad de la juventud en la ciudad se ve atravesada por múltiples factores que no dependen de estas estrategias o planes y que determinan las condiciones de vida de los jóvenes y las decisiones que estos toman.

Medellín es una ciudad que en su historia relativamente reciente ha sido agresiva con los jóvenes que en ella habitan. Los jóvenes de Medellín en las décadas de los 80 y 90 eran percibidos como seres peligrosos, debido a su potencial de liderazgo, en el marco de la violencia y la inequidad extrema que vivía la ciudad. Por esta razón, eran desplazados de muchos espacios de la ciudad y excluidos

para participar en temas urbanos. Si bien este panorama ha cambiado, en cierta medida persiste; e históricamente ha impactado la planeación de la ciudad, sus sistemas, y ha determinado la mirada de los habitantes de la ciudad frente a la juventud. Aun hoy, el conflicto entre grupos delincuenciales continúa generando niveles de estigmatización y de exclusión laboral, educativa y social, en los jóvenes que habitan en barrios populares (Grisales & Arbeláez, 2006).

Como se puede observar en el mapa (ver ilustración 5), en Medellín el número de jóvenes tiende a ser mayor en zonas que en muchas ocasiones no cuentan con la infraestructura y las condiciones óptimas para el desarrollo de sus potencialidades. En este contexto, la condición juvenil está atravesada por la precariedad, la incertidumbre y el desencanto (Aguilar-Forero & Muñoz, 2015), lo que puede derivar en que los jóvenes tengan una valoración negativa respecto a su futuro.

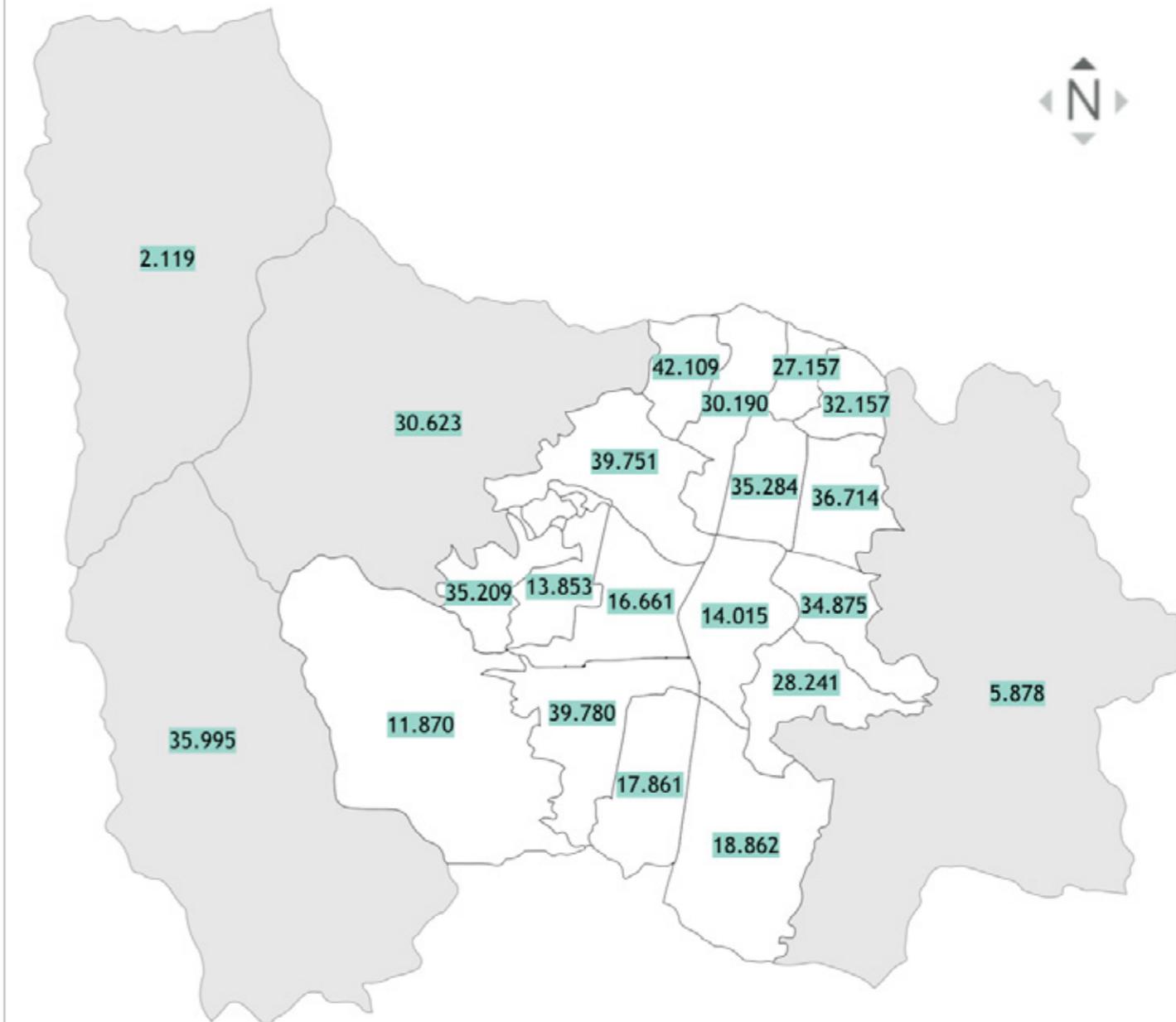


Ilustración 5. Población de jóvenes por comuna proyectada a 2019. Fuente de datos: Contrato interadministrativo N°4600043606 Municipio de Medellín - EMTELCO, proyecciones de población realizadas por el Demógrafo Edgar Sardi. Medellín, 2015.

De acuerdo con el estudio que describe el perfil de las condiciones de vida de los adolescentes realizado por Grisales y Arbeláez (2006), los jóvenes de Medellín hacen parte de familias generalmente extensas en el nivel socioeconómico bajo y de familias nucleares en el nivel socioeconómico alto, aunque cada vez es más evidente la ausencia de alguno de los padres en ambos casos. En general, existe en ellos una alta valoración de la relación con los familiares que contrasta con una falta de cohesión familiar real. Los jóvenes tienen una comunicación más frecuente con la madre que con el padre, a pesar de que en esta etapa de la vida la comunicación se deteriore en cierta medida debido a la búsqueda de autonomía.

Además, se encontró que en muchos casos el perfil educativo de los padres tiende a repetirse en los jóvenes o incide en la valoración que estos le dan al estudio. Sin embargo, la mayoría de ellos reconoce la utilidad la formación académica y la identifica como la principal herramienta para ser competitivos y para asegurar una buena calidad de vida. Esta opinión no coincide con los datos presentados en el PEJ, según los cuales el 18% de los jóvenes abandona el bachillerato por falta de interés. Otros manifiestan tener el interés pero no estudian por motivos ajenos a ellos como recursos económicos (14%), problemas de convivencia con otros jóvenes (10%), problemas asocia-

dos a la seguridad y la violencia (más del 30%) o por las dificultades de acceso y la distancia entre el hogar y las instituciones (18%). Teniendo en cuenta la importancia de la educación en la equidad social, este último dato es un signo inequívoco de la desigualdad originada por las condiciones de movilidad.

Respecto al perfil laboral, Grisales y Arbeláez encuentran que la mayoría de los adolescentes trabajadores provienen del nivel socioeconómico bajo, laboran en promedio 8 horas al día para ayudar a sus familias y reciben máximo un salario mínimo legal, ya que muchos trabajan en la economía informal. La vinculación laboral generalmente está ligada a la deserción escolar, lo cual disminuye en los jóvenes las expectativas de ascenso y movilidad social. Estas condiciones sumadas en ocasiones a experiencias de violencia y a la necesidad de escapar de situaciones familiares adversas los hacen vulnerables a vincularse a grupos delincuenciales que les ofrecen oportunidades de trabajo en la ilegalidad.

No obstante, en el contexto actual están emergiendo formas de acción colectiva juvenil que aportan a la constitución de nuevos horizontes (Aguilar-Forero & Muñoz, 2015) y que expresan explícitamente su deseo de salir adelante y ser “alguien” en la sociedad. Muchos jóvenes en Mede-

llín están de participando en colectivos juveniles y desarrollando conscientemente acciones y propuestas de resistencia a la violencia y a la exclusión desde la música, el grafiti, el teatro, las artesanías, los medios de comunicación alternativos, las huertas urbanas y las estéticas corporales (D. Hurtado, 2010).

A través de estas prácticas los jóvenes expresan su inconformidad frente a la violencia, el machismo, la pobreza, el deterioro ambiental, la politiquería, la corrupción y la impunidad. Las organizaciones juveniles se han convertido en una forma de construir ciudadanía y convivencia, fortalecen la agencia los jóvenes como sujetos y representan un papel importante en la búsqueda de reconocimiento. En este mismo sentido, los jóvenes de Medellín valoran el encuentro cara a cara donde les es posible percibir los sentimientos, las emociones y dejarse contagiar por la sensibilidad y las pasiones de otros, siendo igualmente importante para ellos el internet como medio de organización y movilización.

Individualmente los jóvenes en Medellín ocupan su tiempo libre en actividades como ver televisión, escuchar música, jugar videojuegos, ir a cine, leer, realizar prácticas artísticas y deportivas, participar en movimientos religiosos y comunitarios, y compartir con los amigos (Alcaldía de Medellín, 2015).



Fotografía 17.

Fuente: Secretaría de Juventud de Medellín



Fotografía 18.
Fuente: Secretaría de Juventud de Medellín

CAPÍTULO 4. DISEÑO METODOLÓGICO

Fotografía 19.
Fuente: Secretaría de Juventud de Medellín



Con el fin de describir las características de la movilidad cotidiana de los jóvenes de Medellín a partir de sus vivencias se desarrolla un trabajo empírico, en el cual se aplican diferentes herramientas de investigación. Estas herramientas buscan identificar las necesidades, los deseos y las condiciones objetivas y subjetivas que determinan la movilidad de este colectivo social. El trabajo empírico consiste en un proceso de recolección de datos, descripción e interpretación de estos.

La recolección de datos se enfoca en conocer las condiciones básicas de los jóvenes y los desplazamientos que realizan cotidianamente, los lugares que visitan o les gustaría visitar, los medios de transporte que eligen y las circunstancias que limitan o favorecen su acceso a la ciudad. Para recolectar la información se realizan dos actividades, la primera consiste en un taller desarrollado en el marco de las Escuelas de Convivencia en el cual se aplican diferentes herramientas (encuesta, construcción de mapas y gráficos, ejercicio de percepción y emociones); y la segunda consta de entrevistas a profundidad aplicadas a algunos de estos jóvenes.

La descripción parte de una sistematización de los datos recopilados para construir una caracterización general de la movilidad cotidiana de los jóvenes en Medellín.

Posteriormente, la interpretación permite identificar pautas de movilidad de los jóvenes relacionadas con los motivos de desplazamiento y los aspectos preferenciales. La interpretación de las condiciones de la movilidad de este colectivo parte de las categorías de análisis propuestas por la investigación en la siguiente sección y del marco conceptual construido para facilitar el análisis de la movilidad desde sus dos dimensiones.

4.1. Categorías de análisis de la movilidad

Con el propósito de analizar la movilidad cotidiana teniendo en cuenta las múltiples características y condiciones que la determinan, se lleva a cabo una recopilación de los aspectos de movilidad citados por los autores que han estudiado la movilidad urbana o cotidiana (Avellaneda, 2009; Brand, 2012; Cabrera-Arana et al., 2015; Gutiérrez, 2012; Miralles-Guasch & Cebollada, 2008; Mosquera, 2015; Salerno, 2012). Luego, estas se clasifican como atributos de una de las dimensiones de estudio de la investigación, y de esta manera se definen como categorías de análisis que puedan ser medidas, evaluadas y relacionadas. A través de estas se analizan los sistemas de movilidad de Medellín, se describe la movilidad cotidiana

de los jóvenes y posteriormente contrastan las pautas de movilidad de este colectivo con los transportes y los sistemas articuladores disponibles en la ciudad.

En la tabla 3 se exponen las categorías de análisis de acuerdo con las dimensiones de estudio planteadas. En esta, se organizan por filas las condiciones de los jóvenes que pueden asociarse a una característica específica de los sistemas de movilidad y/o de la ciudad. Las categorías de análisis incluyen las condiciones objetivas y las condiciones subjetivas, dado que la combinación de estas es la que permite comprender las necesidades reales y las elecciones de este colectivo social respecto a sus estrategias de movilidad.

Las condiciones objetivas son las características basadas en hechos, no dependen de un punto de vista particular, son imparciales. Por su parte, las condiciones subjetivas están basadas en los sentimientos de cada individuo, representan las percepciones, expectativas y vivencias de los jóvenes sobre las distintas opciones de movilidad. Por ejemplo, la tarifa básica de uso del metro es \$2.280 pesos y los recursos económicos con los que cuenta un joven para desplazarse equivalen a un valor determinado; estas características son un hecho correspondiente a una cantidad establecida (condiciones objetivas). Sin embargo, dependiendo de sus recursos y de sus otras necesidades

u obligaciones, el joven puede percibir esta tarifa como costosa o económica (condición subjetiva).

La percepción y la emoción pueden variar dependiendo del estado de ánimo de la persona, del día, la hora y otros factores. No obstante, las experiencias acumuladas permiten construir una percepción generalizada frente a un objeto o situación; y esta a su vez motivar una o varias emociones representativas (Mosquera, 2015). Las condiciones subjetivas son de especial importancia en el marco de la presente investigación, pues a pesar de que estas generalmente no se incluyen en los análisis de movilidad, pueden ser determinantes en las decisiones que los jóvenes toman respecto a los modos de transporte que utilizan y los recorridos que realizan.

| JÓVENES | | SISTEMAS DE MOVILIDAD | CIUDAD |
|---------------------------|--------------------------|---|---|
| Necesidad/ Deseo | Motivo del viaje | Cubrimiento de red | Distancia a los sistemas de transporte |
| | | Estaciones / Paradas | Distancia al lugar de destino - Distribución territorial de las actividades |
| | | Horario | |
| Condiciones Objetivas | Edad | | |
| | Género | | |
| | Ocupación | | |
| | Nivel de renta / Estrato | Integrado | |
| | Estructura familiar | Costo / Tarifa | |
| | Aptitudes físicas | Accesibilidad | |
| | Autonomía | | |
| | Conocimiento | Información del servicio | Apropiación del territorio |
| Condiciones Subjetivas | Percepción | | |
| | - Comodidad | Capacidad / Número de plazas | |
| | | Limpieza | |
| | - Sostenible | Fuente energética | |
| | - Eficiencia | Velocidad | |
| | | Frecuencia | |
| | - Flexible | Multimodalidad | |
| | - Confiabilidad | Puntualidad | |
| | | Servicio técnico | |
| | | Seguridad (sistema de transporte, conductor y otros usuarios) | Zonas a evitar |
| Emoción | | Zonas de atracción | |

Tabla 3. Categorías de análisis
Elaboración propia

Todas las categorías incluidas en la tabla pueden incidir directamente en las estrategias de movilidad seleccionadas por los jóvenes. A continuación se explica de forma concreta a que se refieren algunas estas categorías y su relación con la movilidad:

- Motivo del viaje: fin para el cual se realiza el desplazamiento (Gutiérrez, 2012).
- Ocupación: genera unas necesidades de específicas de desplazamiento y además, permite identificar si el joven cuenta con recursos económicos propios.
- Estructura familiar: se asocia a la organización familiar, de acuerdo con la cual los integrantes de la familia pueden compartir recursos económicos, modos de transporte o variar sus horarios de desplazamiento (Miralles-Guasch & Cebollada, 2009).
- Aptitudes físicas: definen la capacidad de cada individuo de desplazarse (estado físico, discapacidades físicas, motrices o cognitivas).
- Autonomía: posibilidad de desplazarse de manera independiente o de acceder a una licencia para conducir (Miralles-Guasch & Cebollada, 2008).

- Eficiencia: esta categoría está asociada principalmente al tiempo y a su valoración como capital limitado. El tiempo de la movilidad depende de la estructura del territorio y de la velocidad y la frecuencia de los medios de transporte (Camagni et al. en Miralles, 2009). La eficiencia también puede relacionarse con otros aspectos como el consumo energético.
- Accesibilidad: facilidad con que las personas superan una distancia que las separa de un lugar o un fin. Es el grado de ajuste entre las estructuras de oportunidades de movilidad y los recursos y activos con los que cuentan los hogares para aprovecharlas (Gutiérrez, 2012). Se puede medir en tarifas, esfuerzo necesario para usar un modo de transporte, número de trasbordos, distancia, calidad de infraestructuras, posesión de un vehículo, entre otros (Salerno, 2012).
- Seguridad: puede evaluarse de acuerdo con el medio de transporte, el conductor o los otros usuarios. Un medio de transporte es seguro o no dependiendo de su forma, sus características de uso o las condiciones y vías para su circulación. El comportamiento del conductor, sus habilidades y su cultura

vial pueden prevenir o causar riesgos en los desplazamientos. Asimismo, la confianza en las personas (otros usuarios) al interior de un vehículo puede determinar la percepción de seguridad.

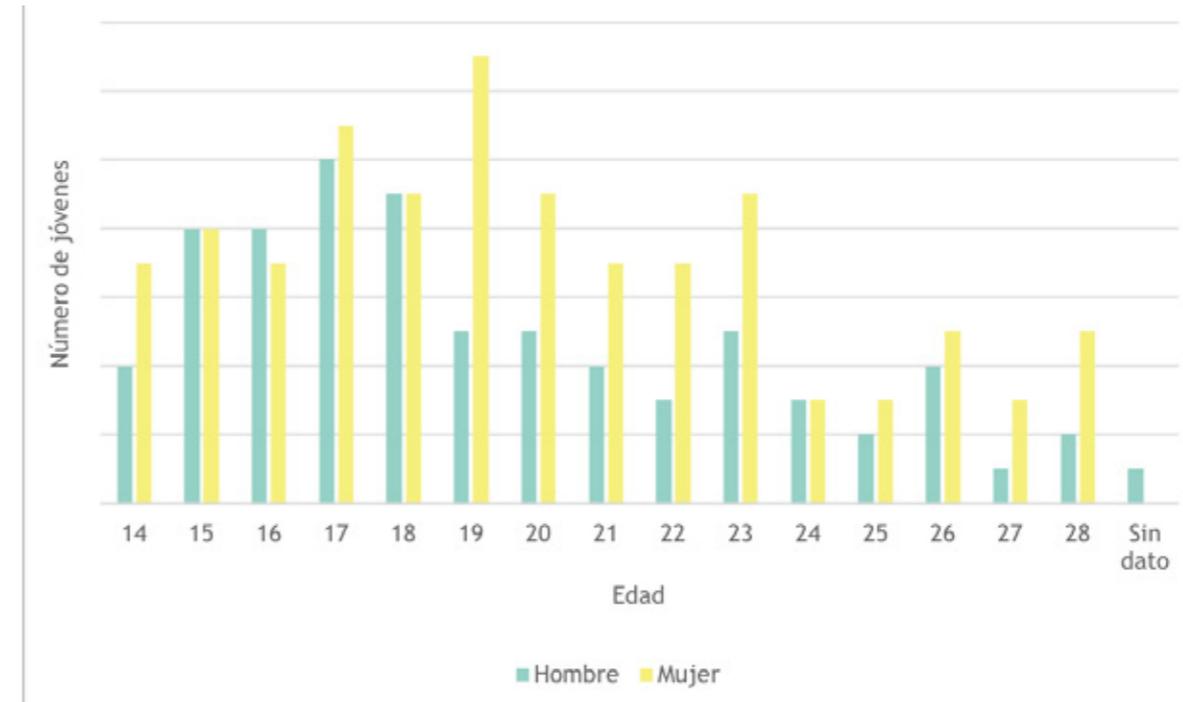
- Apropriación del territorio: determina la fluidez con la que un individuo se desplaza, y los modos y recorridos que conoce y considera posibles.
- Zonas de atracción y zonas a evitar: son lugares por los que una persona prefiere o elige pasar o no. Dependen de las experiencias y particularidades de cada individuo.

- **Movilidad potencial:** alternativas existentes, incluye alternativas no concebidas y no efectivas
- **Movilidad concebida:** opciones que el individuo conoce
- **Movilidad efectiva:** opciones que el individuo considera posibles hacer
- **Movilidad realizada:** opción seleccionada y realizada
- **Movilidad latente:** necesidades de desplazamiento no realizadas

Al contrastar las condiciones que determinan las pautas de movilidad de los jóvenes con las características de los sistemas de movilidad disponibles en la ciudad, se pueden identificar cuáles de ellas favorecen o limitan la movilidad, constituyendo los diferentes tipos de movilidad expuestos en el mapa de conceptos con base en la teoría planteada por Andrea Gutiérrez (2012).

4.2. Población para aplicación del trabajo empírico

El taller se realiza con 180 jóvenes, 106 mujeres y 74 hombres, participantes de las Escuelas de Convivencia de la Alcaldía de Medellín. Esta estrategia agrupa a jóvenes entre los 14 y los 28 años de 16 comunas y 2 corregimientos de la ciudad, quienes se inscriben de forma voluntaria y gratuita para recibir formación básica en una de las 6 artes ofrecidas: grafiti, música, escritura creativa, fotografía, baile y teatro.



Gráfica 1. Edad y sexo de los jóvenes participantes del taller
Elaboración propia

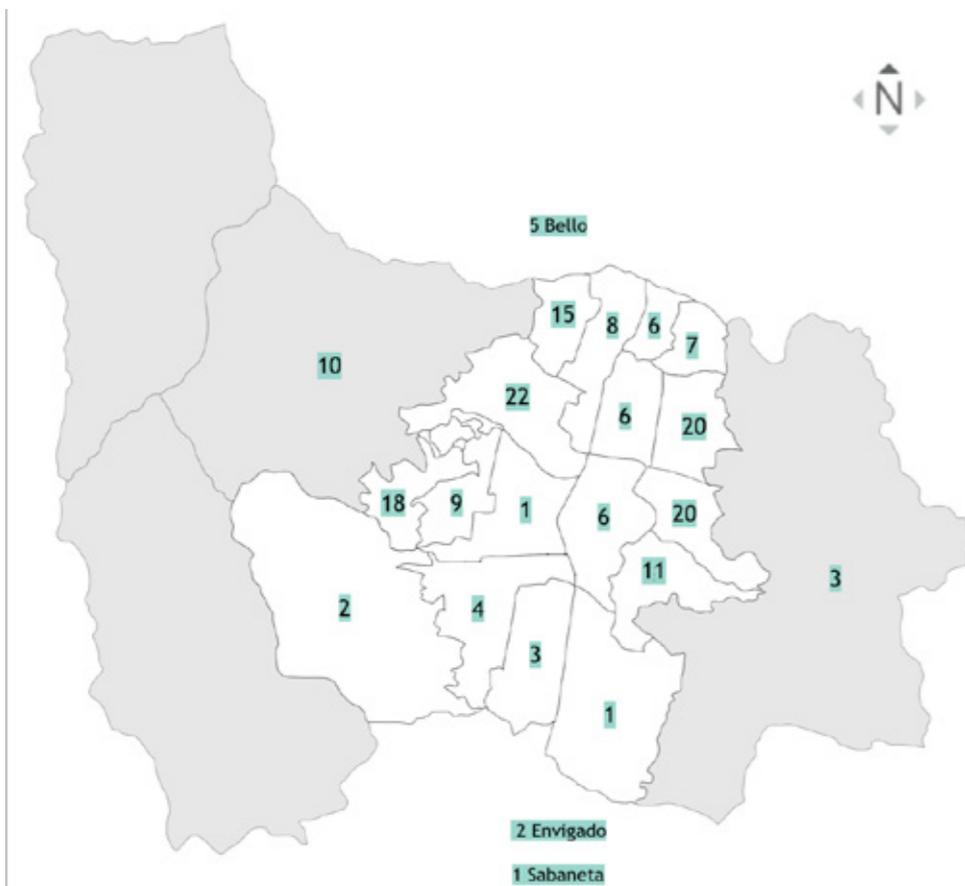


Ilustración 6. Población de jóvenes por comuna participantes en el taller
Elaboración propia

Entendiendo que el arte es una de las principales formas de expresión y participación de este colectivo social, la Alcaldía de Medellín se apoya en él para formar a los jóvenes en convivencia ciudadana. De este modo, los participantes asisten a 11 sesiones; en 9 de ellas reciben 3 horas de formación en arte y 1 hora de formación en temas asociados a convivencia, en 1 participan en una jornada de construcción de su proyecto de vida y en la última realizan una muestra de los aprendizajes adquiridos. Adicionalmente, esta estrategia se ha convertido en una práctica que ocupa su tiempo libre en actividades constructivas, en un medio para crear vínculos con otros jóvenes con quienes comparten intereses y en una alternativa de vida para algunos, que teniendo como referentes a los profesores de cada una de las escuelas, encuentran en el arte una oportunidad de trabajo.

La formación en convivencia consiste en 8 talleres: respeto, control de emociones, diversidad, apropiación de ciudad, desarme, conciliación, reconciliación y proyecto de vida. En la sexta sesión se desarrolla el taller “apropiación de ciudad”, en el cual se aplican las herramientas de recopilación de información diseñadas para la presente investigación. Este taller es dirigido por 8 analistas y gestores de la Unidad de Convivencia que hacen parte del equipo de Escuelas de Convivencia. Todo el equipo recibe una capacitación previa por parte de la autora de la investigación, quien explica detalladamente el paso a paso del taller, el objetivo de cada momento, la teoría en la que se soporta cada actividad y el uso del material de apoyo.

Es importante señalar que el grupo de estudio está enmarcado dentro del contexto del programa Escuelas de Convivencia. Teniendo en cuenta el número de jóvenes que habitan en Medellín, este grupo no se puede establecer como una muestra representativa en cantidad para desarrollar análisis estadísticos o para extrapolar los resultados indistintamente, pero permite obtener información sobre la movilidad de los jóvenes en la ciudad que integra variedad respecto a los lugares de residencia y a la edad.

Adicionalmente, se desarrollan 12 entrevistas a profundidad previas al taller con el objetivo de validar el diseño de las herramientas a implementar y de obtener información que permite comprender los resultados del mismo. Por lo tanto, se procura incluir en las entrevistas jóvenes de diferentes comunas y edades. No obstante, cabe aclarar que la selección no obedece a criterios específicos de muestreo, ya que no constituyen una muestra a partir de la cual se infieran resultados puntuales.

En las páginas 80 y 81 se presentan los jóvenes entrevistados, la comuna que habitan, escuela a la que pertenecen, edad y lugar de encuentro. Este último se acuerda con cada joven por cercanía a sus actividades el día de la entrevista para facilitar su asistencia.



**Wendy
García**

Comuna 1
Escuela: Teatro
Edad: 25 años
Lugar de encuentro: Acevedo



**Juliana
García**

Comuna 3
Escuela: Escritura
Edad: 17 años
Lugar de encuentro: Parque de los Deseos



**Fernanda
Londoño**

Comuna 6
Escuela: Escritura
Edad: 22 años
Lugar de encuentro: Caribe



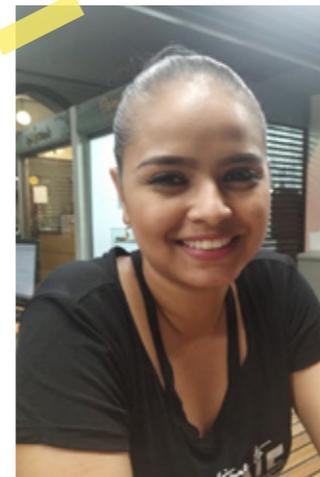
**Isabel
Cristina
Marín**

Comuna 7
Escuela: Fotografía
Edad: 22 años
Lugar de encuentro: Alpujarra



**Carol
Verónica
Uribe**

Comuna 4
Escuela: Escritura
Edad: 19 años
Lugar de encuentro: Floresta



**Paola
Andrea
Osorio**

Comuna 5
Escuela: Teatro
Edad: 23 años
Lugar de encuentro: Plazuela San Ignacio



**Katherine
Montoya**

Comuna 8
Escuela: Fotografía
Edad: 20 años
Lugar de encuentro: Ruta N



**Cristian
Pérez**

Comuna 9
Escuela: Escritura
Edad: 19 años
Lugar de encuentro: Estación Miraflores



**Tatiana
Palacio**

Comuna 11
Escuela: Fotografía
Edad: 28 años
Lugar de encuentro: Floresta



**Vanesa
Mejía**

Comuna 13
Escuela: Fotografía
Edad: 23 años
Lugar de encuentro: San Javier



**Eddy
Perea**

Comuna 16
Escuela: Teatro
Edad: 21 años
Lugar de encuentro: Parque de los Deseos



**Suzanne
Soto**

Comuna 60 - N.O.
Escuela: Fotografía
Edad: 16 años
Lugar de encuentro: San Javier

4.3. Diseño de los talleres

Cada taller se desarrolla en 2 partes y se ejecuta en 3 jornadas con 8 grupos en total. En la sección 4.3.1 y 4.3.2 se presentan las actividades y el material desarrollado para realizar cada uno de los momentos del taller.

La primera parte está enfocada en conocer la condiciones objetivas de la movilidad y las condiciones generales de la misma como el motivo de viaje y el medio de transporte, los horarios de desplazamiento y otras características que determinan la movilidad que los jóvenes realizan (movilidad realizada). Adicionalmente, se realiza una actividad que permite conocer algunas necesidades de despla-

miento no realizadas (movilidad latente) y otras condiciones que el joven considera para determinar el modo de transporte que elige (movilidad efectiva). Esta parte tiene una duración de 55 minutos y se divide en 5 momentos.

La segunda parte consiste en un taller de arte por subgrupos. Esta está destinada a conocer las condiciones subjetivas que determinan la movilidad, es decir, aquellas que están basadas en la percepción que tienen los jóvenes sobre los diferentes modos de transporte y las emociones que estos les generan. Esta parte tiene una duración de 40 minutos y se divide en 3 momentos.

| TALLER | MOMENTO | ENFOQUE |
|---------|-----------|---|
| Parte 1 | Momento 1 | Reflexión: convivencia |
| | Momento 2 | Condiciones objetivas del individuo |
| | Momento 3 | Condiciones objetivas: motivo del viaje, modo, horario y tiempo |
| | Momento 4 | Condiciones subjetivas: preferencias y deseos |
| | Momento 5 | Reflexión: convivencia |
| Parte 2 | Momento 1 | Condiciones subjetivas: Expresión |
| | Momento 2 | Condiciones subjetivas: Percepción |
| | Momento 3 | Condiciones subjetivas: Emociones |

Tabla 4. Estructura del taller
Elaboración propia

4.3.1. Parte 1

Momento 1: Reflexión rápida (5 minutos)

El analista o gestor plantea al grupo preguntas como ¿Cuáles son los lugares emblemáticos de la ciudad? ¿Cuál es el significado de esos lugares para ustedes? ¿Cuáles lugares de la ciudad están llenos de significado para ustedes?

Con base en estas preguntas se realiza una reflexión corta en la cual se les explica a los jóvenes que generalmente los lugares emblemáticos y/o patrimoniales de la ciudad lo son porque en su momento histórico fueron de gran importancia en la vida cotidiana de las personas.

Momento 2: (5 minutos)

Se entrega a los jóvenes la carpeta con el material general para la actividad y se les pide diligenciar la encuesta (ver página siguiente). En este momento se aclara que la información recopilada en la encuesta será usada para fines académicos con el fin de caracterizar la población de estudio, siendo anónima la información específica de cada uno de ellos en los informes y productos de la investigación. Las categorías de análisis sobre las cuales se indaga en la encuesta son: edad, género, ocupación, estrato/nivel de renta, estructura familiar.

ENCUESTA INICIAL

¿Cómo te llamas? _____
 ¿A cuál escuela de convivencia perteneces? _____

1. ¿Cuántos años tienes? (Edad) _____
2. ¿Como se llama el barrio en el que vives? _____
3. ¿Qué estrato es la zona en la que vives?
 1 2 3 4 5 6
4. ¿Qué haces actualmente? (Ocupación)
 Estudio
 Trabajo
 Estudio y trabajo
 Ninguna
5. Si estudias ¿Qué estás estudiando?
 Primaria
 Bachillerato
 Tecnología
 Universidad
 Cursos de capacitación
 Clases extra ¿Cuál? _____
6. Si has dejado de estudiar, ¿Cuál fue la principal razón?
 Mi familia
 Perdida del interés por los estudios
 La distancia al lugar de estudio
 No podía pagar los estudios
 Otras razones
7. Si trabajas ¿Cuál es tu empleo actualmente?
 No trabajo
 Trabajo con mi familia sin recibir un pago específico
 Trabajo como empleado(a) en temas NO asociados a mi formación
 Trabajo como empleado(a) en temas asociados a mi formación
 Trabajo como independiente
 Otro
8. ¿Haces parte de algún colectivo juvenil u organización?
 Si ¿De que tipo? Comunitario /Social Artístico Deportivo
 Religioso Medio ambiental De estudio
 No
9. Actualmente ¿con quien vives? (Estructura familiar)
 Solo mamá o solo papá
 Uno de los padres y hermanos
 Papá, mamá y hermanos
 Mamá y/o papá y otros familiares
 Otros familiares
 Solo
 Otros
10. ¿Realizas habitualmente algún deporte o actividad física?
 Si No
11. ¿Tienes alguna dificultad física para desplazarte entre un lugar y otro?
 Si ¿Cuál? _____
 No
12. ¿Tienes pase de conducir? (Autonomía)
 Si ¿Cuál? De carro De moto
 No
13. ¿Cuál es la actividad que haces preferiblemente en tiempo libre?

| | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Salir con amigos o amigas | <input type="checkbox"/> Hacer o practicar algún deporte |
| <input type="checkbox"/> Dedicarse a las artes | <input type="checkbox"/> Oír música |
| <input type="checkbox"/> Leer | <input type="checkbox"/> Ver TV |
| <input type="checkbox"/> Salir por ahí a caminar | <input type="checkbox"/> Estar en redes sociales |
| <input type="checkbox"/> Ir a bares/discotecas | <input type="checkbox"/> Otra cosa |

Ilustración 7. Encuesta
Elaboración propia

Momento 3: Cartografía I (20 minutos)

En este momento se aplica la herramienta de cartografías con el objetivo de identificar las necesidades y deseos que impulsan a los jóvenes a desplazarse a través de la ciudad (motivo del viaje), los medios que utilizan para hacerlo, el horario, el tiempo y las condiciones generales que tienen en cuenta para elegir el modo de transporte. En esta actividad cada joven toma el mapa y las hojas de stickers que encuentra en la carpeta y se le pide trazar sus recorridos en un día normal de semana, de la siguiente manera:

- Marcar los lugares que visita con los stickers de locación. Los colores de los iconos indican el tipo de destino. Rosa: personal/familiar. Azul: educativo/laboral. Amarillo: ocio. Morado: deportivo. Verde: cultural/social. Naranja: religioso. Gris: otro



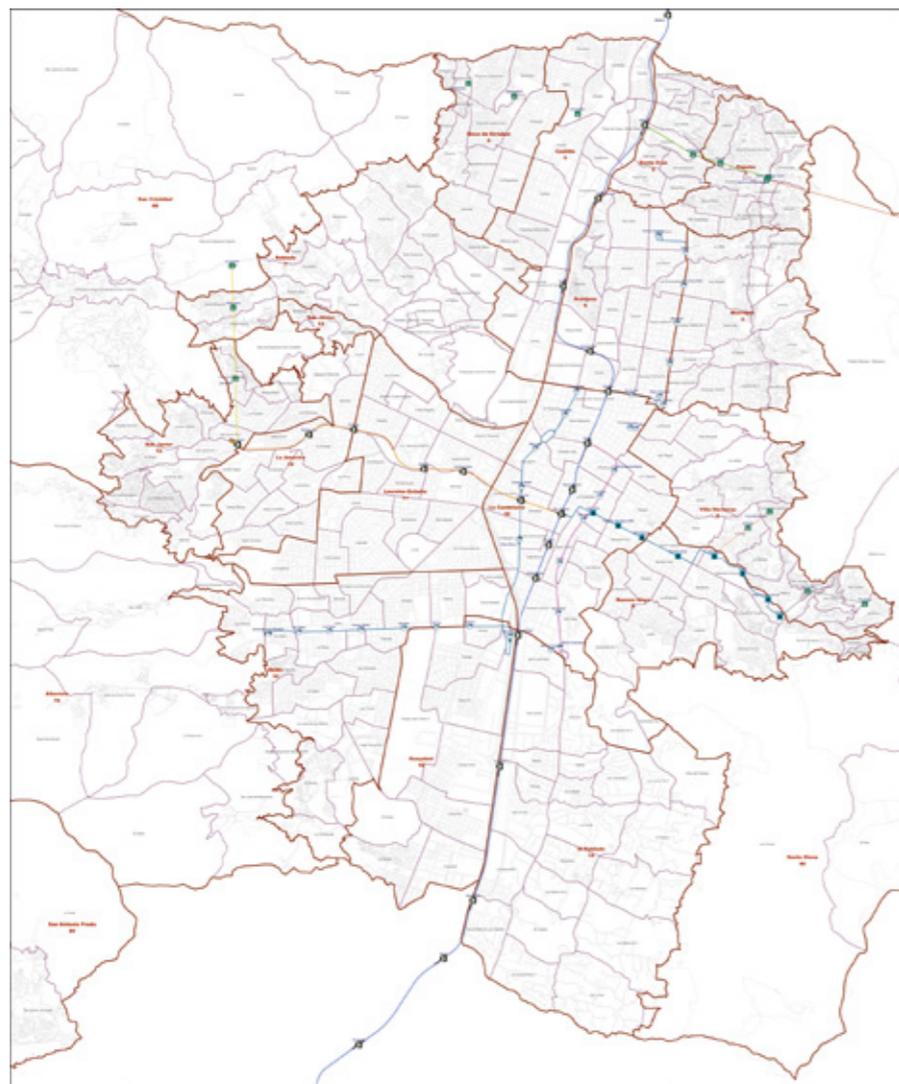
Ilustración 8. Stickers de locación
Elaboración Paloma Sánchez

- Marcar con líneas de color los recorridos que realiza para llegar de un lugar a otro y poner junto a cada línea el sticker del modo de transporte que utiliza para realizar dicho desplazamiento.
- Escribir el horario en el que realiza cada desplazamiento en la primera banda debajo de cada modo de transporte y el tiempo que le toma llegar a su lugar de destino, en la segunda banda.
- Marcar con un número cada modo de transporte y escribir en la líneas inferiores una razón por la que elige este modo.

Adicionalmente, se le indica al joven que puede hacer lupas a los lados del mapa para mostrar los detalles de los desplazamientos y que puede marcar o dibujar los lugares de su ciudad que están llenos de significados para él o ella.



Ilustración 9. Stickers de modo de transporte
Elaboración Paloma Sánchez



| Menciona una razón por la cual eliges ese modo de transporte | |
|--|----------|
| 1. _____ | 4. _____ |
| 2. _____ | 5. _____ |
| 3. _____ | 6. _____ |



Ilustración 10. Cartografía I
Elaboración Paloma Sánchez

Momento 4: Cartografía II (10 minutos)

A continuación, se les pide sobre poner el papel pergamino sobre el mapa y marcar:

- **Con cualquier color:** los lugares a los que le gustaría ir más frecuentemente y poner al lado 1 razón porque la que no lo hace
- **Con color verde:** las zonas de la ciudad por las que le gusta pasar
- **Con color rojo:** las zonas de la ciudad que prefiere evitar

Momento 5: Socialización y reflexión (15 minutos)

Se les pide a los jóvenes que se agrupen por zonas y que identifiquen los lugares en común que marcaron, los que les gustan y los que son importantes para ellos. Posteriormente, se reúne todo el grupo y se les pide que les cuenten a los compañeros de las otras zonas sobre esos lugares que eligieron.

Al terminar el analista o gestor realiza una reflexión en la hace 3 invitaciones a los jóvenes: Cuidar los espacios públicos, las sedes sociales y todos los lugares que mencionaron, ya que son para el disfrute de todos; sentirse agentes importantes en la construcción de ciudad y llenar

los espacios de significado a través de sus experiencias y de sus prácticas cotidianas y artísticas; y vivir la ciudad recorriéndola más allá de su barrio, permitiéndose conocer las múltiples realidades que hay en ella y construyendo relaciones sociales con otras personas.

4.3.2. Parte 2

Momento 1: Expresión (5 minutos)

Se divide el grupo en 6 subgrupos y a cada uno de ellos se le entrega una ficha con un modo de transporte: bus, Sistema Metro (Metro, tranvía, Metrocable, Metroplús), bicicleta, a pie, moto, carro. El guía de la actividad les pide a los jóvenes que escriban en la parte posterior de la ficha las dos primeras palabras o expresiones que se les vienen a la mente cuando piensan en el modo de transporte que les corresponde.

Momento 2: Percepción (10 minutos)

Se entrega a cada grupo una nube de palabras de características de los modos de transporte. Los integrantes deben elegir de allí las cinco palabras que mejor describen el modo que se les asignó. Las palabras elegidas se ano-

tan en la primera columna de la tabla que se le entrega en otra hoja y posteriormente, se le pide a cada grupo que evalué cada característica de acuerdo con la intensidad de esta para el modo de transporte correspondiente y con su valoración positiva o negativa.



Ilustración 11. Nube de palabras: características de los modos de transporte
Elaboración propia

| Característica del modo de transporte | Siendo 0 = para nada / 0,3 = poco / 0,6 = más o menos 1 = muy ¿Qué tanto consideras que el modo de transporte cumple con esa característica? | Siendo -3 = muy negativo / 0 = neutro / +3 = muy positivo ¿Consideras que esta característica es negativa o positiva? |
|---------------------------------------|---|--|
| | <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 0,3 <input type="checkbox"/> 0,6 <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> -3 <input type="checkbox"/> -1 <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 3 |
| | <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 0,3 <input type="checkbox"/> 0,6 <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> -3 <input type="checkbox"/> -1 <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 3 |
| | <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 0,3 <input type="checkbox"/> 0,6 <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> -3 <input type="checkbox"/> -1 <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 3 |
| | <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 0,3 <input type="checkbox"/> 0,6 <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> -3 <input type="checkbox"/> -1 <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 3 |
| | <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 0,3 <input type="checkbox"/> 0,6 <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> -3 <input type="checkbox"/> -1 <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 3 |

Tabla 5. Evaluación de características según intensidad y valoración
Elaboración propia con base en la Teoría de Acción Razonada

Esta tabla fue diseñada con base en la Teoría de Acción Razonada de Ajzen y Fishbein (1980), la cual plantea que la actitud de una persona frente a un objeto depende de las creencias que tiene sobre el mismo y de la valoración positiva o negativa de dichas creencias. De acuerdo con esto, los autores plantean que la sumatoria de las creencias multiplicada por su valoración correspondiente es igual a la actitud del individuo frente al objeto $A = \sum b_i e_i$ (A_o : actitud hacia el objeto, b_i : es la creencia i sobre el objeto, e_i : valoración de la creencia).

Esta teoría se plantea con el objetivo de evaluar posibles acciones posteriores o la conducta una la persona con relación a un objeto. No obstante, en el marco de la investigación se adapta esta herramienta para facilitar su aplicación con los jóvenes. Por esta razón, se entrega la nube de palabras con características preseleccionadas (ilustración 11) y se simplifica la escala de valoración (ver tabla 5). Con base en esta información, la investigación se limita a evaluar la intensidad de las creencias frente a los modos de transporte y la valoración estas, con el fin de estimar si la sumatoria de las mismas es negativa o positiva y de este modo confrontarla con la de otros modos.

Momento 3: Emoción (25 minutos)

Con el propósito de identificar las emociones que genera un modo de transporte en los jóvenes, se les pide elegir por cada grupo una emoción que sientan al usar el modo respectivo y representarla a través de una muestra del arte en el cual se están formando. Este momento es acompañado por los profesores de arte, quienes les explican a los jóvenes como transmitir una emoción a través de las diferentes formas de expresión. Las muestras artísticas son diferentes para cada una de las Escuelas:

- **Baile:** coreografía corta
- **Fotografía:** escena fotográfica
- **Teatro:** escena de teatro
- **Escritura creativa:** texto corto
- **Música:** ritmo o canción
- **Grafiti:** boceto o dibujo

Luego de preparar la muestra, cada grupo la presenta a los otros grupos. Durante este momento los analistas o gestores diligencian la ficha de registro de emociones correspondiente a cada Escuela. Las fichas de registro se basan en el diseño realizado por María Camila Suárez y Manuela González en

el marco un estudio desarrollado por Universidad Eafit en el 2018 con el objetivo de analizar las estrategias de regulación emocional en encuentros argumentativos.

El diseño de las herramientas de registro se fundamenta en la teoría de las emociones básicas planteada por Paul Ekman y desarrollada por otros autores como J.J. Gross (2008), L. Greenberg (2000 & 2008), M. Lewis (2008) y E. Palma & C. Gallardo (2016). Incluso, estos últimos investigan específicamente sobre el reconocimiento de las emociones básicas universales en jóvenes de veinte culturas distintas.

De acuerdo con estos autores las 6 emociones básicas de cualquier persona son felicidad, tristeza, disgusto/asco, sorpresa, rabia y miedo; y estas a su vez agrupan todas las demás emociones que una persona puede sentir. Dichas emociones pueden percibirse a través de diferentes manifestaciones: lo verbal, lo no verbal, lo corporal y lo facial. De esta manera, cada emoción se puede asociar a expresiones específicas que pueden observarse a través de las diferentes formas de manifestación.

El estudio realizado por la Universidad Eafit propone un listado de expresiones para facilitar la identificación y el registro de las emociones en el escenario de análisis. En la siguiente tabla se puede ver un resumen de dichas características.

| MANIFESTACIÓN/ EMOCIÓN | VERBALIZACIÓN | NO VERBAL | CORPORAL | FACIAL |
|------------------------|---|---|--|--|
| Felicidad | Uso explícito de: feliz, felicidad, alegría o algún sinónimo | Aumento de velocidad, timbre y de volumen Afirmaciones | Subida de pecho Relajación muscular Afirmar con la cabeza Irse hacia un lado Movimientos rítmicos o expansivos | Sonrisa (mostrando o no dientes) Pliegue naso - bucal marcado Subida de pómulos Arrugas debajo de los ojos, pata de gallina |
| Tristeza | Uso explícito de: tristeza, triste o alguno de sus sinónimos | Disminución de la velocidad, del volumen Poca fluidez en el lenguaje Aumento de suspiros | Baja de hombros Pocos gestos o lentos Palmas de los brazos hacia arriba Pérdida de contacto visual Disminución de tensión corporal | Subir el interior de las cejas Bajada de esquina de los labios Temblor del labio inferior Puchero |
| Disgusto / Asco | Uso explícito de: asco, desagradable, gas o alguno de sus sinónimos | Discurso pausado Disminución del tono y el timbre Negación continua | Movimientos de arcadas Alejarse de algo o alguien Desviar la mirada Mover la cabeza hacia los lados | Subida de labio superior e inferior Arruga la nariz Bajada de cejas |
| Sorpresa | Uso explícito de: sorpresa, impresión, o alguno de sus sinónimos | Expresiones de sorpresa Bocanadas de aire Aumento de la velocidad y timbre Errores en el lenguaje Pausado | Salto Cambios rápidos de postura Tensión corporal Alejarse de lo sorpresivo | Alzamiento de las cejas Arrugas en la frente Apertura de los ojos o parpadeo rápido Caída de la mandíbula |
| Rabia | Uso explícito de: rabia o alguno de sus sinónimos | Aumento de volumen y timbre Enrojecimiento Pausas Vocabulario amenazante | Aumento de tensión corporal Puños apretados Alejarse como protección Acercarse amenazando Rostro rojo y venas evidentes | Cejas juntas, extremos hacia abajo Ceño fruncido Presión de labios Dilatación de fosas nasales |
| Miedo | Uso explícito de: susto, miedo o alguno de sus sinónimos | Aumento de timbre, alcance de la voz y velocidad | Postura vigilante (erguido y mirando hacia la salida) Movimientos ansiosos y permanentes Palidez Aumento respiración | Cejas elevadas unidas Arrugas en el centro de la frente Boca abierta |

Tabla 6. Manifestaciones de las emociones básicas y sus características
Fuente: María Camila Suárez, 2019. Universidad Eafit.

Adicionalmente, dicho estudio diseña una tabla de registro de emociones, la cual se adapta a los requerimientos de la presente investigación para documentar las emociones representadas por los grupos de teatro, baile, fotografía y escritura creativa. Esta tabla se modifica para incluir manifestaciones asociadas particularmente a la música y a las artes gráficas (en este caso para grafiti).

| GUÍA | | | |
|-----------------|---|---------------|--|
| Emociones | Símbolo | Manifestación | Símbolo |
| Felicidad |  | Verbalización |  |
| Tristeza |  | No verbal |  |
| Disgusto / Asco |  | Corporal |  |
| Sorpresa |  | Facial |  |
| Rabia |  | Ritmo |  |
| Miedo |  | Volumen |  |
| | | Tono |  |
| | | Color |  |
| | | Forma |  |

Tabla 7. Guía para registro de emociones
Elaboración propia con base en María Camila Suarez, 2019.

Tabla de registro de emociones 1: Aplicada a los talleres de baile, fotografía, teatro y escritura.

| MODO DE TRANSPORTE | EMOCIÓN | EVIDENCIA | EMOCIÓN ELEGIDA |
|--------------------|--|--|-----------------|
| |       |     | |

Tabla 8. Tabla de registro de emociones 1
Fuente: María Camila Suarez, 2019. Universidad Eafit.

Tabla de registro de emociones 2: Aplicada a los talleres de música. En las expresiones musicales se pueden percibir otros tipos de manifestaciones que dan cuenta de las emociones. Entre ellas se incluyen el ritmo, el volumen y el tono.

| MODO DE TRANSPORTE | EMOCIÓN | EVIDENCIA | EMOCIÓN ELEGIDA |
|--------------------|--|--|-----------------|
| |       |     | |

Tabla 9. Tabla de registro de emociones 2
Elaboración propia con base en María Camila Suarez, 2019.

Tabla de registro de emociones 3: Aplicada a los talleres de grafiti. El color como manifestación de las emociones se evalúa con base en la tabla propuesta por María Elena Rivera en su artículo *Percepción y significado del color en diferentes grupos sociales* (2001).

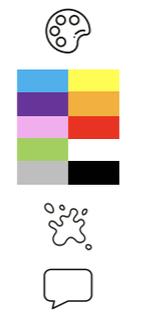
| MODO DE TRANSPORTE | EMOCIÓN | EVIDENCIA | EMOCIÓN ELEGIDA |
|--------------------|---|---|-----------------|
| |  |  | |

Tabla 10. Tabla de registro de emociones 3
Elaboración propia con base en María Camila Suarez, 2019.

| | |
|---|---|
|  | Tranquilidad, frescura, vida |
|  | Espiritualidad, oscuridad, nostalgia |
|  | Ternura, alegría |
|  | Alegría, libertad, naturaleza, vida |
|  | Tristeza, nublado, sucio, feo, neutralidad, contaminación |
|  | Alegría, sorpresa, llamativo |
|  | Alegría, alerta, equilibrio |
|  | Rabia, sensualidad, amor, pasión, alerta |
|  | Tranquilidad, paz, limpieza |
|  | Tristeza, oscuridad, elegancia, miedo |

Tabla 11. Percepción y significado de los colores
Elaboración propia con base en María Elena Rivera, 2001.

Teniendo en cuenta que los analistas o gestores de convivencia que realizan el taller no son expertos en la identificación de emociones y que los jóvenes están en proceso de aprendizaje de las formas de expresión de estas a través del arte, se disponen estas tablas y teorías como guía, no como instrumento concluyente. Por esta razón, para el análisis de las respuestas se corrobora la información percibida por cada tallerista con la emoción elegida por los jóvenes (última casilla de las tablas de registro), preguntándoles de forma explícita después de cada presentación cual fue la emoción que representaron.

4.4. Diseño de las entrevistas

Las entrevistas al igual que el taller indagan sobre las condiciones objetivas y subjetivas de la movilidad. Sin embargo, el diálogo directo permite conocer a mayor profundidad las preferencias de cada joven y entender como estas se relacionan con sus condiciones de vida específicas. Adicionalmente la entrevista pregunta por los lugares que el joven identifica como oportunidades de la ciudad a las que podría acceder.

A continuación se presentan las preguntas formuladas y junto a cada una de ellas la categoría de análisis o el tipo de movilidad sobre el que se quiere investigar.

1. ¿Cómo se llama el barrio o la zona en la que vives? - **Nivel socioeconómico**
2. Cuéntame, ¿Cuáles son los lugares a los que vas en un día normal de semana? (¿Qué haces allá?) ¿Y en un fin de semana? - **Motivo del viaje - Movilidad realizada**
3. ¿Qué tan fácil consideras que es llegar desde el lugar en el que vives hasta los lugares a los que vas normalmente? - **Condiciones subjetivas: percepción**
4. ¿Qué medios utilizas con mayor frecuencia para ir a esos lugares? - **Movilidad realizada**
5. ¿Conoces algún otro medio para hacer esos recorridos? - Si ¿Cuál? - **Movilidad concebida - Movilidad potencial**
6. ¿Qué factores tienes en cuenta para elegir el medio de transporte y cuáles son más importantes para ti? - **Movilidad efectiva**
7. ¿Cómo consideras que influye ese modo de desplazamiento en tu estado de ánimo? - **Condiciones subjetivas: emoción**

8. ¿Cómo te sientes o qué piensas de los lugares por los que pasas durante tus desplazamientos cotidianos? - **Condiciones subjetivas: percepción y emoción**
9. ¿A qué lugares quisieras ir con frecuencia pero no lo haces por motivos de movilidad? ¿Cuáles son esos motivos? - **Movilidad latente**
10. ¿Qué tanto consideras que conoces la ciudad? ¿Te gustaría conocerla más?
11. ¿Por cuáles zonas de la ciudad sientes que te mueves con fluidez y seguridad y por cuáles no? - **Zonas a evitar y de atracción**
12. Menciona una zona de la ciudad a la que nunca has ido. ¿Qué piensas de esa zona? ¿Qué piensas de las personas que habitan en esa zona de la ciudad? - **Apropiación del territorio**
13. De 0 a 5 que tan frecuentemente te relacionas con jóvenes (personas) de otros lugares de la ciudad

14. ¿Qué espacios en la ciudad consideras que son importantes para un joven como tú?
15. ¿Qué oportunidades ofrecen esos espacios para ti? ¿Por qué consideras que son una oportunidad?
16. ¿Cuál podría ser un limitante para acceder a las oportunidades que mencionaste? - **Movilidad efectiva y latente**
17. ¿Qué opinas sobre el sistema de transporte público de Medellín? - **Condiciones subjetivas: percepción**
18. Supón que podrías cambiar 2 características de la movilidad en la ciudad ¿Qué cambiarías?
19. Si pudieras escoger cualquier modo para desplazarte ¿Cuál elegirías y por qué? - **Condiciones subjetivas**



Fotografía 32.
Elaboración propia

CAPÍTULO 5. RESULTADOS DEL TRABAJO EMPÍRICO



Fotografía 33.
Fuente: Secretaría de Juventud de Medellín

La información obtenida a través del trabajo empírico se recopiló en el material entregado a los jóvenes y en otros medios audiovisuales que permitieron verificar los datos plasmados en el material impreso. De esta manera se obtuvieron los siguientes productos:

- 12 audios de entrevistas
- 180 encuestas diligenciadas
- 180 cartografías construidas por los jóvenes sobre su movilidad cotidiana
- 114 expresiones sobre los modos de movilidad
- 49 tablas de valoración de los modos de movilidad
- 27 videos de representaciones artísticas sobre las emociones asociadas a los modos de movilidad
- 12 dibujos sobre las emociones asociadas a los modos de movilidad
- 10 fotografías de representación sobre las emociones asociadas a los modos de movilidad
- 9 canciones sobre las emociones asociadas a los modos de movilidad
- 6 textos cortos sobre las emociones asociadas a los modos de movilidad

A partir de ellos se realizó la descripción de los resultados expuestos en el capítulo 5 y el análisis presentado en el capítulo 6.

5.1. Condiciones generales de la población

A partir de la encuesta, se encuentra que 106 de los jóvenes encuestados estudian, el 46% en bachillerato, 27% en la universidad, 14% una tecnología y el 12% restante en otros cursos; 33 jóvenes estudian y trabajan, principalmente quienes están realizando estudios superiores como la universidad o una tecnología y quienes realizan cursos de capacitación; sin embargo, solo el 10% trabaja en temas asociados a su formación, el 43% trabaja como independiente, el 27% trabaja en temas no asociados a su formación y el 14% trabaja con su familia sin recibir un pago específico; 16 del total de jóvenes encuestados solo trabajan, 44% como independientes, 25% en temas no asociados a su formación y 25% en temas asociados a su formación. Por su parte, se encuentra que 24 de los jóvenes que participaron en el taller no estudian, ni trabajan, la mayoría de ellos se encuentran entre los 17 y 18 años (etapa de transición entre el colegio y la universidad) o entre los 22 y 24 años (etapa de finalización de estudios superiores).

Respecto al nivel socioeconómico, 168 jóvenes habitan en los estratos 1, 2 y 3 y solo 11 habitan en los estratos 4 y 5, teniendo en cuenta esta distribución (similar a la de los jóvenes participantes en la Encuesta de Origen y Destino 2017), no se considera el estrato como una categoría de análisis comparable con otras categorías, ya que la disparidad en la cantidad de jóvenes de cada estrato podría introducir un sesgo en el análisis de los resultados. Esto no significa que no existan variaciones de comportamiento de movilidad de los jóvenes entre un estrato y otro. Sin embargo, para tener información que permita realizar conclusiones en este sentido sería necesario ampliar el estudio incluyendo un mayor número de jóvenes de estratos altos.

En este mismo sentido, se encuentra que la principal razón por la que los jóvenes encuestados han dejado de estudiar en algún momento es porque “no podía pagar los estudios”. Ahora bien, solo uno de los jóvenes menciona haber dejado de estudiar anteriormente por “la distancia al lugar de estudio” y actualmente se encuentra estudiando.

En cuanto a la estructura familiar, cabe señalar que el 32% vive con ambos padres y el 34% con uno de ellos, principalmente quienes solo estudian o los que no estudian ni trabajan. 21% de los jóvenes viven con otros familiares o amigos (sin sus padres); y el 5% viven solos, de estos solo 1

no trabaja. Como se mencionó anteriormente, la estructura familiar puede ser considerada como categoría de análisis de la movilidad ya que las actividades cotidianas que llevan a cabo los miembros de una misma familia inciden en la organización de los desplazamientos de cada uno de ellos (Miralles-Guasch & Cebollada, 2009).

Sin embargo, la información recopilada no es suficiente para elaborar conclusiones sobre su relación con los recursos económicos de los que disponen los jóvenes y de este modo asociarse a las estrategias de movilidad que eligen. Para tener en cuenta la estructura familiar como categoría de análisis, la información debería complementarse con datos sobre la movilidad cotidiana de otras personas de la familia, sobre la ocupación de cada integrante y sobre el número de personas que dependen económicamente de dichos ingresos, incluyendo al joven en cuestión. Por lo tanto, esta categoría no se incluye en el análisis de las pautas de movilidad.

Otras categorías por las cuales se indagó fueron la autonomía y las aptitudes físicas, con el fin de conocer las capacidades de las personas para movilizarse. La autonomía se relacionó en este caso al pase para conducir. En este sentido se encontró que de los 180 jóvenes solo 22 tienen licencia; 14 de moto, 3 de carro y 5 de ambos, incluso

uno de ellos señala que no le gustaría tener. Las aptitudes físicas se valoraron a través de la actividad física y de las discapacidades físicas. 115 jóvenes manifestaron que realizan actividad física habitualmente y 60 señalaron que no lo hacen. Por su parte, solo 2 jóvenes afirmaron tener una discapacidad física (asma y otra sin especificar).

En consonancia con los planteamientos teóricos de la investigación, en la encuesta los jóvenes expresaron que las actividades que prefieren realizar en el tiempo libre son escuchar música, salir con los amigos o amigas y dedicarse a las artes, seguido de leer y hacer algún deporte. Estos intereses se ven reflejados en las experiencias cotidianas de los jóvenes y en su participación en colectivos. 109 de los 180 jóvenes con quienes se realizó el taller participan en algún grupo o colectivo juvenil y 15 de ellos en más de uno, inclinándose principalmente por los colectivos artísticos (56 jóvenes), los comunitarios o sociales (37 jóvenes), los deportivos (14 jóvenes) y en menor medida por los grupos de estudio y religiosos (12 y 9 jóvenes respectivamente).

5.2. Características generales de la movilidad de los jóvenes

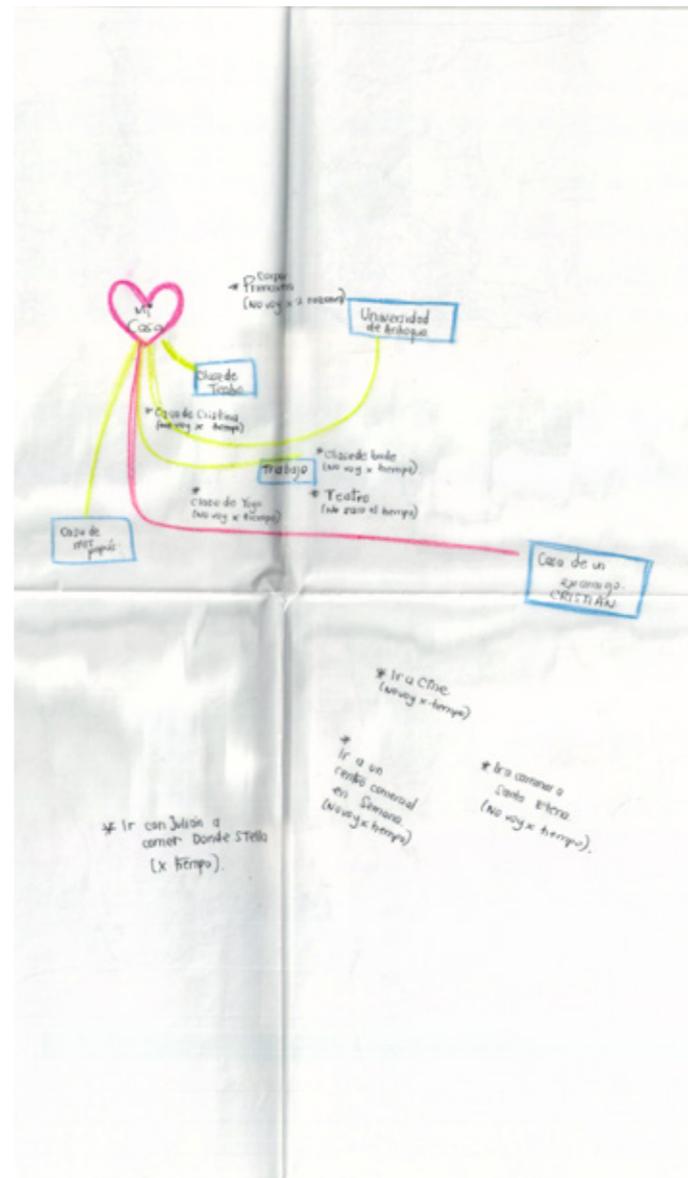
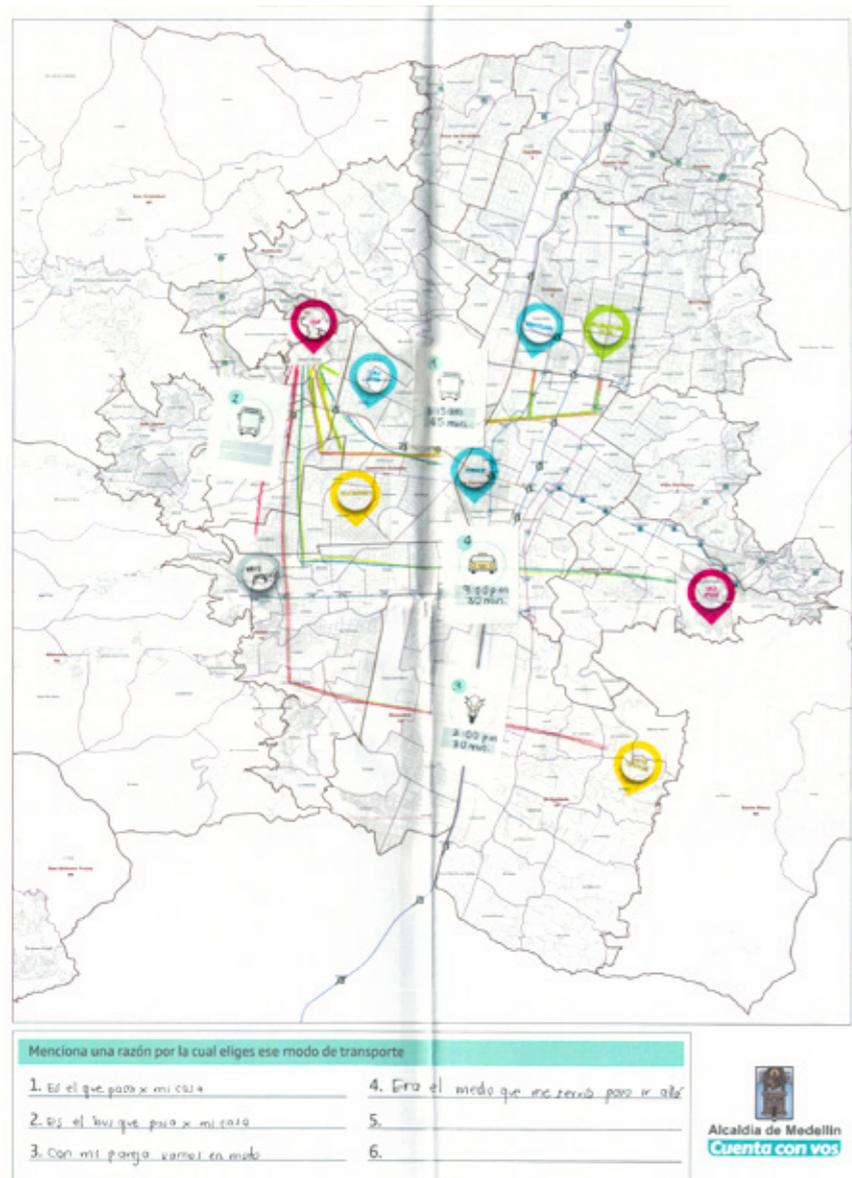
Como se muestra en la tabla 12, se podría decir que la participación en grupos juveniles y las actividades preferidas originan en los jóvenes la necesidad de desplazarse por diferentes zonas de la ciudad e inciden en cierta medida en los lugares que visitan.

Los jóvenes que participan en clubes o grupos juveniles tienden a moverse en un rango espacial urbano más amplio que los que no lo hacen. Sin embargo, es común que los jóvenes, especialmente los menores de 18 años, se desplacen cotidianamente solo dentro de la comuna en la que habitan (31 jóvenes) o en su comuna y otra (76 jóvenes), siendo el estudio y el trabajo las principales razones para trasladarse a una zona diferente de la ciudad. Por su parte, solo un tercio de los jóvenes encuestados se desplaza por más de 3 comunas durante sus actividades cotidianas.

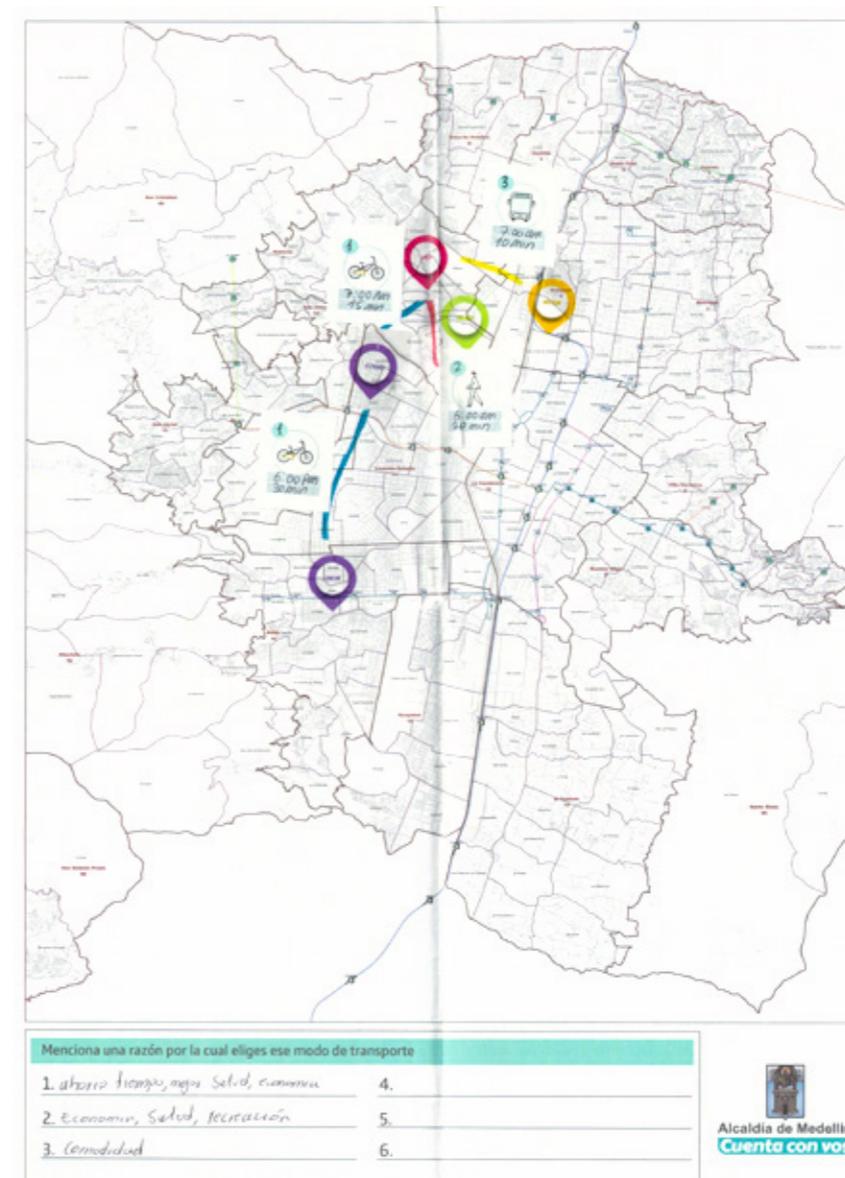
En el ejercicio de cartografía I (primer parte del taller) los jóvenes graficaron más de 1.000 desplazamientos para representar su movilidad, señalando los lugares que visitan habitualmente para satisfacer sus necesidades y/o deseos. Es importante aclarar que los resultados presentados a continuación son una representación de la movilidad cotidiana de los jóvenes, que no constituyen un panorama definitivo o inmutable ya que dependen del tiempo disponible para la realización del taller y de la disposición de cada joven para realizar la actividad.

| ZONA DE MOVILIDAD | Total Jóvenes SI participan en colectivos juveniles | Total Jóvenes NO participan en colectivos juveniles |
|--|---|---|
| Su comuna | 15 | 16 |
| Su comuna y zona educativo/laboral | 26 | 22 |
| Su comuna y otra comuna | 15 | 7 |
| Su comuna y centro | 3 | 3 |
| Su comuna, centro y zona educativo/laboral | 6 | 6 |
| Su comuna y otras 3 comunas | 25 | 12 |
| Más de 4 comunas | 13 | 6 |
| Sin dato | 3 | 2 |
| Total | 44 | 24 |

Tabla 12. Participación en colectivos juveniles vs zona de movilidad de cada joven
Elaboración propia



Fotografía 34. Cartografía I. Escuelas de Convivencia
Elaboración propia



Fotografía 35. Cartografía I. Escuelas de Convivencia
Elaboración propia

5.3. Motivo del viaje: necesidad / deseo

La mitad de los jóvenes realiza entre 3 y 4 recorridos en un día normal de semana, un tercio realiza entre 5 y 6, los demás realizan solo 2 recorridos y muy pocos realizan más de 6. El principal motivo de los desplazamientos realizados por estos jóvenes es educativo o laboral. La universidad es el destino más frecuente dentro de esta clasificación de los motivos de viaje, seguida de las clases extra (ver tabla 13).

El siguiente motivo es el personal o familiar, este incluye los recorridos en los cuales el destino del desplazamiento es su casa o la casa de un amigo o familiar. Cabe anotar que la casa de un amigo es el destino que más se repite en el total de los recorridos. Esta información junto con la elección de “salir con los amigos o amigas” como su actividad preferida, confirma que los jóvenes tienen la necesidad de estar al lado de alguien y de compartir con sus pares, como parte fundamental en la construcción de su identidad social.

El tercer motivo de desplazamiento es el cultural y/o social. Este comprende los parques, organizaciones sociales, casas culturales, parque bibliotecas, uvas y teatros; siendo los dos primeros los más visitados por los jóvenes. Seguidamente se encuentran las actividades deportivas. El Estadio es el lugar predilecto de los jóvenes para realizar estas prácticas.

El quinto motivo de viaje es el ocio, el cual incluye restaurantes, centros comerciales y bares o discotecas. Si bien estos datos confirman la teoría de autores O Keeffe y Kerr, quienes mencionan que los lugares privados o semi-privados no son los espacios de la ciudad que los jóvenes prefieren, muchos de los jóvenes señalan las zonas de bares y discotecas como lugares a los que les gustaría ir con más frecuencia. Por lo cual, se podría suponer que estos lugares no se representan de forma más repetitiva en las cartografías como un motivo de viaje debido a que por razones de tiempo de los talleres, se dio la instrucción de dibujar los recorridos que se realizan en un día de semana, no de fin de semana y; además, es posible que otras razones como las económicas y la edad influyan en la regularidad de uso de estos espacios.

Finalmente, se encuentra que las actividades religiosas son un motivo inusual en los desplazamientos de los jóvenes encuestados.

| MOTIVO DEL VIAJE | LUGAR DE DESTINO | NÚMERO DE OCURRENCIAS |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|
| Personal/Familiar | Casa amigo | 103 |
| Personal/Familiar | Casa | 98 |
| Educativo/Laboral | Universidad | 78 |
| Educativo/Laboral | Clase extra | 63 |
| Educativo/Laboral | Colegio | 50 |
| Educativo/Laboral | Trabajo | 40 |
| Cultural/Social | Parque | 37 |
| Cultural/Social | Organización social | 31 |
| Deportivo | Estadio | 27 |
| Deportivo | Gimnasio | 25 |
| Cultural/Social | Parque biblioteca/UVA | 24 |
| Cultural/Social | Casa cultural | 20 |
| Deportivo | Cancha | 20 |
| Religioso | Iglesia | 17 |
| - | Otro | 17 |
| Cultural/Social | Teatro | 14 |
| Ocio | Bar/Discoteca | 14 |
| Ocio | Centro comercial | 12 |
| Ocio | Restaurante | 9 |

Tabla 13. Motivo de viaje
Elaboración propia

5.4. Modo de transporte

Ir a pie o caminar es el principal medio utilizado por los jóvenes para desplazarse de un lugar a otro, en especial por los menores de 20 años que cursan bachillerato y por estudiantes de otros niveles académicos que no trabajan.

Le sigue el Metro, el cual al igual que el anterior es usado con mayor frecuencia por los jóvenes que solo estudian, pero en este caso predomina su uso entre estudiantes de universidad y tecnologías, y en menor medida por bachilleres. A continuación en la lista, se encuentran el bus integrado y el bus y presentan el mismo patrón de uso que el Metro. Asimismo, estos últimos medios son los más usados para desplazarse hacia las clases extra. Luego está la moto; esta a diferencia de los otros medios mencionados es usada principalmente por jóvenes que estudian y trabajan. El Metrocable, en este caso, lo usan con mayor regularidad los estudiantes de bachillerato entre los 16 y los 19 años.

Por su parte, se encuentra que la bicicleta, es usada en especial por jóvenes que solo trabajan (después de ir a pie y bus). Sin embargo, este no es un medio muy usado entre los jóvenes a pesar de que muchos manifiestan que les gustaría usarlo con mayor frecuencia pero no lo hacen porque no tienen bicicleta propia.

También se hace importante mencionar que en el 12% de los recorridos, los jóvenes utilizan 2 modos de transporte para llegar a su lugar de destino y en 70 de ellos, usan 3 o más modos.

| MEDIO | NÚMERO DE USOS |
|------------------|----------------|
| A pie | 288 |
| Metro | 182 |
| Bus integrado | 114 |
| Bus | 75 |
| Moto | 52 |
| Metrocable | 50 |
| Bicicleta | 33 |
| Tranvía | 24 |
| Patineta | 24 |
| Metroplus | 17 |
| Carro | 17 |
| Taxi | 11 |
| Otro (Monociclo) | 6 |
| Otro (Patinetes) | 4 |
| Otro (Uber) | 1 |

Tabla 14. Modo de transporte
Elaboración propia



Fotografía 36.
Fuente: Secretaría de Seguridad y Convivencia de Medellín

Al preguntarles a los jóvenes sobre la razón por la cual eligen un medio de transporte u otro, se encuentra que los principales motivos son en orden consecutivo: rapidez, economía, distancia (mencionada en este caso para referirse a la cercanía), facilidad y comodidad.

Como se muestra en la tabla 15, el Metro es el modo de transporte que más escogen los jóvenes para realizar desplazamientos en distancias medias o largas, por ser rápido (75 de 195 trayectos) y económico (37 de 195 trayectos). Cuando se requiere llegar a lugares que implican usar varios medios, el SITVA es para ellos la mejor opción, ya que además de ser económico por las tarifas integradas, es una opción cómoda y que llega a la mayoría de los lugares de la ciudad donde ellos requieren ir, es decir, tiene un buen cubrimiento de red. En efecto, se puede observar que las características por las que eligen el Metrocable, el Metroplús, el tranvía o el bus integrado son las mismas por las que eligen el Metro. Particularmente para el bus alimentador señalan que este es la única opción o la más cercana a su lugar de origen y/o destino. Adicionalmente, algunos de los jóvenes señalan que eligen el sistema integrado de transporte masivo por su buen servicio, limpieza, seguridad y confiabilidad en cuanto al tiempo. Contrario a lo anterior, el bus no lo consideran frecuentemente como un medio cómodo o económico. Los jóvenes lo eligen principalmente por ser la única opción, la más cercana o la más fácil.

Por otro lado, los jóvenes eligen ir a pie cuando la distancia a recorrer es corta según su punto de vista (118 de 324 trayectos). Muchos manifiestan que eligen este modo porque realmente disfrutan de caminar (74 de 324 trayectos), pues es una opción fácil que les permite relajarse, conocer y hacer deporte al mismo tiempo (36); otros lo eligen por ser su única opción o por ser gratuito. Para objeto del análisis se diferencia “gratuito” de “económico” ya que la primera se refiere a las situaciones en las que los jóvenes manifiestan no tener dinero para pagar el pasaje o tenerlo pero en caso de usarlo, descompletarían su presupuesto para otros gastos. Algunos incluso hacen la anotación explícita de que caminan más de una hora y media para ahorrar pasajes o de que identifican el dinero como una dificultad para desplazarse por la ciudad.

En el caso de los medios motorizados, los jóvenes los escogen para realizar sus desplazamientos por razones diferentes. El carro es elegido por ser un medio de transporte seguro y es usado por los jóvenes generalmente cuando van acompañados de alguien que los lleva a su lugar de destino. La moto es uno de los modos preferidos de los jóvenes por ser rápido, cómodo, económico y fácil. Cabe anotar que algunos de los jóvenes mencionan que usan otros modos como el Bus, el integrado, ir a pie y en Metro por no tener transporte propio, de lo cual se puede deducir que en caso de tener los recursos para disponer

de uno de estos, preferirían elegir la moto o el carro como su medio de transporte. Otra razón que se indica solo una vez pero que vale la pena mencionar es el horario, ya que el carro particular no tiene restricciones de horario de funcionamiento como si lo tienen los sistemas de transporte público (Metro y Encicla). Por su parte, el taxi es una alternativa de uso no-cotidiano, es decir, se elige solo en ocasiones específicas en las que se requiere rapidez o facilidad.

Los modos de transporte individuales no motorizados como la bicicleta, la patineta, el monociclo y los patines son elegidos por los jóvenes especialmente por salud y deporte (22 de 109 trayectos), por economía (22 de 109 trayectos), por cuidado del medio ambiente (son en los únicos en los que se menciona) y por gusto, diversión, recreación o sensación de libertad. Entre ellos la bicicleta es el medio más rápido y la patineta es usada sobre todo en distancias cortas.



Fotografía 37.

Fuente: Secretaría de Seguridad y Convivencia

| RAZÓN DE ELECCIÓN DEL MEDIO |  A PIE |  BICICLETA |  BUS |  INTEGRADO |  METRO |  METROCABLE |  METROPLÚS |
|-----------------------------|--|--|--|--|--|---|--|
| Rápido | 11 | 11 | 13 | 23 | 75 | 12 | 1 |
| Económico | 28 | 19 | 5 | 18 | 37 | 15 | 2 |
| Cerca | 118 | 2 | - | - | 1 | 1 | - |
| Fácil | 21 | 8 | 10 | 17 | 11 | 4 | 2 |
| Cómodo | 12 | 1 | 6 | 12 | 12 | 6 | 2 |
| Única opción | 14 | - | 15 | 10 | 15 | 6 | - |
| Salud y deporte | 36 | 11 | - | 1 | 2 | - | - |
| Gusto | 31 | 4 | - | 1 | 3 | 1 | - |
| Cercanía | 2 | - | 11 | 16 | 9 | - | 4 |
| Relajante | 17 | 1 | 1 | - | 4 | 1 | - |
| Ahorro - Gratis | 19 | - | - | - | 1 | 1 | - |
| Accesible | - | - | 2 | 4 | 8 | 4 | 1 |
| Seguro | - | - | - | 3 | 3 | - | 2 |
| No tiene transporte propio | 2 | - | 3 | 3 | 3 | - | - |
| Compañía | 4 | - | - | - | - | - | - |
| Confiable | - | - | 2 | 2 | 3 | 1 | - |
| Medio ambiente | - | 6 | - | - | - | - | - |
| Distancia | - | - | 1 | 2 | 3 | - | 2 |
| Conocer | 5 | - | - | - | - | - | - |
| Costumbre | 4 | - | - | - | - | - | - |
| Buen servicio | - | - | - | - | 3 | - | - |
| Limpio | - | - | - | - | 2 | - | - |
| No le gusta el metro | - | - | 2 | - | - | - | - |
| No tiene parqueadero | - | - | 2 | - | - | - | - |
| Horario | - | - | - | - | - | - | - |

Tabla 15. Razón de elección del modo de transporte
Elaboración propia

| RAZÓN DE ELECCIÓN DEL MEDIO |  TRANVÍA |  TAXI |  CARRO |  MOTO |  PATINETA | OTROS | TOTAL |
|-----------------------------|--|---|--|---|--|-------|-------|
| Rápido | 2 | 7 | 2 | 27 | 5 | 1 | 190 |
| Económico | 6 | - | 1 | 13 | 3 | - | 147 |
| Cerca | - | - | - | - | 6 | - | 128 |
| Fácil | - | 4 | - | 12 | 1 | - | 90 |
| Cómodo | 1 | 1 | - | 16 | 1 | - | 70 |
| Única opción | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | 64 |
| Salud y deporte | - | - | - | - | 5 | 6 | 61 |
| Gusto | - | - | - | 5 | 3 | 4 | 52 |
| Cercanía | - | - | - | - | - | - | 42 |
| Relajante | 1 | 2 | - | - | 2 | - | 29 |
| Ahorro - Gratis | - | - | 1 | 1 | - | 2 | 25 |
| Accesible | - | - | - | - | - | - | 19 |
| Seguro | - | - | 3 | 3 | - | - | 14 |
| No tiene transporte propio | - | - | - | - | - | - | 11 |
| Compañía | - | 1 | 2 | 1 | 2 | - | 10 |
| Confiable | 1 | - | - | - | - | - | 9 |
| Medio ambiente | - | - | - | - | 1 | 2 | 9 |
| Distancia | - | - | - | - | - | - | 8 |
| Conocer | - | - | - | - | 1 | - | 6 |
| Costumbre | - | - | - | - | - | - | 4 |
| Buen servicio | 1 | - | - | - | - | - | 4 |
| Limpio | - | - | - | - | - | 1 | 3 |
| No le gusta el metro | - | - | - | - | - | - | 2 |
| No tiene parqueadero | - | - | - | - | - | - | 2 |
| Horario | - | - | 1 | - | - | - | 1 |

5.5. Horario y tiempo

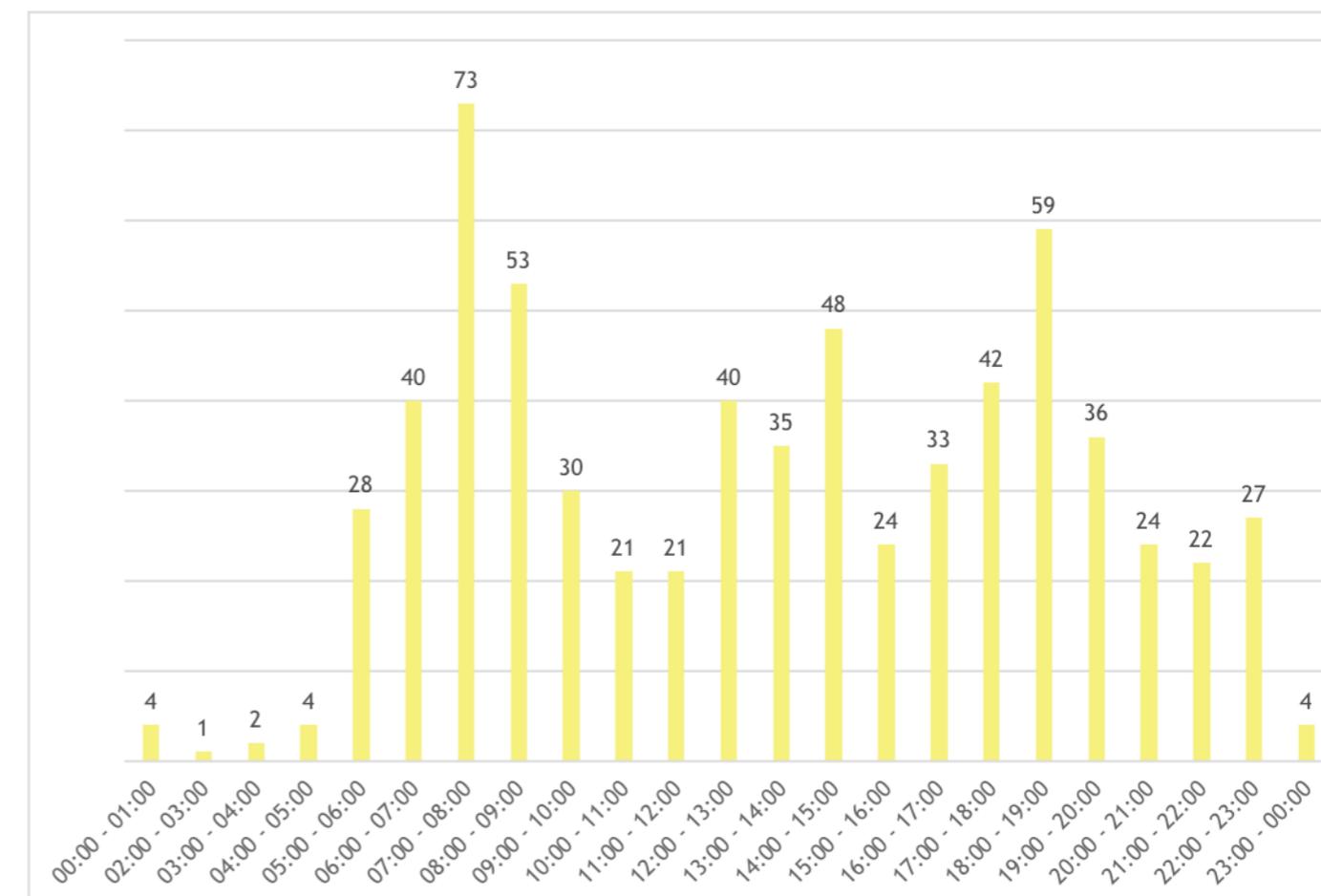
Los jóvenes participantes del taller invierten en promedio 108 minutos de su día en movilidad. De acuerdo con las anotaciones sobre los tiempos de sus recorridos se encuentra que el Metroplús (33,4 minutos) es el modo de transporte con mayor tiempo promedio por recorrido, seguido por el Metro (32,4 minutos) y el tranvía (29,2 minutos). Estos lapsos son mayores que los tiempos promedio por recorrido del bus y del bus integrado, medios que dependen del flujo del tráfico.

Los medios con menor tiempo promedio son el monociclo, ir a pie y la patineta, en estos los jóvenes invierten alrededor de 17 minutos por trayecto. No obstante, hay muchos de los recorridos en los que el tiempo es significativamente menor (entre 1 y 5 minutos) y otros en los que es mucho mayor (entre 40 y 90 minutos).

Los horarios en los que los jóvenes realizan el mayor número de desplazamientos son entre las 7:00 a.m. y las 9:00 a.m., entre las 2:00 y las 3:00 p.m. y entre las 5:00 p.m. y 7:00 p.m. En horarios extremos entre las 00:00 a.m. y las 4:00 a.m. los jóvenes usan modos de transporte propios, tanto motorizados como no motorizados. Sin embargo, son muy pocos los casos en los que señalan estos desplazamientos dentro de las cartografías construidas.

| MODO DE TRANSPORTE | PROMEDIO DE TIEMPO POR RECORRIDO (MIN) |
|--------------------|--|
| A pie | 17,1 |
| Metro | 32,4 |
| Bus integrado | 23,9 |
| Bus | 27,4 |
| Moto | 21,3 |
| Metrocable | 22,4 |
| Bicicleta | 21,0 |
| Tranvía | 29,2 |
| Patineta | 17,6 |
| Metroplus | 33,4 |
| Carro | 28,5 |
| Taxi | 21,3 |
| Otro | 12,7 |

Tabla 16. Tiempo promedio por recorrido según el modo de transporte
Elaboración propia



Gráfica 2. Horario de desplazamiento de los jóvenes
Elaboración propia

5.6. Zonas de atracción y zonas a evitar

En el ejercicio de cartografía II los jóvenes marcaron dos categorías de análisis asociadas a las condiciones subjetivas de la movilidad. Estas fueron las zonas a evitar y las zonas de atracción.

La principales zonas de la ciudad por las que los jóvenes señalaron que les gusta pasar por uno u otro motivo fueron la comuna en la que habitan, Carabobo Norte (Parque de los Deseos, Jardín Botánico y Universidad de Antioquia), el centro de la ciudad, el cerro El Volador, el cerro Nutibara, El Poblado, el Estadio, Laureles y San Cristóbal.

Las zonas que prefieren evitar son el centro de la ciudad (con mayor frecuencia que quienes manifiestan que les gusta pasar por allí), el barrio Prado, el Parque Berrio y la comuna 13 - San Javier.

En los resultados del taller no se observa una relación directa que evidencie que los jóvenes modifican sus recorridos o los medios de transporte que utilizan a causa de su repulsión o atracción hacia estas zonas.

Ahora bien, adicional a estas zonas los jóvenes marcaron los lugares de la ciudad a los que les gustaría ir con más frecuencia y anotaron la razón por la cual no lo hacen. Los lugares que más se repitieron fueron Santa Elena, San Antonio de Prado, San Javier, Parque Arví, Museo El Cas-

tillo, Estadio, El Poblado, San Cristóbal, Carabobo Norte, Parque Juan Pablo II, el cerro El Volador, Ciudad del Rio y el MAMM. En general, los lugares culturales y/o sociales, los espacios naturales y los espacios deportivos, fueron en su orden los que los jóvenes manifestaron que les gustaría visitar más a menudo.

En cuanto a las razones por las que no van, se encuentra que la más común es el tiempo, seguida del dinero para llegar hasta el sitio, la distancia y el dinero para estar en el lugar. El dinero, la distancia, la falta de conocimiento de cómo llegar, los horarios y la accesibilidad en transporte público fueron las razones asociadas a la movilidad mencionadas por los jóvenes que pueden limitar el acceso de estos a los espacios culturales y/o sociales y recreativos o naturales de la ciudad. Estas categorías dan cuenta de la movilidad latente, es decir, una necesidad o deseo de movilidad que no se realiza.

| MODO DE TRANSPORTE | CULTURAL / SOCIAL | RECREATIVO / NATURAL | DEPORTIVO | OCIO | EDUCATIVO / LABORAL | TOTAL |
|------------------------------------|-------------------|----------------------|-----------|------|---------------------|-------|
| Tiempo | 29 | 23 | 10 | 5 | 3 | 70 |
| Dinero | 20 | 15 | 8 | 5 | 2 | 50 |
| Distancia | 4 | 9 | - | 2 | 1 | 16 |
| Dinero por lugar | 8 | 1 | - | 2 | - | 11 |
| No tiene con quien ir | 4 | 1 | 2 | 2 | - | 9 |
| No sabe como ir | 2 | 3 | - | - | - | 5 |
| Seguridad | 2 | 2 | - | - | - | 4 |
| No ha tenido la oportunidad | 2 | - | - | - | 1 | 3 |
| No ha organizado | 2 | 1 | - | - | - | 3 |
| Pereza | 1 | - | 1 | 1 | - | 3 |
| Falta de motivación por el deporte | - | - | 2 | - | - | 2 |
| Transporte hasta muy temprano | - | - | - | 1 | - | 1 |
| No hay plan | - | 1 | - | - | - | 1 |
| Transporte restringido | - | 1 | - | - | - | 1 |
| Varias | - | - | - | - | 1 | 1 |
| No lo dejan | - | 1 | - | - | - | 1 |
| No sabía que existía | 1 | - | - | - | - | 1 |
| Total | 75 | 58 | 23 | 18 | 8 | 182 |

Tabla 17. Lugares que los jóvenes quisieran visitar con más frecuencia vs razón por la que no lo hacen
Elaboración propia

5.7. Percepción y emoción frente a los modos de transporte

Las condiciones objetivas de las categorías de análisis de la movilidad determinan la movilidad efectiva, en otras palabras, lo que el joven considera como una opción posible para desplazarse. Sin embargo, entre esta y la movilidad realizada, los individuos ponderan también las condiciones subjetivas, es decir, las asociadas a sus preferencias y de acuerdo con estas, elige su estrategia de movilidad. En la segunda parte del taller los jóvenes expresaron sus percepciones y emociones frente a 6 modos de transporte.

De acuerdo con la evaluación de percepción realizada por los jóvenes, en la cual estos estiman que tan negativas o positivas son las características que definen un modo de transporte dando como resultado un valor entre -15 y 15 (ver tabla 18), se observa que el SITVA y la bicicleta son los medios mejor valorados (promedio de 6,5 y 9,5 respectivamente), seguidos por ir a pie o en moto (promedio de 5,7 y 3,2 respectivamente). Estos cuatro modos tienen en general una valoración positiva desde la percepción de los jóvenes, mientras que el carro y el bus (promedio de -0,8 y -1,1 respectivamente) tienen una valoración negativa.

| MODO DE TRANSPORTE | MÍNIMO DE VALORACIÓN | MÁXIMO DE VALORACIÓN | PROMEDIO DE VALORACIÓN |
|--------------------|----------------------|----------------------|------------------------|
| A pie | 1,0 | 9,6 | 5,7 |
| Bicicleta | 6,9 | 12,6 | 9,5 |
| Bus | -3,0 | 3,6 | -1,1 |
| Carro | -7,8 | 3,6 | -0,8 |
| Moto | -3,9 | 9,0 | 3,2 |
| Sistema Metro | 0,0 | 13,8 | 6,5 |

Tabla 18. Resultado de la evaluación de características según intensidad y valoración. Elaboración propia

Como se mencionó anteriormente, esta valoración se asocia a las características que los jóvenes eligieron para describir cada modo de transporte. La bicicleta tiene valoración alta (ver tabla 18) debido a que muchos jóvenes la consideran como un medio económico y sostenible, ambas características apreciadas como muy positivas; además es calificada como un medio chévere, limpio y rápido; y en menor medida fue evaluada como un medio inseguro o peligroso.

El Sistema Metro también es categorizado como económico y sostenible con menor repetitividad que la bicicleta, pero cumple con otras características evaluadas positivamente como el buen servicio, la limpieza, la disponibilidad de información sobre el medio, la confiabilidad en tiempo y la flexibilidad. El atributo negativo que señalaron los jóvenes con mayor frecuencia sobre el Sistema Metro es que a menudo está muy lleno, siendo incómodo para los pasajeros.

Al igual que los dos anteriores ir a pie es considerado como una forma muy económica y sostenible de desplazarse y adicionalmente es chévere y flexible. Sin embargo es considerado un modo lento, que puede ser peligroso o inseguro y sucio en lo que se refiere a los caminos y las zonas por las que los jóvenes deben caminar en algunas ocasiones.

Por su parte, la moto es evaluada en varias ocasiones como un modo muy rápido, pero peligroso. También es califica-

da positivamente como un medio económico y chévere, y desde lo negativo como una fuente de contaminación.

En cuanto al carro los jóvenes señalan que es un modo medianamente rápido y seguro (características que evalúan como positivas), pero al mismo tiempo es considerado contaminante y costoso, lo cual es calificado como muy negativo.

Por último, el bus es identificado como un modo muy contaminante, con frecuencia muy lleno y en ocasiones demorado y sucio, por lo que aun siendo un medio económico y cercano, es valorado negativamente por los jóvenes.

Tanto la valoración como las características usadas para describir los modos, coinciden con las emociones representadas a través de expresiones artísticas. A la mayoría de los jóvenes la bicicleta les genera alegría y sensación de salud y bienestar, algunos mencionan incluso sentir nostalgia ya que les recuerda momentos agradables de sus vidas. Al mismo tiempo, algunos jóvenes interpretaron una mezcla entre alegría y miedo, ya que a pesar de gustarles la idea de ir en bicicleta, no saben montar o se sienten inseguros de ir por el mismo carril que los carros; y otros, representaron el cansancio y el esfuerzo requerido para andar en bicicleta en una ciudad con una topografía de montaña como Medellín.

El Sistema Metro les produce emociones contradictorias, entre manifestaciones de alegría y disgusto o rabia. Los jóvenes expresan que se sienten incómodos, sofocados o cansados por la multitud de usuarios del sistema, especialmente en horas pico; pero al mismo tiempo manifiestan sentirse confiados en cuanto al tiempo, acogidos, tranquilos y seguros. Estos sentimientos crean sentido de pertenencia (identidad) y cultura (respeto) frente al sistema.

Al representar el ir a pie, todos los jóvenes transmitieron alegría. A través de las diferentes representaciones manifestaron que caminar les genera felicidad, curiosidad, sensación de relajación y sorpresa frente a las cosas que observan durante el recorrido. No obstante, desde la expresión algunos asociaron el ir a pie con cansancio.

En concordancia con la evaluación de percepción, la moto les genera emociones opuestas entre la adrenalina, el placer y la felicidad; y el miedo y la sorpresa (susto). De la misma manera, el carro les genera alegría, ya que es un medio cómodo, seguro, tranquilo y relajante, pero al mismo tiempo puede causar frustración, desespero y tristeza, teniendo en cuenta que está sujeto al tráfico.

Respecto al bus, surgen emociones que no se observan con tanta claridad desde la percepción. La mayoría de los jóvenes expresan disgusto y rabia, mareo, estrés, e incomo-

dad; causadas por los trancones, la sobreocupación del bus, la suciedad y especialmente, por la forma de manejar de los conductores. Pocos manifiestan sentir alegría al usar este medio.

Esta emoción de disgusto frente a las forma de conducir de los buseros coincide con los comentarios realizados por varios de los jóvenes entrevistados.



A PIE



Agrado

Curiosidad

Felicidad

Parchado Relajo



Fotografía 38. Representación Ir a pie
Elaboración propia



BICICLETA



Alegría

Felicidad

Cansancio

Esfuerzo

Miedo

Nostalgia

Salud

Bienestar



Fotografía 39. Representación Bicicleta
Elaboración propia



BUS



Angustia

Felicidad

Disgusto

Incomodidad

Mareo

Asco

Estrés

Rabia

Malgenio

Tristeza



Fotografía 40. Representación Bus
Elaboración propia





CARRO



- Alegría
- Cómodo
- Desesperante
- Relajo
- Tranquilidad**
- Frustración
- Seguridad
- Tristeza



Fotografía 41. Representación Carro
Elaboración propia



MOTO



- Adrenalina
- Felicidad**
- Miedo
- Adrenalina
- Placer (me encanta)
- Sorpresa
- Temor



Fotografía 42. Representación Moto
Elaboración propia





SISTEMA METRO



Acogido

Alegría

Incomodidad

Ansiedad

Sofoco

Disgusto

Felicidad

Cansancio

Tranquilidad

Seguridad



Fotografía 43. Representación Metro
Elaboración propia

CAPÍTULO 6. LA MOVILIDAD COTIDIANA DE LOS JÓVENES



Fotografía 44.
Fuente: Sergio González

6.1. Pautas de movilidad de los jóvenes en Medellín

Miralles y Cebollada (2008) utilizan los términos patrones o pautas de movilidad para referirse a comportamientos comunes en las estrategias de movilidad que utilizan los integrantes de un grupo de estudio determinado y señalan que las pautas de movilidad difieren de un colectivo a otro en el reparto modal, los horarios, los motivos de viaje, entre otros. *Por estrategia de movilidad se entiende el uso específico de los medios de transporte según necesidades o características propias de cada colectivo* (Miralles-Guasch & Cebollada, 2008).

Adicionalmente, los autores encuentran que la mayoría de estudios sobre pautas de movilidad realizados hasta el 2009 se centran en las mujeres (perspectiva de género), los inmigrantes y en los jóvenes; y se han llevado a cabo en Europa. No obstante, las conclusiones sobre las pautas de movilidad de los jóvenes no parten de investigaciones enfocadas concretamente en identificar las características de la movilidad cotidiana de este colectivo, solo mencionan algunos comportamientos o necesidades comunes a partir de hallazgos de casos de estudio particulares o de otros temas asociados.

La presente investigación describe las características de la movilidad cotidiana de los jóvenes de Medellín a partir de sus vivencias, identificando las pautas de movilidad relacionadas con los motivos de desplazamiento y los aspectos preferenciales.

Teniendo en cuenta la condiciones generales de la población, se identifica como pauta de movilidad que los jóvenes prefieren y necesitan medios económicos y/o gratuitos, ya que disponen de los recursos justos para suplir sus necesidades básicas de movilidad o en algunos de los casos pueden incluso no tenerlos. La mayoría de los jóvenes dependen económicamente de forma parcial o total de sus familias pues se dedican solo al estudio o tienen trabajos con una baja remuneración. Además, en las familias donde las condiciones económicas son limitadas solo se puede disponer del dinero para cubrir las necesidades más elementales, como el pasaje diario para los miembros de la familia que trabajan.

En cuanto a las aptitudes físicas, se encuentra que es un patrón que los jóvenes no posean un pase para conducir. En cambio, la mayoría manifiesta realizar deporte o alguna actividad física de forma habitual y no tener ninguna discapacidad que limite su movilidad. Como lo menciona Ragan (2014), los jóvenes son personas llenas vitalidad, salud y energía. En consecuencia, tienen la capacidad física y la autonomía para desplazarse en cualquier medio no motorizado o en modos de transporte en los que no sean ellos quienes conduzcan.

Tanto en la revisión bibliográfica como en los resultados del trabajo empírico, se halla que los pasatiempos favoritos de los jóvenes son estar con los amigos y las actividades artísticas y culturales. Estas a su vez pueden impulsar los desplazamientos de estos individuos por la ciudad. En este sentido, se encuentra que es indiscutible el deseo de los jóvenes de ir a la casa de los amigos como un comportamiento común de movilidad, el cual se evidencia al ser este el principal destino de sus desplazamientos. Entender que en su proceso de construcción de identidad social los jóvenes tienen la necesidad de estar al lado de alguien y encontrarse con sus pares, permite dar relevancia a este motivo de viaje “no convencional” en el marco de los estudios de movilidad.

Asimismo, los lugares sociales o culturales como tercer motivo de viaje demuestran el interés de los jóvenes por hacer parte de la sociedad y por lo artístico y lo cultural. No obstante, casi la mitad de los deseos de movilidad no satisfechos, la mayoría motivados por las actividades sociales, culturales o recreativas (naturaleza), no se dan debido a condiciones asociadas a la movilidad. Generalmente, estos motivos de viaje y los viajes no realizados no se reflejan o no adquieren gran importancia en las encuestas de origen y destino y otras fuentes de información para la planeación de la movilidad.

Por otro lado, lo educativo y lo laboral son los principales motivos de viaje de esta población. Estos corresponden a los motivos “convencionales” considerados en los análisis tradicionales sobre movilidad y constituyen la mayor parte de la movilidad realizada. El estudio y el trabajo son actividades esenciales para el desarrollo personal, la competitividad y la subsistencia; de ellos puede depender en gran medida la calidad de vida de los jóvenes y su inclusión en la sociedad. Por esta razón, comprender las condiciones y restricciones de movilidad particulares de los jóvenes para acceder a estos lugares se convierte en una herramienta fundamental para la planeación de la movilidad en la ciudad. Estas condiciones se pueden apreciar con relación a los recursos económicos, las capacidades físicas, el tiempo disponible, el acceso a la información sobre los modos de transporte y las preferencias (percepción y emoción). Respecto al tiempo por ejemplo, los jóvenes que solo estudian (especialmente los que están en bachillerato) o los que no estudian ni trabajan, disponen de tiempo suficiente para elegir el modo de transporte que prefieran. Contrariamente, los jóvenes que estudian y trabajan tienen la necesidad de optimizar al máximo el tiempo utilizado en sus desplazamientos.

En relación con los medios de transporte, Miralles y Cebollada identifican que este colectivo realiza un uso intensivo de medios alternativos al automóvil (Miralles-Guasch &

Cebollada, 2008), pauta específica que se evidencia en la movilidad de los jóvenes en Medellín. De hecho, en contra posición al panorama expuesto por Carlos Moreno (2013), los jóvenes encuestados no muestran ansias de tener un modo de transporte privado, manifiestan interés por la sostenibilidad ambiental y por movilizarse diferente, especialmente haciendo uso de medios no motorizados y del sistema de transporte público, proponiendo incluso ideas de mejora para el mismo.

También es cierto que los modos de transporte no motorizados representan para los jóvenes más que un instrumento para desplazarse. El uso de medios como la patineta, el monociclo, los patines y la bicicleta definen sus estilos de vida e intereses, e incluso se convierten en componentes fundamentales de la creación de subculturas juveniles. Por lo tanto, aunque no es posible afirmar que el uso de estos medios es una patrón habitual, el imaginario de lo que estos representan para este colectivo juvenil como alternativas “chéveres”, libres y divertidas para moverse por la ciudad, si se puede considerar como una pauta de movilidad asociada a la percepción.

De la misma manera, ir a pie representa para los jóvenes una actividad que disfrutan y que además constituye uno de los comportamientos más comunes de su movilidad cotidiana. La voluntad de caminar se relaciona con el de-

seo colectivo de conocer la ciudad y recorrerla, a pesar de que la movilidad realizada no dé cuenta de este. Los jóvenes de Medellín no se mueven mucho por la ciudad, permanecen generalmente en la zona en la que habitan (en especial si son menores de edad) y en la zona educativa o laboral, en el caso de los mayores. Esta restricción en la movilidad está asociada casi siempre a condiciones económicas y de tiempo, y puede derivar en la estigmatización de espacios de la ciudad.

Si bien se puede identificar un fuerte interés de este colectivo social por los modos no motorizados y por usar los sistemas de transporte público, no es menos cierto que muchos de los jóvenes expresan que les gusta desplazarse en moto debido a la sensación de adrenalina generada por la velocidad y la agilidad de este medio, aun cuando este les provoca miedo debido a los riesgos que conlleva.

Otra pauta de movilidad encontrada es el hecho de que los jóvenes consideran el sistema Metro como la mejor opción para desplazarse cuando se requiere economía y rapidez. Este comportamiento demuestra el planteamiento de Mosquera (2015) que afirma que para cambiar la actitud de las personas hacia el uso del transporte público y el comportamiento de movilidad, se requiere hacer de este una opción competitiva, con ventajas percibidas sobre el automóvil particular, con importantes factores que incluyen

publicación de información como programación, frecuencia, comodidad y publicaciones sobre seguridad, además de proporcionar conveniencia y fiabilidad. La percepción de los jóvenes frente al SITVA y el uso creciente del mismo dan cuenta de los esfuerzos realizados para crear una cultura alrededor de este sistema (Cultura Metro) y por mejorar la calidad del servicio del mismo. Sin embargo, los jóvenes expresan repetidamente preocupación y disgusto por la saturación de la capacidad del metro y por las fallas técnicas ocasionales que han paralizado el sistema, colapsando la movilidad general en la ciudad.

Finalmente, es una conducta muy común que los jóvenes sientan desespero, desagrado, estrés e incluso susto por la forma de manejar de los conductores de bus. Estas condiciones junto con la tensión generada por los trancones y el desconocimiento de las rutas, hace que este colectivo juvenil prefiera en la medida de lo posible no usar este medio de transporte.

El conjunto de las pautas de movilidad y los resultados presentados anteriormente constituyen el modelo de movilidad de los jóvenes en Medellín. No obstante, es importante señalar que las emociones pueden variar significativamente dependiendo de cada individuo y sus condiciones particulares en un momento específico. Es decir, las emociones que una persona siente al usar un medio

de transporte se ven afectadas por su estado emocional general. Por otro lado, si bien la pertenencia a este colectivo social es un elemento importante para precisar un modelo de movilidad, la definición de este modelo específico se realiza a partir de los objetivos concretos de cada investigación y del perfil del grupo a partir del cual se desarrolla cada estudio.



Fotografía 45.

Fuente: Secretaría de Seguridad y Convivencia de Medellín

6.2. Las pautas de movilidad de los jóvenes vs los sistemas de movilidad en la ciudad

Con el propósito de contrastar las pautas de movilidad de los jóvenes con las características de uso de los sistemas de movilidad y con las políticas públicas y planes de movilidad de la ciudad, se analiza cada pauta poniéndola en relación con las condiciones del joven que inciden en dicho comportamiento y con las condiciones de los sistemas de movilidad. Posteriormente, se evalúa si estas últimas favorecen o limitan a los jóvenes en el desarrollo de estrategias de movilidad para satisfacer sus necesidades o deseos. El análisis realizado se presenta en la siguiente tabla:

| Pauta: Los jóvenes en Medellín... | Condiciones del joven que inciden en la pauta de movilidad | Condiciones de los sistemas de movilidad que inciden en la pauta de movilidad | | | Favorece/ Limita | Tipo de movilidad |
|--|--|---|--|---|---|---------------------|
| | Categorías de análisis | Categorías de análisis | Sistemas de movilidad | Políticas y Planes | | |
| Prefieren y necesitan medios de transporte económicos y/o gratuitos. | Ocupación | Tarifa | SITVA solo ofrece tarifas diferenciadas por estudiar en una institución educativa vinculada al programa y el acceso al beneficio es restringido. | No existen políticas de tarifas especiales o beneficios para jóvenes. | Limita | Movilidad potencial |
| | Nivel de renta | | SITVA no ofrece tarifas diferenciadas para jóvenes. | | | |
| | | | La tarifa de bus (TPM) es estándar para todos los usuarios. | Las tarifas del transporte colectivo en la ciudad es especialmente alto (CAF) | Limita | Movilidad potencial |
| | | | La ciudad promueve la implementación y el uso de opciones de movilidad gratuitas a través del sistema Encicla. | - | Favorece | Movilidad efectiva |
| | Estructura Familiar | El cubrimiento de red de Encicla es limitado, muchos jóvenes no cuentan con una bicicleta propia. | Los beneficios otorgados por los acuerdos 40 y 41 de 2014 aplican solo para estudiantes de algunas instituciones educativas y que cumplan unas condiciones particulares. Muchos jóvenes no conocen los beneficios de estos programas | Limita | Movilidad potencial - No efectiva, no concebida | |
| Aptitudes físicas | Distancia | Ir a pie es una buena opción cuando las distancias a recorrer son cortas. Para largas distancias se requiere otra opción de transporte. | | Favorece | Movilidad efectiva | |

Tabla 19. Pautas de movilidad de los jóvenes en relación con los sistemas de movilidad de la ciudad
Elaboración propia

| Pauta: Los jóvenes en Medellín... | Condiciones del joven que inciden en la pauta de movilidad | Condiciones de los sistemas de movilidad que inciden en la pauta de movilidad | | | Favorece/ Limita | Tipo de movilidad |
|--|--|---|---|---|---------------------|---------------------|
| | Categorías de análisis | Categorías de análisis | Sistemas de movilidad | Políticas y Planes | | |
| No poseen pase para conducir. | Edad | Accesibilidad | El pase para conducir puede ser obtenido a partir de los 16 años | El pase para conducir puede ser obtenido a partir de los 16 años | Neutro | Movilidad potencial |
| | Autonomía | Multimodalidad | Existen 8 modos de transporte público e ir a pie como alternativas | Las políticas públicas se enfocan en un sistema multimodal y en mejorar la calidad del servicio | Favorece | Movilidad efectiva |
| Tienen la capacidad física para desplazarse con facilidad. | Aptitudes físicas | Fuente energética | La bicicleta o ir a pie como modos de transporte requieren un esfuerzo físico que en términos generales puede ser realizado por una persona joven | Los lineamientos de ONU promueven el desplazamiento en bicicleta o a pie | Favorece | Movilidad efectiva |
| | Autonomía | Accesibilidad | La distancia entre las estaciones del SITVA puede ser extensa, pero es posible caminar entre una y otra | Se proyecta construir nuevas estaciones entre las existentes | Favorece | Movilidad efectiva |

| Pauta: Los jóvenes en Medellín... | Condiciones del joven que inciden en la pauta de movilidad | Condiciones de los sistemas de movilidad que inciden en la pauta de movilidad | | | Favorece/ Limita | Tipo de movilidad |
|--|--|---|--|---|--|---------------------|
| | Categorías de análisis | Categorías de análisis | Sistemas de movilidad | Políticas y Planes | | |
| Tienen como principal motivo de viaje lo educativo/laboral, seguido de lo personal/familiar y lo social/cultural. Además su principal destino es la casa de los amigos. | Motivo del viaje | Distancia | Ir a pie les permite acceder cuando la distancia no es muy larga. Cercanía entre las actividades = reducción de desplazamientos motorizados. | - | Favorece | Movilidad efectiva |
| | | | Muchas de las actividades educativas, laborales, culturales y sociales se dan en espacios dispersos por la ciudad o lejos de zonas residenciales. | No existen políticas de tarifas especiales o beneficios para jóvenes | Limita | Movilidad latente |
| | | Cubrimiento de red | SITVA y el TPM tienen un cubrimiento de red que abarca gran parte del área de la ciudad | En el Plan Maestro del Metro se proyecta extender el cubrimiento de red del sistema | Favorece | Movilidad potencial |
| | | | Ciclorrutas con cubrimiento de red limitado, al igual que Encicla Andenes escasos en algunos barrios de la ciudad por carencia de espacio y planeación | Se proyecta que para el 2019 se extienda a 120 km. El perímetro de operación y expansión de Encicla se proyecta solo para zonas valle. Se menciona como un reto desde ONU-Hábitat y en el Plan Maestro de Movilidad: ineficiencia de la accesibilidad peatonal a los espacios de la ciudad y malas instalaciones para el transporte no motorizado | Limita | Movilidad latente |
| | | | Horario | Encicla tiene un horario de funcionamiento limitado a lo educativo. Los otros sistemas tienen horarios extendidos pero no siempre cubren las horas de actividades de ocio y entretenimiento. | Se proyecta extender los horarios de uso del sistema Encicla | Limita |
| Recursos económicos (Nivel de renta - Estrato) | Tarifa | SITVA solo ofrece tarifas diferenciadas por estudiar en una institución educativa vinculada al programa y el acceso al beneficio es restringido | Los beneficios otorgados por los acuerdos 40 y 41 de 2014 aplican solo para estudiantes de algunas instituciones educativas y que cumplan unas condiciones particulares. Muchos jóvenes no conocen los beneficios de estos programas | Neutro | Movilidad potencial | |

| Pauta: Los jóvenes en Medellín... | Condiciones del joven que inciden en la pauta de movilidad | | Condiciones de los sistemas de movilidad que inciden en la pauta de movilidad | | Favorece/ Limita | Tipo de movilidad |
|---|--|--|---|--|---------------------|----------------------|
| | Categorías de análisis | Categorías de análisis | Sistemas de movilidad | Políticas y Planes | | |
| Quieren conocer y recorrer la ciudad. Quisieran ir con más frecuencia a lugares culturales, sociales, recreativos y deportivos. No lo hacen por falta de dinero o por no saber como ir. | Motivo del viaje | Cubrimiento de red | Los sistemas de transporte público cubren rutas a la mayoría de los lugares que los jóvenes quisieran visitar, ya sea SITVA, bus o encicla. | No se evidencia políticas públicas específicas dirigidas a promover la movilidad con fines culturales, sociales o recreativos. | Favorece | Movilidad potencial |
| | Recursos económicos (Nivel de renta - Estrato) | Tarifa | Las tarifas del transporte colectivo en la ciudad es especialmente alto (CAF) | ONU-Hábitat promueve el acceso de todos a sistemas de transporte que tengan en cuenta cuestiones de edad. No se identifican políticas públicas en la ciudad que respondan a estos lineamientos | Limita | Movilidad potencial |
| | | | SITVA ofrece tarifas estandarizadas. Solo aplica tarifa diferenciada por estratos del sisben para transferencias a la línea L. | | Limita | Movilidad potencial |
| | Conocimiento | Información sobre el servicio | SITVA y Encicla cuentan con páginas web con información completa sobre el funcionamiento de los sistemas y su cobertura | - | Favorece | Movilidad concebida |
| | | | SITVA lanzó recientemente la aplicación móvil con información actualizada sobre el sistema | | Favorece | Movilidad concebida |
| | | | Las rutas de buses son difíciles de encontrar en medios digitales o confusa para consultar. Recientemente se ha incluido información sobre algunas de las rutas en los paraderos de bus | | Limita | Movilidad potencial |
| Apropiación del territorio | Existen 8 modos de transporte público e ir a pie como alternativas | El PEJ tiene como uno de sus objetivos ampliar el horizonte de comprensión de los jóvenes sobre sus territorios. Esta visión se fomenta a través de actividades de apropiación del territorio como Medellín en la Cabeza (Secretaría de Juventud), Vigías del patrimonio (Secretaría de Cultura) y Turismo comunitario (Secretaría de Turismo) | Favorece | Movilidad efectiva | | |

| Pauta: Los jóvenes en Medellín... | Condiciones del joven que inciden en la pauta de movilidad | | Condiciones de los sistemas de movilidad que inciden en la pauta de movilidad | | Favorece/ Limita | Tipo de movilidad |
|---|--|--|---|--|---------------------|----------------------|
| | Categorías de análisis | Categorías de análisis | Sistemas de movilidad | Políticas y Planes | | |
| Utilizan la bicicleta, el monociclo, la patineta y los patines como componentes de su estilo de vida. Estos son para ellos un símbolo de libertad, diversión (parche) y flexibilidad. | Percepción: cómodo, sostenible, eficiente, flexible | Fuente energética, velocidad, frecuencia | Encicla es concebido como un medio de transición y adaptación al uso de la bicicleta como medio de transporte | La bicicleta toma cada vez más fuerza como medio de transporte en la ciudad, en el modelo de movilidad proyectado en el PMMVA 2009, Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta, Ley 1811 de 2016, Acuerdos Municipales 40 y 41, y otros. | Favorece | Movilidad efectiva |
| | Emoción: alegría, diversión, salud | - | | | | |
| | Emoción: miedo | Seguridad | Las vías o sistemas articuladores para desplazarse haciendo uso de estos medios pueden estar en condiciones inadecuadas para realizar un uso seguro de los mismos o no tener cubrimiento en muchas zonas de la ciudad. No contar con estas condiciones genera miedo en algunos jóvenes frente al uso de estos medios. | Se proyecta que para el 2019 la red de ciclorutas se extienda a 120 km. El perímetro de operación y expansión de Encicla se proyecta solo para zonas valle. No se encuentra políticas o planes que incluyan el diseño de sistemas articuladores para el uso de estos modos | Limita | Movilidad latente |
| | Autonomía | Servicio técnico (para el caso Encicla) | Estos medios no requieren un pase de conducir pero si conocimientos y habilidades. No existe un programa de formación en el uso técnico de estos modos o en su uso como medios de transporte en el entorno urbanos (recomendaciones y normatividad). No contar con estas condiciones genera miedo en algunos jóvenes frente al uso de estos medios. | La ley 1811 establece beneficios para bicisuarios, normas, prohibiciones y multas. No existe difusión de esta información o un mecanismo que garantice que los usuarios de estos modos de transporte conozcan de su uso adecuado en la ciudad. | Limita | Movilidad potencial |

| Pauta: Los jóvenes en Medellín... | Condiciones del joven que inciden en la pauta de movilidad | Condiciones de los sistemas de movilidad que inciden en la pauta de movilidad | | | Favorece/ Limita | Tipo de movilidad |
|---|--|---|---|---|---------------------|--------------------|
| | Categorías de análisis | Categorías de análisis | Sistemas de movilidad | Políticas y Planes | | |
| Usan como principal medio de desplazamiento el ir a pie. Además, lo disfrutaban pues les permite conocer, relajarse y aportar a su salud. | Motivo del viaje | Distancia | Ir a pie les permite acceder cuando la distancia no es muy larga. Cercanía entre las actividades = reducción de desplazamientos motorizados. | El PMMVA fija como uno de los retos de la movilidad en la ciudad promover la cercanía entre las actividades y promover el uso de medios de desplazamiento no motorizados. | Favorece | Movilidad efectiva |
| | | Cubrimiento de red | Andenes escasos en algunos barrios de la ciudad por carencia de espacio y planeación | Se menciona como un reto desde ONU-Hábitat y en el Plan Maestro de Movilidad: ineficiencia de la accesibilidad peatonal a los espacios de la ciudad y malas instalaciones para el transporte no motorizado. | Limita | Movilidad efectiva |
| | | Horario | No tiene restricciones de horario. Solo si se asocia a la seguridad. | - | Favorece | Movilidad efectiva |
| | Recursos económicos (Nivel de renta - Estrato) | Tarifa | No requiere tarifa | Existen beneficios económicos o laborales para bicisuarios pero no para quienes caminan a su trabajo. | Favorece | Movilidad efectiva |
| | Percepción | Seguridad | Ir a pie puede ser inseguro debido a las zonas por las que pasan, por lo que a veces necesitan ir acompañados o realizar rutas más extensas (si hay fronteras invisibles) | Características de la ciudad no asociada directamente a una política o plan de movilidad. | Limita | - |
| | Percepción: cómodo, sostenible, flexible | | | El diseño urbano puede favorecer el disfrute de los desplazamientos. No se identifican políticas o planes enfocados específicamente a mejorar la percepción del ir a pie como modo de desplazamiento. | Favorece | Movilidad efectiva |
| | Emoción: Alegría | | | | | |

| Pauta: Los jóvenes en Medellín... | Condiciones del joven que inciden en la pauta de movilidad | Condiciones de los sistemas de movilidad que inciden en la pauta de movilidad | | | Favorece/ Limita | Tipo de movilidad |
|--|--|---|---|--|---------------------|---------------------|
| | Categorías de análisis | Categorías de análisis | Sistemas de movilidad | Políticas y Planes | | |
| Les gustan las motos por su agilidad y velocidad a pesar de que sienten miedo de los riesgos que pueden correr al usarlas. | Percepción: eficiente | Velocidad | La velocidad de este medio depende de la velocidad máxima permitida en cada vía | Normatividad sobre los límites de velocidad permitidos en cada vía de la ciudad | Neutro | Movilidad efectiva |
| | Emoción: alegría, adrenalina | Velocidad | La velocidad de este medio depende de la velocidad máxima permitida en cada vía | - | Neutro | Movilidad efectiva |
| | Percepción: inseguro | Seguridad | Los requisitos para acceder a una licencia de conducción han sido básicos. Las características específicas del modo de transporte lo hacen más inseguro que otros medios. | Existe mucha normatividad asociada a este medio de transporte: No siempre se da cumplimiento a estas normas por parte del usuario o un control riguroso por parte del ente correspondiente. Las personas entre 14 y 28 años son el grupo con mayor número de muertos en accidentes de tránsito en la ciudad, especialmente en moto. Plan de Movilidad Segura busca mitigar estas tendencias. No se conocen resultados de implementación del mismo. | Limita | Movilidad potencial |

| Pauta: Los jóvenes en Medellín... | Condiciones del joven que inciden en la pauta de movilidad | Condiciones de los sistemas de movilidad que inciden en la pauta de movilidad | | | Favorece/ Limita | Tipo de movilidad |
|--|---|--|--|--|---------------------|----------------------|
| | Categorías de análisis | Categorías de análisis | Sistemas de movilidad | Políticas y Planes | | |
| Consideran el metro como la mejor opción cuando se requiere rapidez y economía, pero les molesta la saturación del sistema en algunas horas del día. | Motivo del viaje | Cubrimiento de red | SITVA tiene un cubrimiento de red amplio respecto a la ciudad | El Plan Maestro del Metro proyecta ampliar el cubrimiento de red del sistema | Favorece | Movilidad efectiva |
| | Recursos económicos (Nivel de renta - Estrato) | Intregado | Las tarifas del sistema integrado de transporte favorecen el uso de múltiples medios para llegar al destino | La implementación de tarifas únicas se plantean como un reto en el PMMVA | Favorece | Movilidad efectiva |
| | | Tarifa | La tarifa de SITVA es similar o menor a la de otros medios de transporte público | | Favorece | Movilidad efectiva |
| | Percepción: eficiente, confiable, cómodo vs incómodo | Capacidad | La capacidad el Metro se satura durante las horas pico de la movilidad en la ciudad | En el Plan Maestro del Metro no especifica una estrategia para aumentar la capacidad del mismo. Se habla de distribuir flujos con nuevas líneas como el corredor de la 80. | Limita | Movilidad potencial |
| | | Velocidad | Los carriles exclusivos del sistema no dependen de la congestión vehicular | - | Favorece | Movilidad efectiva |
| | | Frecuencia | La frecuencia de los medios del SITVA es alta lo que favorece el cumplimiento de los itinerarios del usuario, excepto en el Metroplús | En el Plan Maestro del Metro no especifica una estrategia para aumentar la frecuencia de Metroplús, pero recientemente se anunció la incorporación de nuevos buses al sistema. | Favorece | Movilidad efectiva |
| | | Multimodalidad | No hay un plan de contingencia con otros modos de transporte que pueda relevar al metro en caso de una interrupción en el funcionamiento | - | Limita | - |

| Pauta: Los jóvenes en Medellín... | Condiciones del joven que inciden en la pauta de movilidad | Condiciones de los sistemas de movilidad que inciden en la pauta de movilidad | | | Favorece/ Limita | Tipo de movilidad |
|---|---|--|--|---|---------------------|----------------------|
| | Categorías de análisis | Categorías de análisis | Sistemas de movilidad | Políticas y Planes | | |
| Sienten desespere, estrés y miedo por la forma de manejar de los conductores de Bus, los trancones y la contaminación que estos generan. Usan este medio cuando es la opción directa, la más cercana o la única opción. | Motivo del viaje | Cubrimiento de red | Amplia oferta de rutas de buses en relación con la ciudad. | El Decreto 879 de 2014 establece que la expansión del servicio responda al crecimiento de la ciudad. Se promueve el uso de este medio de transporte como medio de transporte público. | Favorece | Movilidad potencial |
| | Percepción: ineficiente, no-confiable, no-sostenible | Velocidad | La velocidad del bus depende del flujo del tráfico en la ciudad, lo que dificulta el cumplimiento de itinerarios de viaje en cuanto al tiempo. Existen carriles preferenciales. No existe una cultura del uso de los mismos por parte de los conductores y de otros usuarios de la vía. | - | Limita | Movilidad potencial |
| | | Fuente energética | Combustibles fósiles que generan contaminación | El Decreto 879 de 2014 establece el mantenimiento técnico y la renovación de la flota. No se encontraron (en el desarrollo de la investigación) políticas públicas que beneficien el transición a fuentes energéticas limpias | Limita | Movilidad potencial |
| | | Seguridad | Los conductores de los buses son asignados o vinculados a cada empresa privada a cargo de las rutas. No se conoce (en la investigación) una exigencia de formación básica de estos. De hecho, se supo por medio de un propietario de buses que en ocasiones las mismas empresas asociadas el TPM dificultan la implementación de procesos de formación para los conductores. | Se han realizado programas de formación en cultura vial con conductores. No se conocen estudios de impacto o resultados de estos programas. La formación de los conductores no se menciona en el Decreto 879 de 2014. | Limita | Movilidad potencial |
| | Conocimiento | Información del servicio | No existe un sitio oficial de información sobre el transporte público colectivo. | El Decreto 879 de 2014 que establece las políticas de TPM establece que este debe informar a los usuarios sobre los cambios en las rutas y en la operación. Sin embargo, no existe un canal oficial para difundir esta información. | Limita | Movilidad potencial |

Tabla 19. Pautas de movilidad de los jóvenes en relación con los sistemas de movilidad de la ciudad

6.3. Tipos de movilidad de los jóvenes en Medellín

La movilidad de las personas se da en función de las opciones disponibles de transporte. No obstante, los deseos o necesidades de movilidad de un grupo o individuo pueden trascender las restricciones físicas de los sistemas de movilidad.

La infraestructura y los medios de transporte existentes en la ciudad representan la movilidad potencial, en otras palabras, estas son las diferentes alternativas disponibles para que las personas se desplacen de un lugar a otro. En las tablas de la sección 6.2 se exponen diferentes sistemas y planes de movilidad que podrían ser usados por los jóvenes o beneficiarlos, independientemente de que los conozcan o de que los consideren una opción posible para ellos. La inexistencia de tarifas especiales para jóvenes, la no integración de tarifas de buses a los demás sistemas, el desconocimiento de programas como “En bici a la U” o “En bici al Colegio”, las limitaciones de horario del sistema Encicla, los buses o el SITVA, la no tenencia de un medio de transporte propio, el desconocimiento de las rutas de TPM, la inseguridad vial para las motos, bicicletas y el ir a pie; el no saber usar modos como la bicicleta o la patineta, la saturación de capacidad del SITVA, los trancones en la vías vehiculares, el estrés y el disgusto causado por los conductores de bus y la contaminación generada por estos, son algunos de los factores que condicionan las decisiones que toman los jóvenes para movilizarse, limitando la movilidad potencial.

En la medida que las alternativas disponibles son conocidas por los jóvenes se convierten en la movilidad concebida. A través del voz a voz estos pueden enterarse de las opciones que existen para realizar un recorrido específico, pero esta fuente de información puede ser parcial, sesgada o incorrecta, ya que depende del conocimiento de la persona a la cual se le pregunte. En cambio, las redes o canales de información oficiales de los diferentes sistemas de transporte pueden ofrecer un panorama preciso y completo sobre las rutas y los itinerarios. De este modo, el acceso a la información se puede considerar como un factor para favorecer el desplazamiento de los jóvenes por la ciudad. En este sentido, se encuentra que el SITVA y Encicla cuentan con páginas web y aplicaciones digitales que brindan información actualizada sobre las características de uso de los sistemas y de su cubrimiento de red. Contrariamente sucede con los buses de TPM, lo que dificulta que los jóvenes estén informados sobre las rutas, haciendo que en ocasiones este medio de transporte quede por fuera de las opciones que el joven valora para elegir una estrategia de movilidad.

Una vez identificadas las alternativas existentes, el joven evalúa sus recursos y capacidades (condiciones objetivas), y los relaciona con las condiciones de uso de los sistemas de movilidad. Si las características se ajustan a sus posibilidades, el joven considera dicho sistema o medio como

una opción factible para realizar el desplazamiento, esta o estas representan la movilidad efectiva. De acuerdo con lo anterior, la distancia, el cubrimiento de red, los horarios, las tarifas, la accesibilidad, la frecuencia y la velocidad pueden constituir factores que favorecen la movilidad de los jóvenes si se adaptan a la condiciones promedio de estos en cuanto a ocupación, nivel de renta, aptitudes físicas, autonomía y motivos de viaje. En las tablas de la sección anterior se relacionan estas condiciones y se identifica cuales de ellas favorecen o limitan el uso de los medios de transporte por parte de los jóvenes en Medellín. Por ejemplo, SITVA cuenta con tarifas integradas, horarios extensos, cubrimiento de red amplio y velocidad. No obstante, el valor del pasaje a veces puede ser inasequible para un joven que desea ir al teatro pero depende de los recursos económicos limitados de su familia. Por el contrario, el servicio de Encicla es gratuito pero debido a las limitaciones en cuanto a cubrimiento de red u horario, este podría no comprender la zona de origen o de destino del joven, o los horarios definidos en la programación de la obra teatral. La disponibilidad de medios con tarifas especiales o gratuitos, las distancias cortas, los múltiples opciones de transporte disponibles y su cubrimiento de red, la capacidad de los jóvenes para usar modos impulsados por la fuerza física, el conocimiento del territorio, la percepción de bienestar y sostenibilidad, la amplitud en los horarios de servicio y la velocidad de desplazamiento

son factores que favorecen la movilidad de los jóvenes, ya que son permiten que los modos de transporte se adapten a sus necesidades específicas.

Asimismo, al ponderar las opciones posibles con sus deseos y preferencias (condiciones subjetivas) el joven elige un modo de desplazamiento y un itinerario (estrategia de movilidad) para llegar a su destino. Esta elección es la movilidad realizada. Si por el contrario, el joven decide no satisfacer la necesidad o deseo que motiva el desplazamiento debido a las condiciones asociadas a las alternativas de movilidad existentes, se crea la movilidad latente. Las distancias largas al lugar de destino, el no saber usar determinados modos de transporte o no sentirse inseguros al hacerlo; y la inexistencia de los sistemas articuladores de movilidad adecuados son condiciones que limitan la movilidad a tal punto, que el joven renuncia a la posibilidad de acceder a las posibilidades de encuentro con otros o a los servicios que ofrece la ciudad.

Retomar los conceptos que enmarcan la investigación como categorías de análisis permite identificar las condiciones que favorecen o limitan la movilidad de este colectivo social (expuestas en las tablas de análisis de la sección 6.2). El hecho de que los sistemas o las políticas limiten la movilidad, no significa necesariamente que el desplazamiento no se realice, pero si constituyen un

factor que puede determinarlo dependiendo de la relevancia que tengan las condiciones limitantes para cada individuo.

En este orden de ideas, la transición entre un tipo de movilidad y otra se da en relación con las condiciones ofrecidas por los sistemas de transporte y los beneficios establecidos por los planes y políticas de movilidad. Por lo tanto, adaptar estas condiciones a las capacidades y requerimientos de movilidad reales de los jóvenes puede propiciar el paso de la movilidad potencial a la movilidad realizada. A medida que las opciones de movilidad existentes (potencial) son conocidas (concebidas) y posibles (efectiva) para los jóvenes, se garantiza el acceso de estos a los espacios y oportunidades de la ciudad.



Fotografía 46.

Fuente: Secretaría de Seguridad y Convivencia de Medellín

CONCLUSIONES

La movilidad cotidiana es una práctica social de desplazamiento, motivada por deseos y necesidades de acceder a los bienes y servicios necesarios para el desarrollo de la vida; y es realizada de acuerdo con las capacidades del individuo y los medios disponibles. En este sentido, los sistemas de movilidad que dispone la ciudad pueden promover la integración de una persona a la sociedad y a las actividades cotidianas.

En Medellín se han realizado grandes inversiones para extender el cubrimiento de red de los sistemas integrados de transporte y de este modo, disminuir la exclusión territorial. Sin embargo, para que la movilidad se convierta en un verdadero factor de inclusión, debe planearse desde un enfoque más humano, que comprenda las capacidades propias y diferenciadas de cada colectivo social. Esta información puede ser difícil de obtener a través de estudios convencionales de movilidad pues estos generalmente son de carácter cuantitativo y se enfocan en medir los flujos de la población. Complementar estos análisis con estudios cualitativos permite entender las necesidades reales de los individuos en cuanto a movilidad.

La investigación realizada permitió recopilar información sobre las necesidades de movilidad de los jóvenes de Medellín, teniendo en cuentas sus condiciones particulares. Además, el trabajo empírico hizo posible reconocer

las preferencias de estos individuos y conectarse con las emociones que les generan los sistemas de transporte disponibles en la ciudad. De este modo se encontró que la movilidad de los jóvenes es fuertemente determinada por factores económicos, que las actividades sociales y culturales motivan su deseo de desplazarse a pesar de que no siempre pueden satisfacerlo, que estos disponen de las aptitudes para moverse de forma autónoma y en medios que requieren esfuerzo físico, que los moviliza el interés por el medio ambiente, que valoran los medios de transporte público disponibles en Medellín, que identifican los modos alternativos como un estilo de vida y que buscan opciones de transporte rápidas como el metro o la moto para optimizar su tiempo aunque disfrutan ir a pie, como una forma de conocer su territorio.

En los datos obtenidos se encontraron comportamientos similares a los hallados en la Encuesta de Origen y Destino 2017 en cuanto a los destinos y los modos de transporte utilizados con mayor frecuencia. Integrar la información de ambos enfoques de estudio contribuye a proponer desde la planeación urbana, soluciones con mayor solidez técnica y enfocadas en las personas.

Contrastar las pautas de movilidad de los jóvenes con las características de uso de los sistemas de movilidad y con las políticas públicas y planes, permitió identificar los

vacíos existentes en el diseño del servicio y en las estrategias implementadas por los sistemas de transporte de Medellín. Estos pueden evidenciarse en las condiciones que limitan la movilidad (ver tabla 19). Adaptar dichas condiciones para que respondan a las capacidades y necesidades reales de los jóvenes puede promover su movilidad por la ciudad.

A partir del análisis realizado se identifican algunas estrategias que podrían implementarse desde el sector público y desde las empresas que administran los sistemas de movilidad para contribuir a mejorar las condiciones de movilidad de los jóvenes. Entre ellas:

- Aprovechar el uso intensivo que hacen los jóvenes de las TIC para crear espacios informativos sobre las rutas de TPM y otra información del sistema, o bien, establecer alianzas institucionales para oficializar y dar a conocer aplicaciones que ya contienen estos datos;
- Establecer tarifas mensuales, trimestrales o anuales que les permitan a los jóvenes usar de forma ilimitada los medios vinculados al SITVA con el propósito de que puedan acceder a actividades culturales, sociales, deportivas y de ocio, sin gastar más de su presupuesto básico

para movilidad (generalmente usado para fines educativos y laborales);

- Diseñar y desarrollar las condiciones técnicas y de servicio para incluir bicicletas eléctricas en el sistema de bicicletas públicas y así, facilitar el acceso a zonas inclinadas de la ciudad (gran parte del territorio);
- Ampliar los horarios del sistema de bicicletas públicas Encicla los sábados y domingos, y evaluar la posibilidad de incorporar rutas complementarias al SITVA en los horarios nocturnos y de madrugada para facilitar la movilidad de los jóvenes con motivo de ocio o entretenimiento teniendo en cuenta que las actividades como conciertos, cines y celebraciones sociales tienden a extenderse más tarde las 11:00 p.m.;
- Crear programas pedagógicos que disminuyan los riesgos de usar medios de transporte frente a los cuales los jóvenes sienten miedo. En cuanto a la moto, se plantea la necesidad de reforzar la formación de los conductores como requisito para acceder a un pase, y en cuanto a los buses de TPM se considera fundamental exigir la formación continua para los conductores. Ambos procesos deben complementarse con un control efectivo de la normatividad;

- Crear espacios de entrenamiento para el uso de modos de transporte alternativos como la bicicleta (desarrollar habilidades y dar a conocer las normas de seguridad en la vía), los patines o las patinetas. Esta estrategia se considera como la más relevante para la investigación debido a su facilidad de implementación y al impacto y la acogida que podría tener por parte de este colectivo social.

Comprender que los jóvenes usan los medios de transporte público y los modos de transporte no motorizados porque les gustan, porque representan para ellos un estilo de vida o porque responden a su convicción innata por el cuidado al medio ambiente, abre la oportunidad para pensar en planes e infraestructuras de la movilidad que promuevan el uso intensivo de estos medios. Incluso estableciéndolos como sistemas de transporte público económicos o gratuitos, ya que son medios priorizados en los lineamientos urbanos internacionales y en los planes de movilidad de Medellín.

Cabe señalar que la voluntad explícita de los jóvenes de usar estos modos como su medio ideal para desplazarse por la ciudad, y el poco interés que expresan por tener un automóvil podría significar un cambio generacional o de pensamiento en la sociedad frente a la movilidad

urbana. Adicionalmente, la percepción y las emociones identificadas en los jóvenes frente al sistema integrado de transporte dan cuenta de que la ciudad ha logrado instaurar sistemas de movilidad confiables, cómodos y económicos, por lo tanto competitivos frente al automóvil, contribuyendo a crear un cambio de actitud hacia el transporte público y de comportamiento en la movilidad.

Por su parte, entender que los jóvenes en su proceso de construcción de identidad social tienen la necesidad de estar al lado de alguien y encontrarse con sus pares, permite dar relevancia a motivos de viaje no convencionales (sociales, culturales, recreativos) en los estudios de la movilidad. Según Lechner (2004), esta socialización tiene un impacto importante en la interiorización de las normas sociales y de los hábitos compartidos que le permiten al joven construir convivencia.

En lo referente a las políticas públicas y los planes de movilidad vigentes en Medellín, se encuentra que algunos de ellos están dirigidos a grupos específicos como las tarifas diferenciadas del SITVA, las cuales son solo para jóvenes de instituciones educativas afiliadas (además requieren muchos trámites y tienen cupos limitados) y los acuerdos municipales que aplican solo para algunos estudiantes de instituciones educativas públicas (no se verificó si se implementa el beneficio). Por lo tanto, no existe una

política real que beneficie específicamente a los jóvenes o que los incentive a moverse por la ciudad, a pesar de que se mencione de forma explícita la intención de promover su movilidad en los lineamientos internacionales de ONU-Hábitat y de que esta impacte directamente en todas las líneas estratégicas y de acción del Plan Estratégico de Juventud. Además, existen políticas nacionales que si bien están pensadas para beneficiar a los usuarios de la bicicleta como modo de transporte público, no son estrictas en su implementación; por ejemplo, actualmente no se concede un pasaje gratis por 30 veces de uso de biciparqueaderos en estaciones del SITVA.

En términos generales, se observó que establecer medidas asertivas de movilidad puede significar que los jóvenes accedan a espacios de la ciudad en donde pueden desarrollar al máximo sus potencial y sus intereses. A medida que un joven participa en actividades educativas, sociales y culturales, abre su visión del mundo en el vive, va más allá de su barrio, ocupa su tiempo libre en prácticas constructivas y logra crearse un panorama amplio de opciones de vida, lo cual puede contribuir a evitar su participación en actividades delictivas y puede estimular sus competencias para aportar a la sociedad de la cual hace parte. Si los jóvenes pasan a la edad adulta en un entorno que estimule el acceso a oportunidades, pueden convertirse en el motor para la creación de capital eco-

nómico y social. Medellín como ciudad debería proporcionar desde el sector público y privado las condiciones de movilidad necesarias para aprovechar el “bono demográfico” que experimenta actualmente.

Adicionalmente, desplazarse de forma libre por la ciudad les permite a los jóvenes ampliar la comprensión sobre su territorio, contribuyendo a disminuir la estigmatización y la segmentación social, y a adquirir un sentido de pertenencia; lo cual a su vez ayuda a mejorar la convivencia ciudadana y a crear apropiación de los espacios urbanos.

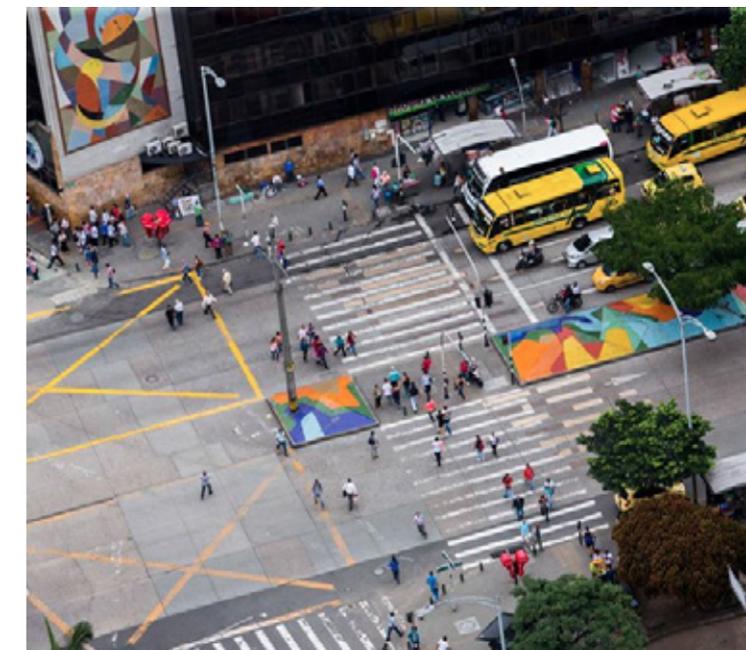
Como consideraciones metodológicas, es importante mencionar que los resultados de la investigación dan cuenta de las condiciones de movilidad de un grupo específico de jóvenes y se enfocan en relacionar la movilidad cotidiana con el acceso a las oportunidades de la ciudad. Si bien esta población representa las diferentes comunas de la ciudad y la distribución por edades, tiene un perfil limitado en cuanto al interés común por las artes (razón por la cual se inscribieron al programa Escuelas de Convivencia) y un predominio en la participación de jóvenes de estratos 1, 2 y 3. Por lo tanto, los resultados en cuanto a las pautas de movilidad de los jóvenes en Medellín pueden variar si se aplican a otro contexto o población de estudio. En estudios futuros podrían aplicarse las herramientas de investigación a jóvenes de estratos 4 y 5 con el fin de conocer más a detalle su

comportamiento respecto a la movilidad y motivarlos a usar de medios de transporte público o no motorizados, ya que es esta población la que tiende a usar con más frecuencia el vehículo particular teniendo un alto impacto en la movilidad de la ciudad.

La aplicación de herramientas cartográficas y artísticas permitió capturar el interés de los jóvenes por el taller, despertando incluso su curiosidad por recorrer zonas de la ciudad que no tenían en su imaginario. De este modo, se podría decir que se logró diseñar una herramienta metodológica para abordar los estudios urbanos con jóvenes; y que ligada a los momentos de reflexión consiguió sensibilizarlos y motivarlos a desplazarse por la ciudad para apropiarse de los espacios urbanos y para explorar lugares donde puedan encontrarse con otras personas y con nuevas ideas.

Esta investigación aporta información sobre la movilidad de los jóvenes en Medellín para la planeación de la movilidad en la ciudad; y desde lo disciplinar, propone herramientas nuevas para estudiar las pautas de movilidad propias de un colectivo social, pues no se encontraron estudios previos que indagaran específicamente sobre este tema.

Tanto los resultados obtenidos como las herramientas diseñadas se ponen a disposición para su uso libre en futuras investigaciones.



Fotografía 47.
Fuente: Sergio González

BIBLIOGRAFÍA

- Abebe, T., & Trine Kjørholt, A. (2012). Young people. Oslo.
- Agudelo Ramírez, A., Murillo Saá, L., Echeverry Restrepo, L., & Patiño López, J. A. (2013). Participación ciudadana y prácticas políticas de jóvenes en la cotidianidad. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 11(2), 587-602.
- Aguilar-Forero, N., & Muñoz, G. (2015). La condición juvenil en Colombia: entre violencia estructural y acción colectiva. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 13(2), 1021-1035.
- Alcaldía de Medellín. *Acuerdo 19 de 2014. Política Pública de Juventud de Medellín*. , (2014).
- Alcaldía de Medellín. *Acuerdo 48 de 2014. Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín*. , (2014).
- Alcaldía de Medellín. *Decreto 879 de 2014*. , (2014).
- Alcaldía de Medellín. (2015). *Plan Estratégico de Juventud 2015-2027. Una carta de navegación para el desarrollo sostenible y en equilibrio de sus juventudes*. (Primera ed.). Medellín.
- Álvarez, A. (2019). *Sistema de Bicicletas Públicas Encicla* [Telefónico].
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2005). *Plan maestro de movilidad para la región metropolitana del Valle de Aburrá* (Primera ed.). Medellín: Litografía Dinámica.
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2017). Encuesta Origen - Destino. Recuperado 6 de noviembre de 2018, de https://www.metropol.gov.co/encuesta_od2017_v2/index.html#/
- Avellaneda, P. (2009). La investigación cualitativa en el estudio de las relaciones entre movilidad cotidiana y pobreza en el contexto latinoamericano. Un caso aplicado en la Lima metropolitana. *Doc. Anál. Geogr.*, 55(1), 57-76.
- Bourdieu, P. (2000). *Cuestiones de sociología*. Ediciones Istmo S.A.
- Brand, P. (2012). *Movilidad urbana y pobrezas. Aprendizajes de Medellín y Soacha. El significado social de la movilidad*. Medellín: The Development Planning Unit.
- Buitrago, A. C. (2013). Movilidad cotidiana: La apropiación del espacio público por la comunidad afrocolombiana en el sector San Antonio-Medellín.(Escuela de Planeación Urbano-Regional). Universidad Nacional de Colombia, Medellín.
- Cabra-Torres, F., & Marciales-Vivas, G. P. (2009). Mitos, realidades y preguntas de investigación sobre los «nativos digitales»: una revisión. *Universitas Psychologica*, 8(2), 323-338.
- Cabrera-Arana, G., Velásquez-Osorio, N., & Orozco-Arbeláez, A. (2015). Movilidad: Aporte para su discusión. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 33(3), 429-434.
- Castro, G. (2005). Los jóvenes y la vida cotidiana: elementos y significados de su construcción. *Espacio Abierto*, 14(1), 7-23.
- Cebollada, À. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Doc. Anál. Geogr.*, 48(1), 105-121.
- Celis Ochoa, D., Herrera, M. C., Osorio, W., Vásquez, Á., & Pulido, H. (2017). Medellín, una ciudad de contrastes desde los ojos de sus jóvenes. *Revista Poiésis*, 32, 83-93.

- Concejo de Medellín. *Acuerdo 40 de 2014*. , (2014).
- Concejo de Medellín. *Acuerdo 41 de 2014*. , (2014).
- Congreso de Colombia. *Ley 1811 de 2016*. , (2016).
- De Castro, C. (1997). *La geografía de la vida cotidiana. De los mapas cognitivos al prejuicio regional* (Primera ed.). Barcelona: Ediciones Serbal.
- Escobar, E. A. (2018). *Acceso al espacio urbano a través de los sistemas de transporte en Medellín*. (Escuela de arquitectura y diseño). Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín.
- Grisales, H., & Arbeláez, M. P. (2006). Perfil de las condiciones de vida de los adolescentes jóvenes, zona urbana, ciudad de Medellín. *Investigaciones Andina*, 10(16), 10-31.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Que es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano/Territorial*, 21(2), 61-74.
- Guzmán Ariza, C. M., Chaparro Hurtado, H. R., & González Ulloa, E. O. (2017). Espacio público y prácticas corporales: un estudio de caso. *Bitácora Urbano/Territorial*, 27(1), 71-78.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Reverte.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Batista Lucio, Ma. del P. (2010). *Metodología de la investigación* (Quinta ed.). México: McGraw-Hill.
- Hurtado, D. (2010). Los jóvenes de Medellín: ¿Ciudadanos apáticos? *Nómadas*, 32(1), 99-115.
- Hurtado, D. R. (2011). “Ciudadesespacios” Recorridos y tránsitos de las prácticas culturales de jóvenes por la ciudad de Popayán. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 9(1), 215-226.
- INRS, Canada, IoS-VASS, Vietnam, & Health Bridge, Vietnam-Canada. (2015). *Youth-friendly public spaces in Hanoi* (p. 170). Hanoi.
- Jiménez, M. A. (2009). Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos. *Notas de población*, 17(2), 163-185.
- Lechner, N. (2004). Cultura juvenil y desarrollo humano. Jóvenes, *Revista de Estudios sobre Juventud*, 8(20), 12-27.
- López, F., Nieto, D. B., & Arias, C. (2010). Relaciones entre el concepto de movilidad y la ocupación territorial de Medellín. *Revista EIA*, 13(1), 23-37.
- Medellín Como Vamos. (2016a). *Informe de calidad de vida de Medellín* (pp. 154-166). Medellín: Medellín Como Vamos.
- Medellín Como Vamos. (2016b, noviembre 29). Movilidad metropolitana. Recuperado 6 de noviembre de 2018, de Medellín Cómo Vamos website: <https://www.medellincomovamos.org/centralizar-la-autoridad-de-transporte-es-la-tarea-pendiente-en-la-movilidad-metropolitana/>
- Medellín Como Vamos. (2017). *Encuesta de percepción ciudadana Medellín* (pp. 69-75). Medellín: Medellín Como Vamos.
- Medellín Como Vamos. (2018). ¿Qué nos deja la nueva encuesta Origen - Destino? Recuperado 6 de noviembre de 2018, de Medellín Cómo Vamos website: <https://www.medellincomovamos.org/que-nos-deja-la-nueva-encuesta-origen-destino/>

- Metro de Medellín. (2006). *Plan maestro 2006-2030 «Confianza en el futuro»*. 7.
- Miralles-Guasch, C., & Cebollada, À. (2008). La estructura social de la movilidad cotidiana. El caso de los polígonos industriales. *Anales de Geografía*, 28(2), 63-83.
- Miralles-Guasch, C., & Cebollada, À. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la A.G.E.N.*, 50, 193-216.
- Montenegro Martínez, L. (2004). Culturas juveniles y «Redes Generizadas» Hacia una nueva perspectiva analítica sobre la contemporaneidad juvenil en Colombia. *Tabula Rasa*, 2, 111-143.
- Mosquera, H. (2015). Dimensiones que conforman el riesgo de exclusión en el sistema de transporte en la ciudad de Cali, Colombia. *Cuadernos de Administración*, 31(53), 108-116.
- Naciones Unidas. (2017). *Nueva Agenda Urbana* (Primera ed.). Quito.
- O Keeffe, L., & Kerr, A. (2015). Reclaiming public space: sound and mobile media use by teenagers. *International Journal of Communication*, 9, 3562-3582.
- Oyelaran-Oyeyinka, O. (2013). *State of urban youth report 2012 - 2013*. Nairobi: Primera ed.
- Palacios, J. R., & Martínez, R. (2017). Descripción de características de personalidad y dimensiones socioculturales en jóvenes mexicanos. *Revista de Psicología*, 35(2), 453-438.
- Portillo Sánchez, M. (2006). Juventud, identidad y ciudad: algunos apuntes para la reflexión. *Andamios*, 2(4), 219-238.
- Ragan, D. (2014). *Cities of youth*. Nairobi.
- Ragan, D., Chebet, V., & Munyati, M. (2013). *World urban youth assembly 4* (p. 72). Nairobi: UN-Habitat.
- Reguillo, R. (2003). Las culturas juveniles: un campo de estudio; breve agenda para la discusión. *Revista Brasileira de Educação*, 23, 103-118.
- Restrepo, A. (2010). Los jóvenes y sus luchas por el reconocimiento. *Nómadas*, 32, 179-194.
- Restrepo, P. P. (2017, enero 11). La bici en Medellín: un camino largo por recorrer [Columnas de opinión]. Recuperado 6 de noviembre de 2018, de Medellín Cómo Vamos website: <https://www.medellincomovamos.org/la-bici-en-medellin-un-camino-largo-por-recorrer/>
- Restrepo, P. P. (2018a, febrero 21). Multimodalidad del transporte en Medellín [Columnas de opinión]. Recuperado 6 de noviembre de 2018, de Medellín Cómo Vamos website: <https://www.medellincomovamos.org/multimodalidad/>
- Restrepo, P. P. (2018b, mayo 2). Origen - Destino en el Valle de Aburrá [Columnas de opinión]. Recuperado 6 de noviembre de 2018, de Medellín Cómo Vamos website: <https://www.medellincomovamos.org/origen-destino-en-el-valle-de-aburra/>
- Restrepo, P. P. (2018c, mayo 9). ¿Hacia dónde nos movemos? [Columnas de opinión]. Recuperado 6 de noviembre de 2018, de Medellín Cómo Vamos website: <https://www.medellincomovamos.org/hacia-donde-nos-movemos/>
- Revilla Castro, J. C. (2001). La construcción discursiva de la juventud: lo general y lo particular. *Papers*, 63/64, 103-122.
- Rosario, & Ajuntament de Barcelona. (s. f.). *Carta de ciudades educadoras*.

- Rueda Seguro. (s. f.). Ciclo rutas - Medellín. Recuperado 16 de junio de 2019, de Google My Maps website: <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1n2RUKgPaQ19KBnEmOo9MT1aSipM>
- Saad, Paulo Murad, Miller, Tim, Holz, Mauricio, & Martínez, Ciro. (2012). *Juventud y bono demográfico en Iberoamérica*. Organización Iberoamericana de Juventud.
- Salerno, B. (2012). Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo. *Perspectiva Geográfica*, 17, 213-232.
- Secretaría de Movilidad de Medellín. (2014). *Plan Maestro de Movilidad Segura 2014-2020* (Primera Ed.). Medellín: Dinámica.
- Secretaría de Movilidad de Medellín. (s. f.-a). Buses. Recuperado 16 de junio de 2019, de <https://www.medellin.gov.co/movilidad/transito-transporte/buses>
- Secretaría de Movilidad de Medellín. (s. f.-b). Carril preferencial para buses. Recuperado 16 de junio de 2019, de <https://www.medellin.gov.co/movilidad/tpmedellin>
- Standler, K. (2014). Open spaces for young people. Teens open space. *International Journal of Contemporary Architecture "The New ARCH"*, 1(1), 1-6.
- Taguenca, J. A. (2016). La identidad de los jóvenes en los tiempos de la globalización. *Revista Mexicana de Sociología*, 78(4), 633-654.
- UNACLA. (2013). *Transport and mobility snapshots*.
- UN-Habitat. (2013). *Streets as public spaces and drivers of urban prosperity*. Nairobi.
- UN-Habitat. (2015). *Seventh session of world urban forum. Urban equity in development - Cities for life. Report* (p. 164). Nairobi: UN-Habitat.
- UN-Habitat. (2016). *La ciudad que necesitamos 2.0. Hacia un nuevo paradigma urbano* (p. 50).
- UN-Habitat. (2017). *Reporte del estado de la prosperidad de las juventudes urbanas en Colombia* (Primera ed.). Bogotá: 189.
- UN-Habitat. (2018). *Kuala Lumpur declaration on cities 2030*.
- UN-Habitat. (s. f.). Temas Urbanos - Movilidad. Recuperado 6 de noviembre de 2018, de <https://es.unhabitat.org/temas-urbanos/movilidad/>
- UN-Habitat, & Alhindawi, A. (2016). *Urban Youth Take Action to Implement the 2030 Agenda - UN-Habitat*. Recuperado 16 de mayo de 2019, de <https://unhabitat.org/urban-youth-take-action-to-implement-the-2030-agenda/>
- Universidad EAFIT, & Universidad de Medellín. (2013). *Sistema integrado de transporte masivo para Medellín y el Valle de Aburrá* (Reporte N.o 1). Medellín: Observatorio de políticas públicas del concejo de Medellín.
- Youthfulcities. (2013). *Better cities built by youth*. Presentado en Toronto. Toronto.



Fotografía 48.
Fuente: Sergio González

LISTADO DE ILUSTRACIONES

| | |
|--|-----|
| • ILUSTRACIÓN 1. MAPA DE CONCEPTOS | 25 |
| • ILUSTRACIÓN 2. MAPA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DEL VALLE DE ABURRÁ | 43 |
| • ILUSTRACIÓN 3. TARIFAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DEL VALLE DE ABURRÁ | 44 |
| • ILUSTRACIÓN 4. MAPA DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS ENCICLA | 47 |
| • ILUSTRACIÓN 5. POBLACIÓN DE JÓVENES POR COMUNA PROYECTADA A 2019. | 67 |
| • ILUSTRACIÓN 6. POBLACIÓN DE JÓVENES POR COMUNA PARTICIPANTES EN EL TALLER | 80 |
| • ILUSTRACIÓN 7. ENCUESTA | 87 |
| • ILUSTRACIÓN 8. STICKERS DE LOCACIÓN | 88 |
| • ILUSTRACIÓN 9. STICKERS DE MODO DE TRANSPORTE | 89 |
| • ILUSTRACIÓN 10. CARTOGRAFÍA I | 90 |
| • ILUSTRACIÓN 11. NUBE DE PALABRAS: CARACTERÍSTICAS DE LOS MODOS DE TRANSPORTE | 92 |
| • ILUSTRACIÓN 12. MOVILIDAD EN MEDELLÍN | 166 |



Ilustración 12. Movilidad en Medellín
Elaborado por joven participante de las Escuelas de Convivencia 2018

LISTADO DE TABLAS

| | |
|--|-----|
| • TABLA 1. POLÍTICAS PÚBLICAS Y PLANES ASOCIADOS A LA MOVILIDAD EN MEDELLÍN | 38 |
| • TABLA 2. TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE MEDELLÍN | 46 |
| • TABLA 3. CATEGORÍAS DE ANÁLISIS | 76 |
| • TABLA 4. ESTRUCTURA DEL TALLER | 85 |
| • TABLA 5. EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS SEGÚN INTENSIDAD Y VALORACIÓN | 93 |
| • TABLA 6. MANIFESTACIONES DE LAS EMOCIONES BÁSICAS Y SUS CARACTERÍSTICAS | 95 |
| • TABLA 7. TABLA DE REGISTRO DE EMOCIONES | 96 |
| • TABLA 8. TABLA DE REGISTRO DE EMOCIONES 1 | 97 |
| • TABLA 9. TABLA DE REGISTRO DE EMOCIONES 2 | 97 |
| • TABLA 10. TABLA DE REGISTRO DE EMOCIONES 3 | 98 |
| • TABLA 11. PERCEPCIÓN Y SIGNIFICADO DE LOS COLORES | 99 |
| • TABLA 12. PARTICIPACIÓN EN COLECTIVOS JUVENILES VS ZONA DE MOVILIDAD DE CADA JOVEN | 109 |
| • TABLA 13. MOTIVO DE VIAJE | 113 |
| • TABLA 14. MODO DE TRANSPORTE | 114 |
| • TABLA 15. RAZÓN DE ELECCIÓN DEL MODO DE TRANSPORTE | 118 |
| • TABLA 16. TIEMPO PROMEDIO POR RECORRIDO SEGÚN EL MODO DE TRANSPORTE | 120 |
| • TABLA 17. LUGARES QUE LOS JÓVENES QUISIERAN VISITAR CON MÁS FRECUENCIA VS RAZÓN POR LA QUE NO LO HACEN | 123 |
| • TABLA 18. VALORACIÓN POSITIVA O NEGATIVA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE | 124 |
| • TABLA 19. PAUTAS DE MOVILIDAD DE LOS JÓVENES EN RELACIÓN CON LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD | 141 |

LISTADO DE GRÁFICAS

| | |
|--|-----|
| • GRÁFICA 1. EDAD Y SEXO DE LOS JÓVENES PARTICIPANTES DEL TALLER | 79 |
| • GRÁFICA 2. HORARIO DE DESPLAZAMIENTO DE LOS JÓVENES | 121 |



