LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO DEL TREN DE CERCANÍAS EN LAS COMUNAS 10 Y 11 DE SANTIAGO DE CALI, COLOMBIA

Laura Sofía Saucedo Martínez

UNIVERSIDAD DEL VALLE

FACULTAD DE HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA

PROGRAMA LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES

SANTIAGO DE CALI (COLOMBIA)

OCTUBRE, 2025

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO DEL TREN DE CERCANÍAS EN LAS COMUNAS 10 Y 11 DE SANTIAGO DE CALI, COLOMBIA

Laura Sofía Saucedo Martínez

Trabajo de grado para optar por el título de

Licenciada en Ciencias Sociales

Director: Jorge Andrés Vélez Correa

Ph.D. Ciencias Ambientales

UNIVERSIDAD DEL VALLE

FACULTAD DE HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA

PROGRAMA LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES

SANTIAGO DE CALI (COLOMBIA)

OCTUBRE, 2025

AGRADECIMIENTOS

A mis padres, Mabel y Alexander, mi mayor orgullo. Que con amor y esfuerzo labraron mi camino y quienes me hacen querer superarme cada día.

A mis amigos, compañeros de vida.

Al profesor Jorge Vélez por su orientación y apoyo durante este proceso.

A mi pareja Andréz, mi mayor inspiración. Quien estuvo conmigo en cada paso, me impulsó con su amor a seguir adelante y creer en mí misma.

A Germán, mentor y amigo. Quien hizo más ameno mi paso por la universidad y me enseñó con su ejemplo los frutos de la disciplina y el compromiso.

A la gente del barrio, quienes con su energía y disposición me motivaron a sumar esfuerzos por la dignificación de lo público.

Mi profunda gratitud a la Universidad del Valle, por permitirme vivir lo bello de la educación pública, conectarme con personas extraordinarias, y transitar experiencias que me formaron profundamente como persona y profesional.

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

RESUMEN 7
INTRODUCCIÓN 8
CAPÍTULO 1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN 11
1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS 11
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA 13
1.3 OBJETIVOS 14
1.3.1 OBJETIVO GENERAL 14
1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS 14
1.4 ANTECEDENTES 14
1.4.1 LOCAL 14
1.4.2 REGIONAL 17
1.4.3 INTERNACIONAL 18
1.5 JUSTIFICACIÓN 19
CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO 21
2.1 DEMOCRACIA 21
2.2 REPRESENTACIÓN SOCIAL 22
2.3 PARTICIPACIÓN CIUDADANA 24
2.4 MOVILIDAD URBANA 27
2.5 JUSTICIA ESPACIAL 29
2.6 MARCO LEGAL 32
CAPÍTULO 3. ESTUDIO DE CASO 39
3.1 PROYECTO CORREDOR VERDE 39
3.2 TREN DE CERCANÍAS DEL VALLE 40
3.2.1 ASPECTOS TÉCNICOS 41
3.2.1.1 SELECCIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SEGÚN LA DEMANDA 41
3.2.1.2 INFRAESTRUCTURA 42
3.2.1.3 TRAZADO Y ZONIFICACIÓN DEL PROYECTO 42

3.2.1.4 EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA 44
3.2.1.5 EVALUACIÓN AMBIENTAL 45
3.3 AUTORIDAD REGIONAL DE TRANSPORTE Y ENTE GESTOR 46
3.4 CARACTERIZACIÓN ZONA DE ESTUDIO 47
3.4.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES 50
3.4.2 LA CALLE 25 53
CAPÍTULO 4. DISEÑO METODOLÓGICO 59
4.1 ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN 59
4.2 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN 63
4.2.1 REVISIÓN DOCUMENTAL 63
4.2.2 ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA 64
4.2.3 OBSERVACIÓN PARTICIPANTE 66
4.2.4 ENCUESTA 67
CAPÍTULO 5. RESULTADOS 74
5.1 RESULTADOS REVISIÓN DOCUMENTAL 74
5.2 RESULTADOS ANÁLISIS DE ENTREVISTAS 81
5.3 ANÁLISIS DE ENCUESTA 89
5.4 TRIANGULACIÓN METODOLÓGICA DE RESULTADOS 98
CAPÍTULO 6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 101
6.1 CONCLUSIONES 101
6.2 RECOMENDACIONES 104
BIBLIOGRAFÍA 108
ANEXOS 114

LISTA DE MAPAS

Pág.

Mapa 1. Localización del proyecto. 43
Mapa 2. Mapa de la red completa del proyecto TCV. 44
Mapa 3. Localización barrios de estudio de las comunas 10 y 11 de Santiago de Cali. 49

LISTA DE TABLAS

Pág.

Tabla 1. Población barrios Santa Elena, Cristóbal Colón y La Libertad de la comuna 10, año 2018. 69
Tabla 2. Población barrios El Jardín, Urbanización Boyacá y La Esperanza de la comuna 11 de Cali, año 2018. 70
Tabla 3. Distribución estratificada de encuestas por barrio. 73
Tabla 4. Actividades de participación desarrolladas con la comunidad en el municipio de Santiago de Cali. 75
Tabla 5. Actividades de participación desarrolladas con la comunidad en el municipio de Jamundí. 76
Tabla 6. Habitantes por barrio en el área de influencia del proyecto del Tren de Cercanías en la ciudad de Cali. 80

LISTA DE FIGURAS

Pág.

Figura 1. Cruce peatonal a la altura de la calle 27 con carrera 39, barrio El Jardín. 52
Figura 2. Corredor Verde del barrio El Jardín, a la altura de la Plaza de Mercado Santa Elena. 54
Figura 3. Estado del Canal Colector Santa Elena, barrio Urbanización Boyacá. ...55
Figura 4. Disposición de zonas verdes, barrio La Esperanza. 56
Figura 5. Áreas de recuperación del Corredor Verde, barrio Urbanización Boyacá. 57
Figura 6. Reconocimiento del proyecto por parte de los encuestados. 91
Figura 7. Conocimiento del proyecto del Tren de Cercanías según rangos de edad. 92
Figura 8. Medio por el cual los encuestados se enteraron del proyecto. 93
Figura 9. Convocatoria a actividades relacionadas con el proyecto del Tren de Cercanías. 94
Figura 10. Valoración de los encuestados sobre la atención institucional frente a aportes y peticiones. 95
Figura 11. Preferencias ciudadanas sobre mecanismos de participación. 96
Figura 12. Intención de participación frente a iniciativas futuras. 97

LISTA DE ANEXOS

Pág.

Anexo 1. Transcripción de entrevista al líder de la J.A.C. del barrio El Jardín. 114
Anexo 2. Transcripción de entrevista al líder de la J.A.C. del barrio Cristóbal Colón. 114
Anexo 3. Transcripción de entrevista al líder de la J.A.C. del barrio La Esperanza. 114
Anexo 4. Transcripción de entrevista al líder de la J.A.C. del barrio Maracaibo. .114
Anexo 5. Transcripción de entrevista a Ciro Jaramillo. 115
Anexo 6. Transcripción de entrevista a Guillermo Ramírez. 115
Anexo 7. Enlace formulario de encuesta en línea a través de la plataforma Formularios de Google. 115
Anexo 8. Estudio técnico de prefactibilidad SYSTRA. 115
Anexo 9. Respuesta de petición Autoridad Regional de Transporte. 115

RESUMEN

La presente monografía es el resultado de una investigación sobre los procesos de participación ciudadana del proyecto del Tren de Cercanías del Valle, aplicada en seis barrios de la ciudad de Cali: Santa Elena, La Libertad y Cristóbal Colón de la comuna 10, y El Jardín, Urbanización Boyacá y La Esperanza de la comuna 11. El enfoque crítico en el que se fundamenta la investigación es la justicia espacial, y se implementó un enfoque metodológico descriptivo y evaluativo. Para recolectar la información necesaria se empleó la revisión documental, entrevistas semiestructuradas y encuesta, realizada bajo un muestreo probabilístico estratificado con selección sistemática. Asimismo, como método de análisis se implementó la triangulación metodológica. Entre los hallazgos más reveladores de la investigación se encontró que, en efecto, la participación de los habitantes de los barrios de estudio fue significativamente baja, concluyendo que las estrategias llevadas a cabo por el Departamento de Planeación Municipal no son representativas según la cantidad de personas que se verán impactadas por la construcción del Tren de Cercanías. Asimismo, se reconoció que existe una profunda desconexión entre lo institucional y la ciudadanía, pues mediante la encuesta se encontró que gran parte de las personas no fueron consultadas, por esta razón consideran que sus aportes no son tenidos en cuenta, y que muy probablemente participarían en un futuro proyecto, siempre que se garantice un marco de participación inclusivo. Los hallazgos permiten identificar oportunidades que se sugieren en el documento a manera de recomendaciones, las cuales están en sintonía con la planificación territorial justa.

Palabras clave: participación ciudadana, representación, institucional, planificación territorial, Tren de Cercanías.

INTRODUCCIÓN

La participación ciudadana se constituye como un derecho fundamental y es un componente esencial en la toma de decisiones en cuanto a la planificación territorial. En este contexto, los proyectos de infraestructura urbana que transforman profundamente el espacio habitado requieren de procesos participativos que involucren activamente a las comunidades en la formulación y ejecución de las intervenciones que las afectan[1]. Sin embargo, bajo las lógicas del capitalismo urbano que privilegian modelos de desarrollo basados en la rentabilidad y la valorización del suelo, las políticas públicas y la construcción de ciudad tienden a responder a intereses particulares, excluyendo a los actores sociales en el proceso y reproduciendo dinámicas de marginalidad[2]. Esta tensión evidencia la necesidad de repensar la participación como mecanismo de redistribución del poder territorial, en aras de orientar la planificación territorial hacia el beneficio común.

La investigación surge por la necesidad de identificar si las estrategias de participación que son aplicadas en este tipo de proyectos por parte de las entidades encargadas son realmente incluyentes y tienen un impacto positivo para las comunidades, respetando el derecho de las personas a integrarse en asuntos públicos y construir ciudad. Para ello, las principales fuentes son las voces y opiniones de los habitantes de los barrios como actores principales de gran valor para el estudio, pues a través de sus aportes es posible generar un conocimiento real, democrático y transformador.

---

[1] HERNÁNDEZ, Mary Johana. Urbanismo participativo: construcción social del espacio urbano. En: Revista de Arquitectura Universidad Católica de Colombia. 2016, Vol. 18, No. 1. p. 12.
[2] BRITES, Walter Fernando. La ciudad en la encrucijada neoliberal. Urbanismo mercado-céntrico y desigualdad socio-espacial en América Latina. En: Revista Brasileira de Gestão Urbana. 2017, Vol 9, No. 3. p. 575.

Esta investigación tiene como enfoque crítico el concepto de justicia espacial, y busca explorar la participación tomando como caso de estudio el proyecto del Tren de Cercanías en el Valle del Cauca, una iniciativa de renovación urbana de alcance regional, planificada para mejorar las conexiones entre la ciudad de Cali y sus municipios aledaños, mejorar los tiempos de desplazamiento y generar nuevas zonas de servicios. Dado su escala regional, la ciudad se verá inmersa en una transformación significativa de la infraestructura; cambios que impactarán a gran parte de la población y requerirán de arduos procesos participativos como parte del reconocimiento del territorio e integración como elemento clave en la planificación.

Para analizar esta situación, el estudio de caso se desarrolló en seis barrios de la ciudad de Cali ubicados en las comunas 10 y 11, escogidos por su proximidad al trazado del proyecto y por las transformaciones urbanas que se espera tendrán lugar en estos sectores. Las condiciones socioespaciales de estos barrios son de interés para explorar cómo se configura la participación ciudadana y las percepciones frente a un proyecto de gran alcance. La investigación se desarrolló mediante un enfoque mixto, implementando la revisión documental, la entrevista semiestructurada y la encuesta como técnicas de recolección de datos, además de la observación participante como técnica de apoyo. Para el análisis de los hallazgos se implementó la triangulación metodológica con el fin de profundizar y correlacionar la información obtenida.

La investigación se organiza en seis capítulos: el primer capítulo aborda los antecedentes históricos relacionados con el Tren de Cercanías, así como los antecedentes de investigaciones previas sobre el componente participativo en proyectos de movilidad. Además, incluye la formulación del problema, los objetivos de la investigación y la justificación del estudio acompañada de la pregunta de investigación. El segundo capítulo presenta el marco teórico, explorando los conceptos de democracia, representación social, participación ciudadana, movilidad urbana y justicia espacial como referentes teóricos, además de presentar las

normativas relacionadas con el proyecto del Tren de Cercanías y la participación ciudadana en Colombia. El tercer capítulo corresponde al estudio de caso, en el que se explora más a fondo la normativa y aspectos técnicos del proyecto del Tren de Cercanías, así como la caracterización de los barrios de estudio y la calle 25 como área de influencia. El cuarto capítulo expone el diseño metodológico, detallando el enfoque basado en la investigación mixta, la aplicación de las técnicas de recolección de datos, y la triangulación metodológica como método de análisis de hallazgos. El quinto capítulo presenta los resultados de la investigación. El sexto capítulo reúne las conclusiones y recomendaciones, resaltando los aportes del trabajo y discusiones alrededor de las temáticas abordadas.

CAPÍTULO 1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

En la actualidad, al mencionarse el proyecto del Tren de Cercanías, se hace referencia a la historia de Cali. En el pasado hubo un ferrocarril que fue el motor de la economía y factor clave en las dinámicas de crecimiento de la ciudad: el Ferrocarril del Pacífico.

Desde la época de la Colonia se venía pensando en la necesidad de labrar caminos que comunicaran el resto del país con el pacífico colombiano, especialmente con Buenaventura, haciendo que desde sus inicios Cali se fuera estableciendo como un lugar de paso con el puerto, con Popayán y el centro del país. Desde 1854 se comenzó a destinar recursos para la construcción de caminos carreteros de Cali a Buenaventura, en 1863 se dio la primera propuesta de construir el ferrocarril del Pacífico. Según Ortega-Díaz[3], fue sino hasta 1873 que gran parte del camino fue inaugurado para así darle forma al proyecto del ferrocarril, el cual pasó por manos de distintos contratistas y además sufrió varios incumplimientos y retrasos debido tanto a las complicaciones geográficas, la falta de recursos y al momento convulso en el país causado por la Guerra de los Mil Días.

La primera locomotora a vapor arribó a Cali en 1915. Sus servicios lograron conectar otros municipios como Yumbo, Palmira y Guacarí, y más tarde permitió la conexión con los departamentos del Cauca y Caldas. El servicio disminuyó los costos de transporte y de los artículos importados, aumentó el número de pasajeros y de carga transportada, además de ser la ruta predilecta para el transporte de café en la región, haciendo que el puerto de Barranquilla fuera perdiendo relevancia. Se hizo

[3] ORTEGA DÍAZ, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos [en línea]. Bogotá D.C.: Imprenta Nacional, 1923. Vol. 26.

necesaria la llegada del ferrocarril para que se potencializara lentamente en Cali la industria manufacturera, donde pequeñas fábricas se fueron formalizando, cuyo funcionamiento fue en sus inicios artesanal y con materias primas producidas en la región[4]. Ante el impacto positivo que produjo la llegada del ferrocarril, fue inevitable el crecimiento de la demanda y la inversión por parte de grandes empresas que comenzaron a instalarse en la ciudad, trayendo consigo empleo y mano de obra de muchas partes del país.

Después de décadas de servicio, el ferrocarril fue perdiendo importancia y eficiencia debido a factores como la infraestructura, la cual se fue deteriorando sin recibir mantenimiento continuo; ante la aparición de nuevas formas de movilidad más barata como los camiones y buses; al desinterés por modernizar este sistema de transporte y a la mala administración que tuvo Ferrocarriles Nacionales de Colombia en su preservación[5].

Después de más de 30 años se ha planeado retomar el proyecto modernizado de acuerdo con las necesidades que trae consigo el crecimiento de la ciudad. Por esto, desde el año 2018 la Alcaldía junto a la Gobernación del Valle han impulsado el proyecto del Tren de Cercanías, que tiene como objetivo conectar los municipios de Yumbo, Palmira, Cali y Jamundí en términos de movilidad ciudadana, integrándose con el *Masivo Integrado de Occidente* (MIO). Para su construcción, se tiene previsto recuperar los rieles del antiguo Ferrocarril del Pacífico que hasta la fecha se encuentran en algunas zonas de la ciudad, como único precedente de esta iniciativa.

[4] VÁSQUEZ BENITEZ, Edgar. Historia de Cali en el siglo XX: Sociedad, economía, cultura y espacio. Cali: Universidad del Valle. 2001.
[5] ISAZA GIL, Alberto. El Ferrocarril del Pacífico. s.f. {En línea} {28 de septiembre de 2023}, Disponible en: El Ferrocarril del Pacífico | Centro Virtual Isaacs

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

En Cali, se ha consolidado una percepción negativa frente a los proyectos de infraestructura urbana, y es que muchos de ellos no responden a las necesidad y realidades de quienes habitan el territorio. Aunque la opinión de la ciudadanía es reconocida como importante en los discursos institucionales, en la práctica, las decisiones finales suelen quedar en manos del municipio, lo que genera una desconexión entre la institucionalidad y las personas que, por diversas razones, se ven directamente afectadas por estas intervenciones.

Esta brecha se refleja en obras que, en muchos casos, no cumplen con las expectativas ni con las necesidades de las comunidades a las que se dirigen, reproduciendo geográficamente zonas de marginalidad y de exclusión. El proyecto del Tren de Cercanías, pensado como una apuesta estratégica para mejorar la movilidad en Cali y municipios cercanos, se presenta como un caso importante en el que se pueden analizar los alcances reales de la participación ciudadana en procesos de planificación territorial.

Al examinar este caso, se abre la posibilidad de reflexionar sobre cómo construir procesos de planificación más acordes con los contextos locales, que sean más robustos y capaces de reconocer el papel de los actores sociales en la producción del espacio.

Para esta investigación se busca conocer en profundidad las inquietudes que surgen desde los barrios, reconociendo las distintas perspectivas de los habitantes frente al proyecto del Tren de Cercanías. Desde las ciencias sociales, se busca realizar recomendaciones que contribuyan a fortalecer la relación entre las comunidades y los procesos de decisión pública. En particular, se analiza si las estrategias de participación contempladas e implementadas han sido lo suficientemente amplias e incluyentes para incorporar la diversidad de voces que

configuran el tejido social en la ciudad de Cali. Por lo anterior, se considera necesario plantear la siguiente pregunta de investigación:

¿El proyecto del Tren de Cercanías contempló o implementó estrategias amplias e incluyentes de participación ciudadana?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 OBJETIVO GENERAL

Analizar las estrategias de participación ciudadana adelantadas en el marco del proyecto del Tren de Cercanías en las comunas 10 y 11 de la ciudad de Cali.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Examinar los lineamientos normativos y técnicos que sustentan el proyecto del Tren de Cercanías y la participación ciudadana.
- Establecer las percepciones y representaciones sociales de la comunidad en la zona de estudio.
- Formular recomendaciones orientadas a fortalecer las estrategias de participación en el marco del proyecto del Tren de Cercanías.

1.4 ANTECEDENTES

1.4.1 LOCAL

Camilo Calle y Jacques Santos[6] en su proyecto de grado titulado *Recomendaciones al Control Social Juvenil a la luz de la experiencia de las Veedurías del Sistema de*

[6] CALLE, Camilo y SANTOS, Jacques. Recomendaciones al Control Social Juvenil a la luz de la experiencia de las Veedurías del Sistema de Transporte Masivo en la ciudad de Cali. Bogotá, 2004, 127 p. Universidad de los Andes. Facultad de Administración

Transporte Masivo en la ciudad de Cali busca obtener resultados de la gestión que realiza las veedurías y así sugerir cómo el Control Social Juvenil puede intervenir. El estudio fue realizado con las opiniones de los veedores de la Cámara de Comercio, Metro Cali y Juntas de Acción Comunal por medio de encuestas y de entrevistas; además de hacer un análisis de cifras de corrupción. Los resultados de este proyecto hacen énfasis en el rol del ciudadano como partícipe de las decisiones del Gobierno, hace un llamado a las instituciones de educación y J.A.C. para incorporarse efectivamente con los objetivos de las veedurías, además de sugerir nuevas funciones para los líderes pertenecientes del Control Social Juvenil, otorgándole más importancia y herramientas a los jóvenes en la planeación de proyectos en la ciudad, para hacerle frente a la corrupción.

Mónica Escobar[7] en su tesis titulada *Formulación del Plan de Manejo Ambiental para la estación terminal de cabecera del Sistema de Transporte Masivo de Cali -MIO-, ubicada en la Cra. 1 entre calles 70 y 73 en el barrio Calima, Colombia* busca definir medidas ambientales para implementar en la construcción de La Estación Terminal (actual Terminal MIO Paso del Comercio) para garantizar la sostenibilidad del proyecto. Es una investigación que recurrió a un enfoque mixto, utilizando instrumentos como visita de campo y análisis de información primaria y secundaria como el inventario forestal e información normativa. En su propuesta incluye un plan de monitoreo, seguimiento por parte de interventoría para la supervisar el buen funcionamiento de la obra, y sugiere un presupuesto que incluye ítems como manejo de cobertura vegetal, silvicultura, seguimiento ambiental y gestión social.

[7] ESCOBAR, Mónica. Formulación del Plan de Manejo Ambiental para la estación terminal de cabecera del Sistema de Transporte Masivo de Cali -MIO-, ubicada en la Cra. 1 entre calles 70 y 73 en el barrio Calima, Colombia. Cali, 2009. {Trabajo de grado}. Universidad Autónoma de Occidente.

Carlos González[8] en su artículo titulado *Proyectos de transporte e infraestructura y su contribución a la movilidad sostenible y la gobernabilidad local: el caso de Cali, Colombia*, hace un cuestionamiento de la planificación que se ha tenido en algunos proyectos de movilidad en la ciudad por carecer de pertinencia o presentar irregularidades, en el que resalta la necesidad de hacer una correcta veeduría de la normativa, recursos y participación de la ciudadanía en su elaboración. El autor hace una crítica al Plan Integral de Movilidad Urbana de Cali expedido en 2008 por no cumplir su propósito a cabalidad, que en la práctica resulta ser obsoleto. Por esto, menciona algunas obras pensadas por la Alcaldía en su momento, como las 21 mega obras, la Troncal de Aguablanca del MIO o el MIO Cable, recibieron licitaciones y financiamiento, pero hubo desconocimiento y poca participación ciudadana. Por último, propone un Plan de Movilidad Urbana similar a los europeos, como plan de choque que responda a las necesidades de los caleños y mejore la movilidad en la ciudad.

Paola Peña[9] en su trabajo titulado *Análisis de la renovación urbana en la ciudad de Santiago de Cali. Caso: Ciudad Paraíso*, busca analizar la renovación urbana por redesarrollo como tratamiento urbanístico del sector e intervención del territorio a partir del Proyecto Ciudad Paraíso. La investigación planteada tiene una metodología de enfoque cualitativo con un estudio de caso descriptivo y explicativo, utilizó instrumentos de recolección como entrevistas, mapeo de actores y revisión documental. Su estudio comprende los diferentes actores que se ven relacionados con el proyecto y sus intereses, desde las Juntas de Acción Comunal, Alcaldía, inversionistas del proyecto, habitantes de los barrios aledaños, entre otros, y establece el tipo de vínculo que entre los actores se ha ido construyendo (unos más fuertes que otros) que dan muestra los conflictos que se han presentado debido a

[8] GONZÁLEZ, C. Proyectos de transporte e infraestructura y su contribución a la movilidad sostenible y la gobernabilidad local: el caso de Cali, Colombia. En: Revista Entorno Geográfico. 2011, No. 7.
[9] PEÑA, Paola. Análisis de la renovación urbana en la ciudad de Santiago de Cali. Caso: Ciudad Paraíso. Barcelona: 2018, 159 p. Trabajo de grado (Máster en Planificación Territorial y Gestión Ambiental). Universidad de Barcelona, Facultad de Geografía e Historia.

las inconformidades causadas por la no integración de la ciudadanía en la planificación del proyecto, prevaleciendo los intereses de la empresa constructora por encima del interés general.

1.4.2 REGIONAL

Natalia Rivera[10] en su trabajo titulado La participación ciudadana como herramienta de sostenibilidad social en la planificación de infraestructuras, estudio de caso en la ciudad de Bogotá (Colombia) tiene como objetivo el análisis de la participación ciudadana en el sector de las infraestructuras en Bogotá, mediante la realización de un estado del arte y marco teórico que aborde los factores que afectan su aplicación o beneficios en el contexto bogotano. La investigación se realizó bajo un enfoque cuantitativo no experimental y utilizó como instrumento de análisis la encuesta para determinar la percepción de los residentes, correlacionando los resultados con el fin de proponer mejoras y sugerencias para nuevos estudios. Se concluye que la inclusión en la participación no es implementada adecuadamente, no hay optimismo sobre lograr conciliaciones entre los involucrados en la toma de decisiones y que los mecanismos o espacios de diálogo no están pensados para la comunidad.

Karen Salas y Lady Vásquez[11] en su trabajo titulado *Participación ciudadana en el gran proyecto urbano: Plan de Movilidad en el sector de la carrera 27 del centro histórico de Pasto* busca identificar los procesos de participación ciudadana que tuvieron lugar en la planificación estratégica del Plan de Movilidad Vial implementado en la carrera 27 en Pasto. La investigación se realizó bajo una

[10] RIVERA, Natalia. La participación ciudadana como herramienta de sostenibilidad social en la planificación de infraestructuras, estudio de caso en la ciudad de Bogotá (Colombia). Valencia, 2016, 156 p. Trabajo de grado (Máster en Planificación y Gestión en Ingeniería Civil). Universidad Politécnica de Valencia.

[11] SALAS, Karen y VÁSQUEZ, Lady. Participación ciudadana en el gran proyecto urbano: plan de movilidad en el sector de la carrera 27 del centro histórico de Pasto. San Juan de Pasto, 2016, 93 p. Trabajo de grado (Sociología). Universidad de Nariño. Facultad de Ciencias Humanas.

metodología cualitativa con enfoque interpretativo, utilizando como instrumentos de recolección las entrevistas a profundidad dirigida a expertos del tema, transeúntes y residentes, además, utiliza el análisis de fuentes documentales de tipo histórico, fotográfico, fílmico e institucional. El estudio termina realizando un acercamiento a la población afectada, pues el manejo administrativo que se tuvo con los residentes no fue más allá de documentos escritos, perdiendo la confianza y motivación de la sociedad civil en el proyecto. Recoge fragmentos que describen la opinión de la comunidad que con tristeza se refieren a la pérdida de sus viviendas y la dificultad con la que enfrentan su reubicación.

1.4.3 INTERNACIONAL

Rodríguez, et al.[12] en su trabajo titulado *Procesos de participación ciudadana en la implementación de sistemas de movilidad urbana sostenible (Bicipart)* busca establecer los factores que están relacionados con el uso de la bicicleta como medio de transporte, conocer cuáles han sido las políticas de movilidad que se han implementado para la movilidad urbana sostenible en las ciudades de Madrid y Sevilla. La metodología que llevó a cabo fue participativa, bajo un enfoque mixto. Utilizó como instrumentos de análisis información de fuentes bibliográficas, observación participante, sociograma, entrevistas en profundidad, talleres de devolución y autodiagnóstico, y la habilitación de una página web para la comunidad ciclista (Bicipart). El estudio concluye con los debates de las entrevistas, que perciben una evolución positiva en la movilidad de los ciclistas en los últimos años, como también mayor permeabilidad administrativa y de políticas públicas. Ha habido lentitud en su implementación en Madrid y Sevilla debido a la falta de infraestructura y a la complejidad en la toma de decisiones, pero poco a poco han surgido nuevas

[12] RODRÍGUEZ, Tomás, et. al. Procesos de participación ciudadana en la implementación de sistemas de movilidad urbana sostenible (Bicipart). España: Observatorio Internacional de Ciudadanía y Medio Ambiente Sostenible CIMAS, 2015. 135 p.

iniciativas para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte para la comunidad en general.

Dan Vargas[13] en su trabajo titulado *La planificación sin participación ciudadana en proyectos de transporte público en La Paz* busca determinar las causas de la actual problemática del transporte público, y las causas que evitan que se solucione las problemáticas identificadas. Es una investigación cualitativa con un enfoque interpretativo, que utiliza como instrumentos de recolección información de fuentes bibliográficas, institucionales y entrevistas. Como resultados de la investigación se menciona que el proceso de planificación tiene como objetivo encontrar soluciones a la problemática del transporte público, pero también se deben identificar posibles falencias en el proceso. Además, se destaca la falta de participación ciudadana en la planificación del transporte público y se recomienda una mayor inclusión de la sociedad en este proceso. También se menciona la necesidad de reglamentación, programas de reorganización y asignación de espacios para los comerciantes informales que ocupan las vías y afectan la circulación de los vehículos.

1.5 JUSTIFICACIÓN

Esta investigación aporta desde la perspectiva del pensamiento crítico una aproximación a la problemática de la ausencia de mecanismos de participación en los procesos de planificación territorial en la consolidación de proyectos de movilidad.

La importancia de la investigación radica en la necesidad de reconocer la participación ciudadana como un elemento importante en la construcción de las

[13] VARGAS BELTRÁN, Dan. La planificación sin participación ciudadana en proyectos de transporte público en La Paz. Barcelona, 2016, 157 p. Trabajo de grado (Máster Universitario en Estudios Avanzados en Arquitectura). Universidad Politécnica de Cataluña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.

políticas públicas y transformadoras. Por otra parte, al hacer énfasis en los habitantes, este estudio busca poner en primer lugar a las personas, reconociendo sus aportes para la construcción conjunta de un espacio de bienestar, que también es de una u otra forma un método de apropiación del entorno en el que habitan.

La investigación constituye una oportuna reflexión, entorno a la importancia de reconocer las voces de los actores comunitarios en los procesos de planificación urbana para superar la constante de socialización de proyectos por la participación real y efectiva en la búsqueda de consensos para la co-construcción del territorio.

CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO

2.1 DEMOCRACIA

Como lo expone Vergara[14], Jean-Jacques Rousseau en su obra *"El contrato social*" (1752), entre otros aspectos relacionados con la soberanía, habla de la noción de la voluntad general, es decir, el interés común prima sobre los intereses particulares a través de un Estado que se autogobierna y es integrado por los individuos como un todo-en-partes. Según Rousseau, esta voluntad debe ser integrada equitativamente, aplicada a todos por igual evitando la tiranía[15].

Por otra parte, según lo señalado por Godoy[16], citando a John Stuart Mill, expone la necesidad de un sistema democrático representativo que refleje la diversidad de la sociedad civil, proponiendo para ello el abandono del sistema electoral mayoritario y su sustitución por uno proporcional; el fomento de una democracia basada en la deliberación de los asuntos públicos, promoviendo así el debate de ideas y políticas públicas; y, finalmente, la transparencia y la rendición de cuentas en la función pública.

En este sentido, se reconocen dos tipos de democracia: la representativa y la directa. Casas[17] menciona que la democracia representativa, de acuerdo con la esencia liberal, parte de la toma de decisiones por medio de la vía electoral y son los representantes políticos los responsables de decidir equitativamente según el interés común de la ciudadanía. No obstante, con sus limitaciones, estas

[14] VERGARA ESTÉVEZ, Jorge. Democracia y participación en Jean-Jacques Rousseau. En: Revista de Filosofía, 2012, Vol. 68. p. 39.
[15] Ibíd., p. 41.
[16] GODOY, Óscar. Republicanismo, liberalismo y democracia. En: Revista Estudios Públicos. 2005, No. 99. ISSN 0716-1115.
[17] CASAS, Ernesto. Representación política y participación ciudadana en las democracias. En: Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales. Sociedad y Política. 2009, Vol. 51, No. 205.

representaciones cumplen con defender los intereses de grupos, sectores y colectivos.

Por otro lado, la implementación de la democracia directa debe estar encaminada a reforzar y complementar la democracia representativa y no suplantarla. Sólo de esa forma se pueden evitar las tensiones que pudieran surgir cuando los ciudadanos, frustrados con el desempeño de los partidos políticos u otras instituciones del sistema representativo, quieran utilizar las iniciativas de la democracia directa como una forma de sustituir las vías de la democracia representativa, en lugar de fortalecerlas[18].

En síntesis, la democracia moderna se sustenta en tres derechos fundamentales: la igualdad, la libertad y la representatividad. A partir de la defensa de los derechos individuales y colectivos, aparecen diversas formas de ejercerla, cada una con sus propios mecanismos de participación. En este sentido, la presente investigación se centra en la participación ciudadana como eje articulador, con el propósito de comprender los mecanismos que la democracia ofrece (y limita) para garantizar la inclusión de las voces comunitarias en los procesos de decisión pública.

2.2 REPRESENTACIÓN SOCIAL

En el abordaje del concepto de representación social, Costas retoma y desarrolla las ideas del psicólogo social Serge Moscovici, pionero en el análisis de las dinámicas mediante los cuales los grupos construyen significados compartidos. Desde esta perspectiva, Costas[19] sostiene que la pertenencia a un grupo o comunidad influye en las prácticas culturales y morales que son avalados por sus

[18] CAMPOS, Steffan. Mecanismos de democracia directa en América Latina: Una revisión comparada. En: Revista Derecho Electoral. 2010, No. 10. p.3.
[19] COSTAS, Mirtha. Representaciones sociales. Universidad de Tucumán. Facultad de Filosofía y Letras. p. 2.

integrantes. Así, cada individuo al adscribirse en una categoría social conforma ciertas determinaciones que inciden en la percepción de la realidad social, por lo cual, la realidad y la vida cotidiana es el resultado de una construcción intersubjetiva que proviene de las interacciones entre pares. En este sentido, Costas afirma que:

> Las personas conocen la realidad que les circunda mediante explicaciones que extraen de los procesos de comunicación y del pensamiento social. Las representaciones sociales (RS) sintetizan dichas explicaciones y en consecuencia, hacen referencia a un tipo específico de conocimiento que juega un papel crucial sobre cómo la gente piensa y organiza su vida cotidiana: el conocimiento del sentido común[20].

Caraballo y Prieto[21], afirman que la teoría de las representaciones sociales busca revelar la influencia de un pensamiento grupal en la percepción de la realidad, e incluso, cómo es percibido de forma colectiva. Asimismo, explican que la representación social se construye a partir de una realidad social y a necesidades afiliativas[22]. Afirman que la relación de los individuos con la realidad social es la que permite dar significados y crear símbolos, los cuales tienen sentido para aquellos que se desarrollan dentro de un colectivo. Son estos espacios en los que los individuos se desenvuelven en el que ciertos acuerdos políticos y sociales de dicha comunidad se legitiman, donde las reglas, normas, códigos morales, leyes indican lo que es posible y lo que no.

Para Vergara[23], las representaciones sociales son como una guía de acción y tienen una alta incidencia en el abordaje de los problemas de la sociedad, que pueden implementarse como un enfoque investigativo o como estrategia metodológica. Es a través de la representación que se pueden interpretar el curso de los

[20] Ibíd., p. 3.
[21] CARABALLO, Natalia y PRIETO, Javier. Las representaciones sociales: teoría, evolución y aplicabilidad: una mirada desde la praxeología. En: Revista Científica Anfibios. Ediciones EFIM. 2017, Vol. 1, No. 1.
[22] Ibíd., p. 56.
[23] VERGARA QUINTERO, María del Carmen. La naturaleza de las representaciones sociales. En: Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud. 2008, Vol. 6. No. 1. ISSN 2027-7679.

acontecimientos y las actuaciones sociales, expresan relaciones que las personas mantienen con el mundo y con los otros, así como es posible analizar el lenguaje, las prácticas, las categorizaciones del mundo. En síntesis, la representación social analiza holísticamente la experiencia de vida de los diferentes grupos poblacionales.

Por otra parte, la representación social determina los conocimientos que se comparten dentro de un grupo conformando una estructura social. Retomando a Costas[24], las acciones que se llevan a cabo (como las que no) son condicionadas, soportadas por identidades, de esta forma las representaciones terminan siendo heterogéneas y son diferenciadas por los distintos contextos sociales, económicos y culturales.

Para la investigación, se pretende analizar cómo es interpretada la participación en la zona de estudio, conocer las opiniones y juicios que existen en torno a la participación, teniendo presente el concepto de representación social.

2.3 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La participación ciudadana está fuertemente relacionada con el concepto de democracia, para Espinosa[25] hablar de participación ciudadana resulta ser un tema ambiguo debido a la cantidad de nociones que se le atribuyen al término, y lo define textualmente:

> Entonces, la participación ciudadana —aun cuando no pueda decirse que haya una concepción unívoca del vocablo— nos remite al despliegue de un conjunto de acciones (expresión, deliberación, creación de espacios de organización, disposición de recursos) mediante las cuales los ciudadanos se involucran en la elaboración, decisión y ejecución de asuntos públicos que les afectan, les competen o, simplemente, son de su interés[26].

[24] COSTAS. Óp. cit., p.4.
[25] ESPINOSA, Mario. La participación ciudadana como una relación socio-estatal acotada por la concepción de democracia y ciudadanía. En: Andamios. Revista de Investigación Social. 2009, Vol. 5, No. 10. ISSN 1870-0063
[26] Ibíd., p. 74-75.

Esta acción tiene una intencionalidad y objetivo, como puede ser tomar decisiones, integración o un beneficio ya sea individual o nivel comunitario, gremial, etc. Sin embargo, Espinosa resalta la distinción de la participación ciudadana con otro tipo de participación como puede ser la comunitaria o social, argumentando que esta se agota en lo social, o un gremio, mientras que la ciudadana se relaciona más allá, pues son las acciones realizadas socialmente (en comunidad) que finalmente buscan llegar hasta lo institucional. Por otra parte, se distingue de la participación política, ya que no busca desplazar el poder, no busca influir en las decisiones en el ámbito político, ni constituirse como una autoridad política[27].

Inicialmente, para el caso de Colombia, hay que entender que este concepto no siempre tuvo fuerza. Frente a esto, Córdova[28] plantea que, el orden político administrativo del Estado durante la primera mitad del siglo XX fue integrado por las élites y los partidos políticos como parte de una democracia "representativa", quienes influyeron en las decisiones de la nación según sus propios intereses, con un poder centralizado, fue sino a partir de la promulgación de la Constitución Política de 1991 que el orden político se descentralizó, pues fue el resultado de diversas problemáticas sociales y económicas que afectaron fuertemente la soberanía y la gobernabilidad del país[29]. Para este momento, la desintegración de los sectores sociales, el clientelismo político, el crecimiento del narcotráfico, la pugna de los grupos armados ilegales, los intereses internacionales, entre otros factores, no estaban respondiendo a las exigencias de la ciudadanía y la justicia se hacía cada vez más débil[30]. La conformación de una Asamblea Constituyente que integró parte de aquellos grupos sociales sin representación política permitió que la

[27] PESQUINO, G., et al. Manual de Ciencia Política, Citado por ESPINOSA, Mario. La participación ciudadana como una relación socio-estatal acotada por la concepción de democracia y ciudadanía. En: Andamios. Revista de Investigación Social. 2009, Vol. 5, No. 10. p. 76
[28] CÓRDOVA JAIMES, Édgar. Participación ciudadana y el orden político resultante de las reformas administrativas y constitucionales. En: Novum Jus. 2024, Vol. 18, No. 2. ISSN 1692-6013
[29] Ibíd., p. 67.
[30] URIBE, María Teresa. Lo viejo y lo nuevo en la crisis política colombiana. En: Revista Estudios Políticos. 1995, No. 07-08

Constitución respondiera a ciertas peticiones que pudiesen fortalecer el accionar del Estado, a partir de la conformación de nuevas instituciones como la Fiscalía General de la Nación, la Defensoría del Pueblo, la Corte Constitucional, que tienen como objetivo velar por los derechos y libertades de los colombianos, asimismo, como se establece en el artículo 1 de la Constitución Política:

> Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general[31].

Para el caso de Colombia, la realización de un Estado social de derecho no sería posible sin la participación de la ciudadanía, ya que es aquella quien en su rol activo como miembros de la sociedad establece los límites que el poder tiene sobre la nación, así como controlar y supervisar la gestión pública. Solo a partir de la creación de espacios de discusión es posible generar un vínculo fuerte entre el Estado y la ciudadanía. Para este fin, son necesarios ciertos mecanismos para que cualquier individuo pueda hacer parte de las decisiones que son asuntos públicos, establecidos en el artículo 103 de la Constitución Política: el voto, el plebiscito, el referendo, la consulta popular, el cabildo abierto, la iniciativa legislativa y la revocatoria del mandato. Como tal, estos mecanismos no fueron requeridos para el proyecto objeto de estudio, en este caso, está en la disposición de las entidades gubernamentales aplicar las estrategias necesarias para lograr la participación de los ciudadanos, teniendo presente que las decisiones tomadas también deben integrar a la comunidad, reglamentadas por las normas vigentes y amparadas por la Constitución. El análisis de la participación ciudadana es clave para identificar las posibles dificultades que se presentan en el ámbito de la planificación social, con miras a contribuir a un bien común.

[31] CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. Título I: De los principios fundamentales, Artículo 1. Bogotá D.C.: Asamblea Nacional Constituyente, 1991.

2.4 MOVILIDAD URBANA

El concepto de movilidad abarca desde las prácticas cotidianas de cada individuo, sus interacciones, actividades diarias, espacios de esparcimiento y ocio, formando en conjunto particularidades y preferencias en cuanto a formas de desplazamiento. Al hablar de movilidad también se habla de transporte, como un medio en el cuál una persona accede, puede ser un bus, carro, metro, y realiza un desplazamiento del punto A al punto B. Ambos conceptos, menciona Gutiérrez[32], tienen como objetivo satisfacer necesidades y deseos, pero es el campo de acción de la movilidad (en este caso urbana) la que estudia el desplazamiento territorial y las prácticas sociales, como movilidad residencial, profesional, e incluso del desplazamiento de personas jurídicas (empresas y organizaciones). La finalidad no es llegar al destino, sino las actividades realizadas en los lugares[33]. El territorio podría teorizarse como puntos, trayectos y redes que se conectan en el espacio material, mientras que en la realidad se traduce en tiempos, distancias y costos, por lo tanto, conseguir la mayor satisfacción se genera a través de medios de transporte más efectivos. Es a partir del análisis de estas variables las que permiten definir nuevas herramientas para resolver metodológicamente las dificultades existentes.

Por otro lado, Gutiérrez[34] menciona que la movilidad surge como una preocupación para las urbanizaciones aproximadamente desde los años 2000's, donde las nuevas tecnologías toman cada vez más auge acompañados del rápido crecimiento urbano el cuál transformó las morfologías de las ciudades. En el caso de Cali, el tema de la movilidad ha sido un aspecto clave tomado en cuenta por las administraciones de gobierno, en donde las modificaciones y los planes de trabajo han girado en torno a mejorar la movilidad y fortalecer los sistemas de transporte masivo, la creación de

[32] GUTIÉRREZ, Andrea. ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. En: Revista Bitácora Urbano-territorial. 2012, Vol. 21, No. 2. p. 65.
[33] Ibíd., p. 68.
[34] Ibíd., p. 63.

nuevas troncales, rutas y estaciones del MIO han buscado resolver la demanda de transporte en la ciudad, a esto se le suma la conformación del Área Metropolitana del Sur Occidente, la cual surge como respuesta a las nuevas dinámicas de las grandes ciudades de ampliar sus límites hacia los municipios satélite, esto es causa del incremento en la demanda de servicios básicos tanto de los habitantes de la ciudad como de los municipios cercanos, pues para aquellos que requieren de viajar a su trabajo, casa, universidad, necesitan trasladarse largos trayectos y los costos de transporte sin la planificación adecuada puede generar problemas para los usuarios.

La implementación de este proyecto trae grandes avances en materia de movilidad y fortalecería los vínculos entre los municipios, a pesar de ello, las zonas priorizadas para la construcción del Tren son las que atraviesan de norte a sur la ciudad de Cali casi de forma céntrica, mientras que las periferias se ven relegadas a integrarse mediante el uso de otro medio de transporte, como el MIO o una ruta municipal, por tanto, uno de los principales retos de este proyecto es evitar la fragmentación territorial y lograr una correcta integración de las zonas más retiradas al trayecto proyectado. Según los datos que se muestran en el Boletín de Movilidad Urbana realizado por la Universidad Icesi del año 2018 revelan que:

> Las deficiencias en la calidad y cobertura del MIO son los factores que más aquejan a la ciudadanía. La baja cobertura ha ocasionado que las zonas de ladera en la ciudad - Siloé, Meléndez o Terrón Colorado- y el oriente -distrito de Aguablanca- estén permeadas por las dinámicas del transporte informal[35].

Por esta razón, el Tren de Cercanías tiene como reto hacerle frente a la fragmentación territorial, principalmente a una ciudad geográficamente tan diversa como Cali, y consigo al transporte informal que es uno de los preferidos por los usuarios, pues los tiempos de espera y desplazamiento son menores a comparación del MIO.

[35] OBSERVATORIO DE POLÍTICAS PÚBLICAS POLIS. Movilidad urbana en Cali. Un reto mayúsculo. En: Datos Breve {Boletín de Prensa}. Cali: 2018. Universidad ICESI. p. 2.

La falta de cobertura, los tiempos de espera, la deficiencia en el servicio, los costos de transporte, entre otros aspectos, no solo afectan la movilidad, también empeoran calidad de vida de los habitantes, cubrir satisfactoriamente estas necesidades de transporte llevan a los usuarios a utilizar otros medios alternativos y motivan a la compra de vehículos particulares, incrementando el parque automotor y como consecuencia un impacto ambiental importante, especialmente en la disminución de la calidad del aire y contaminación sonora[36].

Ante esta necesidad de movilidad surge la propuesta del Tren de Cercanías del Valle, que pretende ser un sistema que ayude a mejorar la movilidad entre los municipios, genere empleos, disminuya los tiempos de desplazamiento, aliviane la demanda y cobertura de transporte, con un mínimo impacto en la calidad ambiental. Esta iniciativa representa un paso clave hacia un modelo de transporte moderno, que desde hace décadas se espera para el desarrollo de la región.

2.5 JUSTICIA ESPACIAL

Para este concepto, se hace referencia a las ideas propuestas por el geógrafo Edward Soja[37], quien plantea que, en miras de comprender la relación entre las desigualdades sociales y el espacio geográfico, es necesario incluir el factor *justicia* como parte de los derechos de cada individuo, todo esto en el marco de la actual ciudad capitalista, en donde las dotaciones e infraestructura van direccionadas a cumplir con los derechos de aquellas clases medias-altas, mientras que otros grupos menos privilegiados se ven relegados al abandono. Soja expone un caso de injusticia espacial ocurrido en Los Ángeles en 1996 representado en la movilidad, y

[36] GUTIÉRREZ, Andrea. Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. En: Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. 2010, Vol. 14, No. 331. p. 3.
[37] SOJA, Edward. En busca de la justicia espacial. Valencia: Tirant Humanidades, 2014. 317 p. (Colección Crónica).

pone el ejemplo de cómo el transporte público excluye y discrimina a las poblaciones de los barrios pobres, donde el mal servicio, la inseguridad, los costes del transporte no son los adecuados, es decir, las políticas públicas y los proyectos sociales no van encaminados a satisfacer las necesidades de los más vulnerables. Fue solo hasta que el *Bus Raiders Union* (sindicato de pasajeros) exigiera mejores condiciones y dotación en el transporte ferroviario de la ciudad para que pudiesen tenerse en cuenta estas peticiones, lo que en consecuencia cambiaría las políticas de planificación urbana en Estados Unidos.

Por su parte, Soja refiere la importancia de considerar la existencia de una *trialéctica socioespacial*, es decir, una interacción dinámica entre la historia, la antropología y la geografía. Esta perspectiva reconoce que la espacialidad configura los procesos sociales, pues desde otras disciplinas como la historia y la antropología se ha estudiado el espacio como un contenedor, en donde la vida social ha formado y transformado el espacio. Soja a partir de esto otorga un papel activo a la geografía, dado que estas injusticias espaciales son también factores que configuran a la sociedad y generan procesos transformativos que son perpetuados a través del tiempo. Soja busca darle reconocimiento al espacio geográfico que brinda nuevas perspectivas para comprender los hechos sociales y por ende las injusticias. Asimismo, este reconocimiento permite el avance en una lucha por la justicia social, pues la justicia y el espacio son producidos socialmente. Estos organismos que se han encargado de producir espacios físicos a través del desarrollo y la planificación tienen también el poder de reivindicarlos como parte de una responsabilidad compartida. Es esencial la generación de espacios de negociación abiertos al público para construir espacios justos[38].

[38] Ibíd., p. 61-62.

Lo anterior se complementa con la propuesta de Lefebvre[39], quien sostiene que el desarrollo de las ciudades va enmarcado en las grandes transformaciones de la sociedad, es decir, que a partir de la industrialización y la formación de los grandes conglomerados urbanos se van estableciendo algunos patrones en la concentración de la población en las ciudades, diferenciado según el grado de división ya sea técnica y social. Este tejido urbano desplegado sobre el territorio como una malla desigual produce otras problemáticas, generalmente de clase social, de nivel adquisitivo, de necesidades, de diferencias ideológicas, segregando las zonas que no cumplen con ese modelo de ciudad. También, habla de habitar la ciudad, pues la industrialización trajo consigo nuevas formas de urbanización representadas a través de pabellones, conjuntos, y donde el centro comercial abstrae todos los elementos de la ciudad antigua, ya no se trata de habitar sino de *hábitat*, en donde el espacio y lo arquitectónico se moldea según el consumo.

La pregunta es ¿quién planifica estos modelos de urbanismo y bajo qué aspectos? Pues el urbanismo actual procede sistemáticamente y bajo unas ideas "comprobadas científicamente", como un tipo de racionalismo operativo que, como menciona Lefebvre, descuida el llamado factor humano, donde normalmente se siguen tendencias que fragmentan las realidades[40].

Los cuestionamientos de Soja y Lefebvre permiten analizar críticamente la funcionalidad y finalidad de los proyectos, para este caso, se establece el concepto de justicia espacial como enfoque crítico de esta investigación, ya que permite evaluar cómo las dinámicas de poder y las desigualdades socioespaciales influyen en la distribución, en el acceso a los espacios y escenarios de participación, en los recursos, y en los servicios en los territorios. A través de este enfoque, se busca

[39] LEFEBVRE, Henri. El derecho a la ciudad. 4ta edición. Barcelona: Ediciones Península, 1978. 169 p. Serie Historia/Ciencia/Sociedad No. 44.
[40] Ibíd., p. 41.

identificar las inequidades inherentes a los proyectos y proponer alternativas participativas alineadas a responder a las necesidades de la comunidad.

Esta teoría ilumina este trabajo al reconocer que los espacios no son solo escenarios físicos, sino construcciones sociales atravesadas por relaciones de poder, memoria y disputa. Por esta razón, la planificación territorial no puede desligarse de la responsabilidad ética de generar espacios de negociación abiertos, donde la ciudadanía no solo sea convocada, sino también reconocida como actores fundamentales en la producción del territorio. Así, la justicia espacial se convierte en un principio orientador que permite imaginar formas más justas de habitar y transformar el espacio común.

2.6 MARCO LEGAL

La participación ciudadana, entendida como el conjunto de acciones que vinculan a los individuos o comunidades a hacer parte de la toma de decisiones, en este caso, visto desde la relación entre el Estado y el ciudadano, es un derecho reconocido internacionalmente, caracterizado por representar los principios democráticos y garantizar el reconocimiento de los intereses comunes.

Organismos como las Naciones Unidas han realizado distintos pactos internacionales con el fin de defender los derechos humanos a nivel mundial, y la participación ciudadana es uno de ellos. En el artículo 21 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948), se expresa que: “Toda persona tiene derecho a participar en el gobierno de su país, directamente o por medio de representantes libremente escogidos. Toda persona tiene el derecho de acceso, en

condiciones de igualdad, a las funciones públicas de su país (…)"[41].

Por parte de las Naciones Unidas, se firmó en 1966 el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, y en esta misma línea de la participación se estableció en el artículo 25 lo siguiente:

> Todos los ciudadanos gozarán, sin ninguna de las distinciones mencionadas en el artículo 2, y sin restricciones indebidas, de los siguientes derechos y oportunidades: a) Participar en la dirección de los asuntos públicos, directamente o por medio de representantes libremente elegidos; (...) c) Tener acceso, en condiciones generales de igualdad, a las funciones públicas de su país[42].

De acuerdo con las Naciones Unidas como máximo ente mediador para la protección de los derechos humanos, es deber del gobierno de cada país otorgar el acceso a los ciudadanos y brindar las herramientas necesarias para participar directamente en asuntos públicos.

Desde esta perspectiva, el Convenio de Aarhus[43] firmado en 1998, reconoce fundamentalmente el papel de los ciudadanos en la toma de decisiones en materia medioambiental, y menciona el deber de las organizaciones en mantener la transparencia en cuanto a las decisiones que son llevadas a cabo a partir de rendición de cuentas. También, se destaca la responsabilidad adquirida con los ciudadanos en brindar el acceso a la información necesaria, con la finalidad de sensibilizar al público e invitarlo a ser partícipe en los procesos medioambientales,

---

[41] ACNUDH. Declaración Universal de Derechos Humanos. París: 10 de diciembre de 1948. p. 17. Disponible en: https://www.oacnudh.org/documentos/Declaracion_Universal_Derechos_Humanos.pdf

[42] ACNUDH. Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Nueva York: 16 de diciembre de 1966. p. 9. Disponible en: https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-civil-and-political-rights

[43] CONFERENCIA MINISTERIAL "MEDIO AMBIENTE PARA EUROPA" (1998: Aarhus, Dinamarca). Convención sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en asuntos ambientales. En: Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, 15 de enero de 1999. 30 p. Disponible en: https://unece.org/environment-policy/public-participation/aarhus-convention/text

ayudando a tomar mejores decisiones y ampliando la participación. Menciona la importancia de establecer medidas legales para garantizar la debida justicia, participación e información dispuesta durante el Convenio.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible -Agenda 2030- abordan múltiples estrategias ante ciertos desafíos globales relacionados con servicios básicos, derechos humanos y medio ambiente. En relación con la participación ciudadana se creó el Objetivo 16: paz, justicia e instituciones sólidas. Este objetivo se centra en crear condiciones de justicia sólida en donde se promuevan instituciones eficaces e inclusivas para construir sociedades pacíficas. Para lograrlo, se planteó la siguiente meta: “Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades”.

A nivel nacional, parte de la normativa existente es respaldada por la Constitución Política de 1991, en el artículo 103 se expresa que en ejercicio de su soberanía son mecanismos de participación el voto, el plebiscito, el referendo, la consulta popular, el cabildo abierto, la iniciativa legislativa y la revocatoria del mandato. Además, menciona que es deber del Estado la contribución a la organización, promoción y capacitación de asociaciones sindicales, comunitarias, juveniles, benéficas, entre otras, a que constituyan mecanismos democráticos de participación, concertación, control y vigilancia de la gestión pública[44].

Conforme a lo relacionado con los mecanismos de participación se creó la Ley 134 de 1994[45], por la cual se dictan normas sobre mecanismos de participación ciudadana, y la Ley Estatutaria 1757 de 2015[46], por la cual se dictan disposiciones

[44] CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. Óp. Cit.
[45] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA FUNCIÓN PÚBLICA. Ley 134 de 1994. 31 de mayo de 1994. (Consultada el 24 de abril de 2025). Disponible en: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=330
[46] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA FUNCIÓN PÚBLICA. Ley Estatutaria 1757 de 2015. 6 de julio de 2015. (Consultada el 24 de abril de 2025). Disponible en: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=65335

en materia de promoción y protección del derecho a la participación democrática. Ambas leyes tienen por objeto la protección de las modalidades de derecho a participar en la vida política, administrativa, económica, social y cultural, así como promover la participación a través de planes de gestión realizadas por las instituciones públicas. Abordan de manera más detallada cada uno de los mecanismos mencionados en el artículo 103 de la Constitución, se mencionan los objetos, reglas, formularios, y en general, reglamentan cada mecanismo, así como el papel de las instituciones, organizaciones y de los ciudadanos en cada proceso.

A nivel local, se está desarrollando un Plan Distrital de Participación Ciudadana, esta herramienta planifica, ejecuta y da seguimiento a las distintas actividades que realizan los organismos en las fases de gestión pública y los procedimientos de Control Social, Planeación Participativa y Promoción de la Participación Ciudadana. Con el fin de dar cumplimiento a la mencionada Ley 1757 de 2015 y el Decreto 0516 del 2016[47].

El Decreto 0516 de 2016, por el cual se determina la estructura de la Administración Central y las funciones de sus dependencias. Con respecto al manejo de la participación ciudadana se refiere el Artículo 188 donde se menciona el propósito de la Secretaría de Desarrollo Territorial y Participación Ciudadana, como el organismo encargado de definir las políticas locales de desarrollo territorial y participación ciudadana, encaminadas en el fortalecimiento de la democracia, la inclusión social, movilización de nuevos liderazgos y apoyo en procesos asociativos[48]. De igual manera, cada comuna cuenta con un Centro de Administración Local Integrada (CALI), que cumple como modelo de

[47] SECRETARÍA DE VIVIENDA SOCIAL Y HÁBITAT. Plan Distrital de Participación Ciudadana 2025 [Archivo Excel]. 21 de marzo de 2025 {Consultado el 24 de abril de 2025}. Disponible en: https://www.cali.gov.co/vivienda/publicaciones/185064/plan-de-accion-de-participacion-ciudadana-2025/

[48] ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI. Decreto Extraordinario No. 411.0.20.0516 de 2016. (septiembre 28 de 2016). p. 125. Disponible en: https://www.cali.gov.co/documentos/6528/decreto-0516-de-2016/

desconcentración administrativa y acerca a la Administración Municipal con la comunidad[49].

En el marco del establecimiento del proyecto, en el Artículo 206 del Acuerdo 0373 del 2014, por medio del cual se adopta la revisión ordinaria de contenido de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Santiago de Cali, se menciona la conformación de un Subsistema Integrado de Transporte Masivo:

> De alcance regional. Su objetivo es la articulación de Cali con los municipios vecinos como Jamundí, Yumbo, Buenaventura y Palmira; priorizando la conexión con el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón y el Puerto de Buenaventura, atendiendo a la alta demanda de viajes intermunicipales, potenciando el turismo y mejorando las actividades de distribución logística, respondiendo al fenómeno de complementariedad que existe en la red de municipios en articulación con el Sistema Integrado de Transporte Masivo de alcance municipal (...)[50]

De igual forma, en el artículo se menciona como prioridad el Corredor Municipal de Transporte Férreo y Multimodal Masivo de pasajeros y distribución logística, que es donde se circunscribe el Tren de Cercanías del Valle, indicando que el eje conformado por las calles 23, 25 y 26 no podrán desarrollar usos diferente a vivienda hasta tanto se haya ejecutado el proyecto de Corredor Verde.

Para la formalización de este proyecto como se conoce hoy día, se encuentra planteado en el Plan de Desarrollo Nacional 2022-2026 como un proyecto de transformación estratégico para el Valle del Cauca, en el cual queda establecido el Tren de Cercanías y su impacto en la transformación de la convergencia regional, seguridad humana y justicia social[51].

---

[49] Ibid., p. 18.
[50] CONCEJO DE SANTIAGO DE CALI. Acuerdo 0373 de 2014. Por medio del cual se adopta la revisión ordinaria de contenido de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Santiago de Cali. P. 180. Disponible en: https://saul.cali.gov.co/pimu/pot/otros/Acuerdo%200373%20de%202014.pdf
[51] DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026: Colombia, Potencia Mundial de la Vida. Bogotá D.C.: Imprenta Nacional de Colombia, mayo de 2023, P. 590. ISBN: 978-958-5422-45-2. Disponible en: https://www.dnp.gov.co/plan-nacional-desarrollo/pnd-2022-2026

Con respecto a la normativa de participación ciudadana y mecanismos implementados en el proyecto del Tren de Cercanías no hay información disponible, sin embargo, se tuvo en cuenta un componente de Igualdad de Género e Inclusión Social enfocado en promover la inclusión social y el acceso a un sistema seguro, asequible, accesible, prestando atención a las necesidades de cada ciudadano sin distinción. De igual forma, la construcción del proyecto busca responder con los Objetivos de Desarrollo Sostenible[52].

El marco normativo que regula la participación ciudadana es un pilar fundamental en la planificación de estrategias que desde la Administración Municipal se espera que se desarrollen en conjunto con la comunidad. Sin embargo, se evidencia que las leyes y decretos brindan cierta flexibilidad a los organismos y entes territoriales para estructurar sus actividades fuera de los mecanismos de participación establecidos en la Constitución. Si bien la legislación es vinculante en cuanto al deber de garantizar la transparencia, la participación e inclusión social, no hace énfasis en cómo debe implementarse en la práctica para garantizar un involucramiento efectivo de la ciudadanía. Por tanto, se espera que este enfoque no sea abordado simplemente como un requisito formal, sino como una estrategia que influya en la construcción del Tren de Cercanías y en futuros proyectos de movilidad o sociales.

A pesar de ello, en la realidad hay una limitada articulación entre ciudadanos y entidades gubernamentales, por lo que convertir la opinión pública en acciones concretas en la toma de decisiones es precisamente un desafío, que podría convertirse en una oportunidad para mejorar la relación entre la Administración Municipal y la comunidad con estrategias innovadoras, para este caso, a cargo del

[52] RAMÍREZ ORDOÑEZ, Frank. Foro Ruta Ferroviaria Estación Pacífico. Tren de Cercanías del Valle del Cauca TCV: institucionalidad y avances de una realidad. En: Agencia Nacional de Infraestructura, agosto 3 de 2023. Disponible en: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/juan_miguel_gallego_-_tren_cercanias_del_valle.pdf

Ente Gestor Regional como el organismo público encargado de esta tarea. En este sentido, el proyecto del Tren de Cercanías no solo debe cumplir con los requisitos técnicos y de infraestructura, sino también con principios de transparencia, inclusión y corresponsabilidad social, asegurando que las voces de la ciudadanía sean escuchadas y tomadas en cuenta en todas las fases del proyecto.

CAPÍTULO 3. ESTUDIO DE CASO

3.1 PROYECTO CORREDOR VERDE

Para hacer referencia al proyecto del Tren de Cercanías, debe hacerse mención del proyecto Corredor Verde, propuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial y llevado a cabo por la Alcaldía de Santiago de Cali.

Según el Artículo 449 del Plan de Ordenamiento Territorial, se crea el proyecto del Corredor Verde, pensado como un proyecto urbano integral estructurado alrededor de un sistema de transporte masivo de alcance regional, acompañado de la renovación urbana del área de influencia del antiguo corredor férreo de Cali, articulando zonas verdes, espacios públicos, sistemas alternativos de transporte y equipamientos[53]. A través de este proyecto se busca, por un lado, el desarrollo ambiental de este corredor, y por otro conformar un centro empresarial y logístico tal como la antigua zona industrial, así como la renovación de puntos estratégicos de la ciudad, incluyendo el mejoramiento y cualificación de la Plaza de Mercado Santa Elena, y la configuración de un nodo de equipamientos deportivo y cultural en la zona de expansión Corredor Cali Jamundí. Aprovechando la ubicación de este corredor como eje central, se contempla el desarrollo de centros educativos, culturales, lúdicos y económicos que generen mayor accesibilidad y oportunidades al municipio, fomentando la integración de la población del oriente y el occidente de la ciudad.

El manejo de esta zona implica un tratamiento paisajístico, es decir, al ser un corredor enfocado en movilidad que prioriza la calidad ambiental, para la construcción y mejoramiento de andenes, paraderos, estaciones, entre otros,

[53]CONCEJO DE SANTIAGO DE CALI. Acuerdo 0373 de 2014. Por medio del cual se adopta la revisión ordinaria de contenido de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Santiago de Cali. P. 346. Disponible en: https://saul.cali.gov.co/pimu/pot/otros/Acuerdo%200373%20de%202014.pdf

deberá mantenerse o aumentar la cobertura vegetal, según el aval de la autoridad ambiental competente. Se potencia el espacio público y se minimiza los impactos ambientales con el fin de cumplir con su función ambiental, manteniendo la funcionalidad del sistema de transporte masivo.

El proyecto del Corredor Verde potencializa el factor del uso del espacio público, la construcción de nuevos equipamientos para el disfrute de la comunidad, en el mejoramiento de la movilidad y en la preservación de las zonas verdes, mientras que el Tren de Cercanías del Valle funciona como el complemento de transporte interregional que se venía planteando desde hace años. Son proyectos que funcionan transversalmente y se complementan uno al otro con un mismo fin, promover la conservación del medio ambiente y mejorar la movilidad en la ciudad.

En este sentido, se considera fundamental la creación de un Plan de Manejo Ambiental y, en este caso, con relación al proyecto Tren de Cercanías, debe existir un balance entre el compromiso de la protección de la cobertura arbórea y la garantía de ofrecer una movilidad sostenible y cero contaminantes, convirtiéndose en una tarea que podría traer desafíos entre la priorización de la infraestructura y la conservación de las zonas verdes.

3.2 TREN DE CERCANÍAS DEL VALLE

La información del proyecto fue obtenida del Resumen Ejecutivo del Estudio de Prefactibilidad Técnica Avanzada del Proyecto Tren de Cercanías del Valle (ver Anexo 8), realizado entre 2018 y 2019 por SYSTRA, empresa francesa de consultoría y gestión de proyectos de ingeniería especializados en movilidad urbana. Este resumen ejecutivo fue presentado en marzo de 2020, en un evento realizado por la Gobernación del Valle del Cauca, en el cual se mostró la viabilidad

y resultados del estudio como un primer paso, una ruta a seguir para las siguientes fases del proyecto.

Parte de las oportunidades que se esperan con el Tren de Cercanías es conectar eficientemente las zonas residenciales con los polos de empleo y centros de servicio, resultado de las dinámicas actuales de aglomeración urbana y, por otro lado, convertirse en una alternativa real a las necesidades de transporte sostenible y cero contaminante, pues se proyecta que este nuevo sistema de transporte genere un cambio en las prácticas de movilidad, que pueda poner freno a la compra de vehículos y logre descongestionar las vías tanto del área urbana como de las principales vías intermunicipales que diariamente son demandadas por la población.

3.2.1 ASPECTOS TÉCNICOS

3.2.1.1 SELECCIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SEGÚN LA DEMANDA

Ante la variedad de sistemas de transporte urbano masivo, para elegir el más adecuado se tiene en cuenta factores como la demanda, los costos de inversión, costos operativos como energía, salarios y mantenimiento; la calidad y nivel del servicio; la atractividad, los riesgos tecnológicos, la competitividad, impactos al medio ambiente, entre otros aspectos. En el estudio se realizó una comparativa entre diferentes modos de transporte urbano: Teniendo en cuenta capacidad, energía, distancias entre estaciones, frecuencias en hora pico, costos de inversión, costos operativos, en conjunto con los objetivos propuestos de movilidad, desarrollo territorial e infraestructura existente, el más adaptado al contexto del Tren de Cercanías del Valle fue el tranvía.

Este sistema de transporte escogido cumple con todos los objetivos propuestos para el proyecto, ya que permite transportar una buena demanda de pasajeros, es un

sistema que en el tiempo podría adaptarse al aumento de la demanda, puede alimentarse de un sistema de autobuses, los costos de inversión son variables dependiendo de la complejidad técnica, los costos de operación son inferiores a los sistemas de autobús, y facilita la accesibilidad a los usuarios por su diseño con piso bajo.

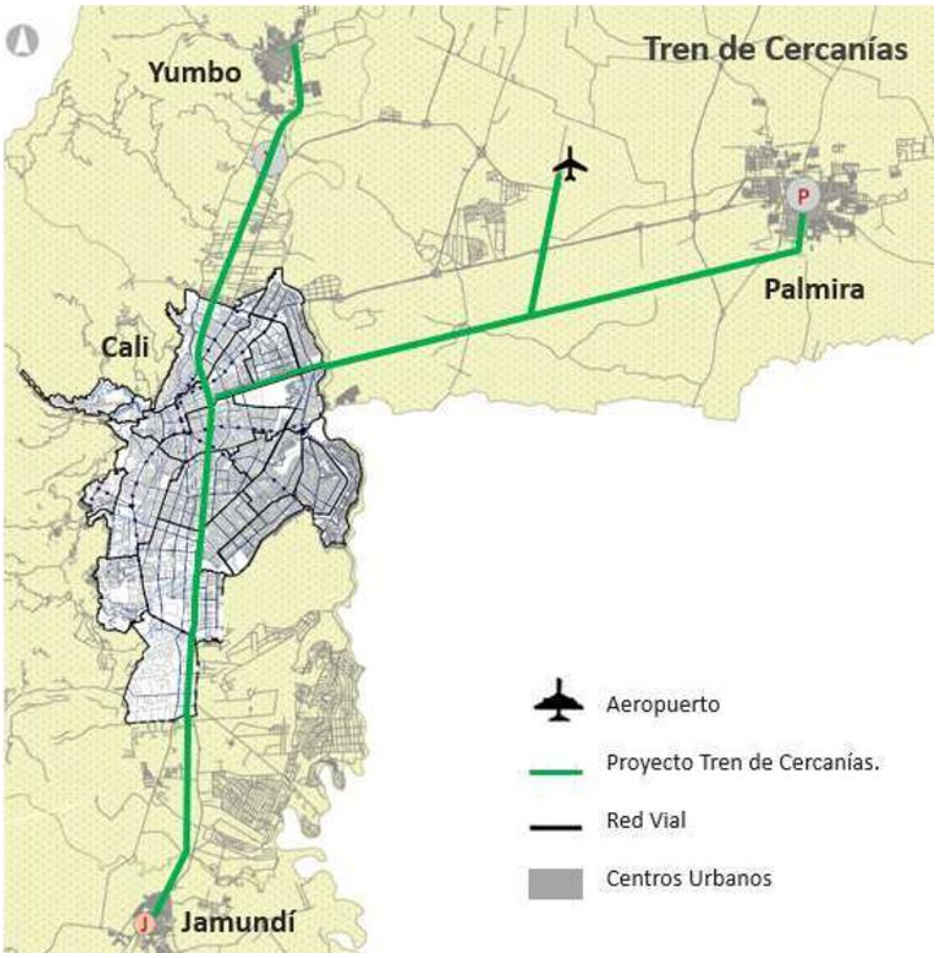
3.2.1.2 INFRAESTRUCTURA

Según el estudio de prefactibilidad, se propuso la construcción de cerca de 72 km y 48 estaciones, realizados en distintas etapas y con un horizonte desde 2025 a 2035. De acuerdo con las concesiones otorgadas, los tramos más próximos para ejecutar son los de la Estación Jamundí-Estación central de Cali, o el tramo Yumbo-Terminal Sur del MIO, dependiendo de la fecha de finalización de las concesiones.

Las estaciones funcionarían similares a las del SITM-MIO debido a su articulación con el sistema de autobús, con zonas de “paga” y “no paga”, controles de seguridad para evitar el fraude, rampas, zonas de evacuación, entre otros aspectos. Asimismo, se analizó la posibilidad de alargar las estaciones para cumplir con la demanda a largo plazo, con los debidos costos que puedan agregarse.

3.2.1.3 TRAZADO Y ZONIFICACIÓN DEL PROYECTO

Entre los principales objetivos del estudio se consideró el derecho de vía de la antigua vía férrea que se proyecta longitudinalmente por la mayor parte de la ciudad, y dado que actualmente se encuentra parcialmente abandonada, se pretende darle uso con este proyecto. La novedad de este trazado es la extensión de un ramal hacia el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón desde el tramo Cali-Palmira, como se muestra en el siguiente mapa (ver Anexo 8):

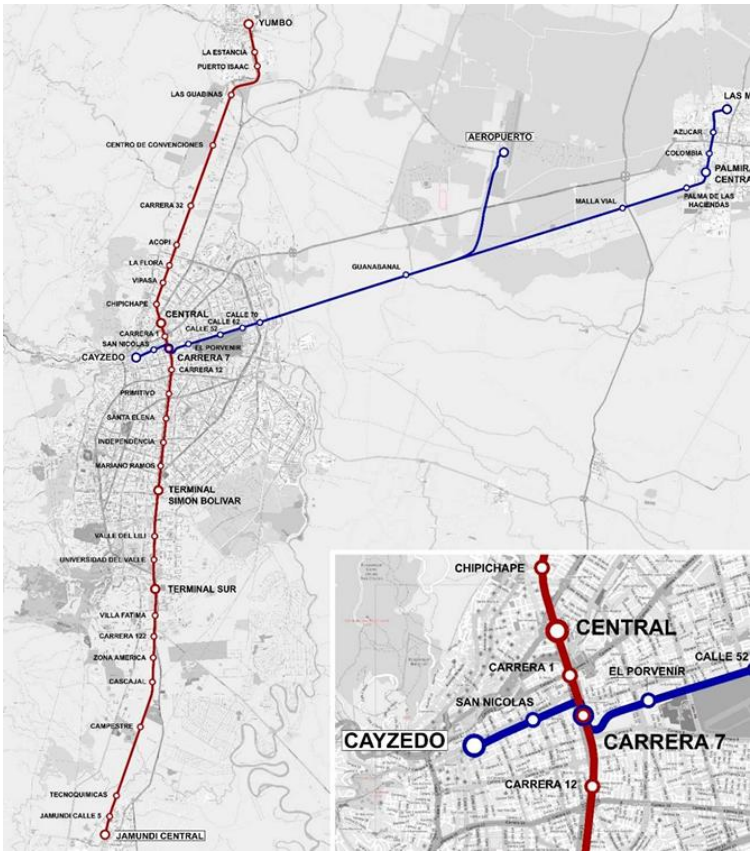


Mapa 1. Localización del proyecto. Fuente: Departamento Administrativo de Planeación Municipal, tomado de SYSTRA (ver Anexo 8)

La propuesta para la construcción de un Tren de Cercanías para el municipio de Cali y municipios aledaños es una apuesta de transporte sostenible que tiene como principal objetivo mejorar la movilidad en la ciudad, y conectar con los municipios de Jamundí, Yumbo y Palmira. Por su ubicación estratégica, se proyecta como una espina dorsal, un corredor clave para el sur del departamento, que permitirá atender parte importante de la demanda de transporte a corto, mediano y largo plazo. A su vez, al enmarcarse como un proyecto de renovación urbana, busca generar desarrollo urbano y territorial, esto mediante el crecimiento de zonas de expansión

del suelo en las áreas circundantes al proyecto en Cali y en los municipios aledaños, es decir, futuras zonas residenciales o de servicios.

El proyecto contará con un trayecto aproximado de 72 km en total y 48 estaciones, repartidos de la siguiente manera (ver Anexo 8):



Mapa 2. Mapa de la red completa del proyecto TCV. Fuente: SYSTRA (ver Anexo 8).

3.2.1.4 EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA

Se identificaron los beneficios en el bienestar social y costos del proyecto para determinar indicadores de rentabilidad socioeconómica global. Además de los costos de inversión, operación y mantenimiento.

Se evaluó los beneficios que este sistema traería a los usuarios. En este aspecto, se hace referencia al tiempo que los usuarios economizarían al implementar el Tren de Cercanías como medio de transporte, se espera que este nuevo sistema capte la atención de nuevos usuarios como pueden ser los conductores de vehículos particulares pues, por un lado, la disminución del uso de vehículos descongestionaría las vías y directamente se proyecta una mejora significativa en la seguridad vial, disminuyendo los índices de accidentalidad. Por otro, se considera una reducción de gastos en relación con el vehículo, representado en ahorro en mantenimientos, combustible, depreciación, entre otros. También, se espera una reducción de gastos en relación con otros medios de transporte como líneas de bus que realizan el mismo recorrido del proyecto, reducción representada en combustible, mantenimientos, costos operativos, entre otros. Por otra parte, se evaluó como beneficios medioambientales la reducción de la contaminación atmosférica emitida por los vehículos particulares, la reducción de las emisiones de gases efecto invernadero y la reducción del ruido.

3.2.1.5 EVALUACIÓN AMBIENTAL

En los tramos en los que se analizó el impacto ambiental, se tuvo en cuenta aspectos como la población arbórea, el impacto de los ruidos y vibraciones, y el balance de carbono del proyecto.

Para el estudio de la población arbórea se basaron en otros estudios ambientales preliminares, especialmente los contenidos del “Proyecto Corredor Verde” de la Alcaldía, al no estar incluido el ramal hacia el Aeropuerto, se hizo una estimación arbórea con datos similares al tramo “Cali-Palmira”. De este estudio se obtiene la siguiente hipótesis: Se estima que 8.426 árboles se verán afectados y 473.832 m^2 de zona arbórea será impactada. Para mitigar este impacto, se propone en un futuro

la creación de medidas compensatorias (este aspecto no se pone como parte del proyecto, solo queda planteado como un agregado que puede ayudar en la dimensión de sostenibilidad). Entre las afirmaciones que se arrojan de esta evaluación arbórea es que el mayor impacto será en las zonas rurales, por lo que se necesitará un plan de manejo en la tala de madera y en paralelo un proyecto de compensación arbórea.

En cuanto al tema del ruido y las vibraciones no hay muchos detalles, a grandes rasgos se menciona que, en zonas de alto flujo vehicular, el TCV no causará un mayor impacto acústico, por otro lado, al ser un trazado con curvas poco pronunciadas, los chirridos que puedan causarse serían mínimos. Sin embargo, con relación al trazado del proyecto se tiene en consideración que en algunas zonas hay viviendas ubicadas a menos de 50 m de la vía férrea, así como viviendas con ambiente tranquilo, centros de salud y edificios de investigación, podrían verse afectados por las vibraciones, por lo que se hace necesario realizar un estudio de factibilidad más detallado en estas zonas.

Como no hay datos locales, se usaron estimaciones de otros proyectos similares. Se calcula que el Tren de Cercanías generaría unas 299 mil toneladas de emisiones entre 2025 y 2035, pero que doce años después del primer tramo, esas emisiones serían compensadas. En total, se podrían ahorrar cerca de 2,5 millones de toneladas de gases contaminantes, lo que representa un aporte importante al transporte sostenible en Colombia.

3.3 AUTORIDAD REGIONAL DE TRANSPORTE Y ENTE GESTOR

Inicialmente, para la constitución del proyecto TCV se propuso la creación de esquemas asociativos para su ejecución. En el año 2021 se aprobó la conformación de estas estructuras administrativas y se delegaron los respectivos cargos para su funcionamiento.

Se conformó la Autoridad Regional de Transporte con jurisdicción en los municipios de Yumbo, Jamundí, Palmira y el Distrito Especial de Santiago de Cali. Este esquema asociativo tiene por objeto principal regular el servicio de transporte público intermunicipal de pasajeros, otorgar permisos y habilitaciones, integrar operacional y tarifariamente sus diferentes modos y modalidades, y garantizar la articulación de planes, programas y proyectos contenidos en los Planes Maestros de Movilidad de cada uno de los municipios del Valle del Cauca, de acuerdo con los lineamientos del Ministerio de Transporte[54].

A su vez, se conformó la Sociedad Sistema Integrado de Transporte Regional en el Gran Valle S.A.S (SITREN GV S.A.S.) como Ente Gestor Regional (EGR) Las funciones del ente gestor están enfocadas en el fortalecimiento institucional, estructuración técnica, legal, gestión financiera y cofinanciación, construcción, en general, todo lo concerniente a la operación del Tren de Cercanías[55].

3.4 CARACTERIZACIÓN ZONA DE ESTUDIO

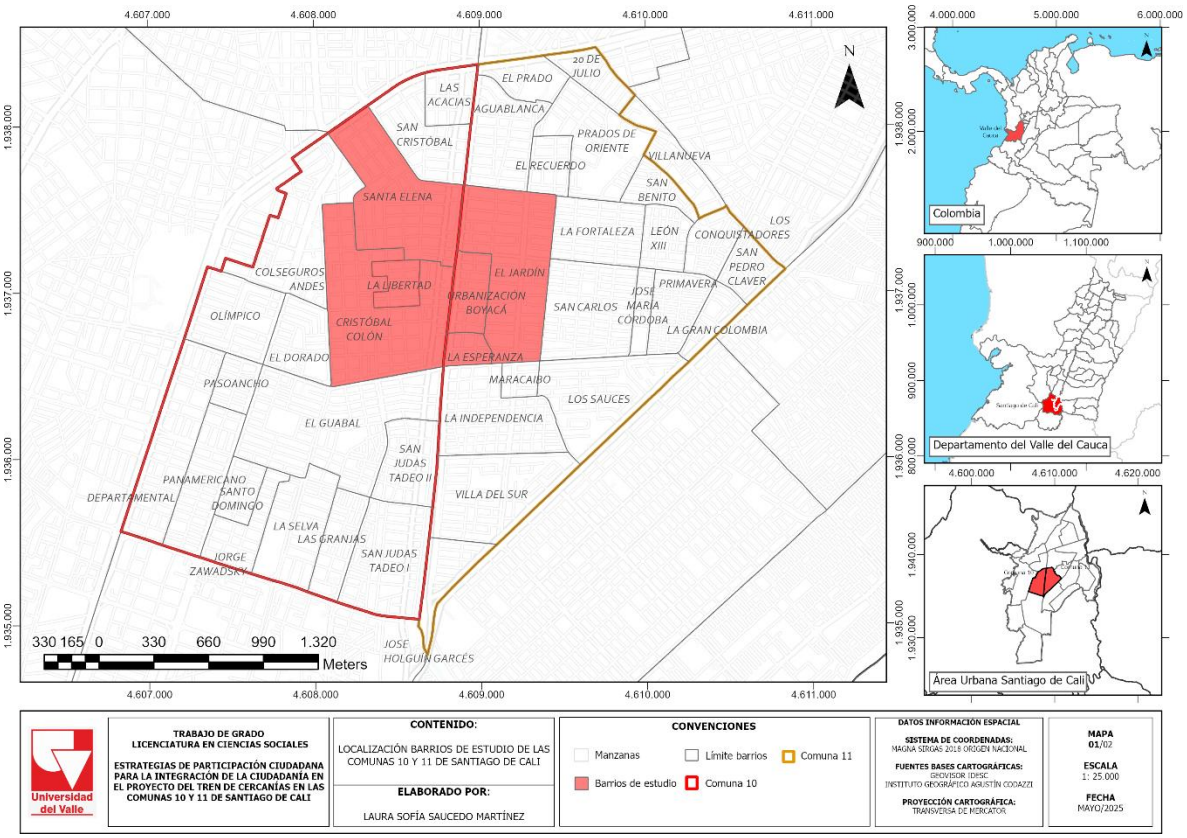
Para esta investigación se delimitó como zona de estudio seis barrios ubicados al suroriente de la ciudad de Santiago de Cali: Santa Elena, La Libertad y Cristóbal Colón, pertenecientes a la comuna 10 y, La Esperanza, Urbanización Boyacá y El Jardín, pertenecientes a la comuna 11. Para efectos del estudio, se estableció como perímetro los límites de los barrios, como se observa en el Mapa 1.

[54] RPG-ART-ASOVC. Acuerdo No. 001 de 2022 (18 de octubre de 2022). Estatutos de la RPG-ART-ASOVC {En línea}. Disponible en: https://www.cali.gov.co/documentos/6375/estatutos-de-la-rpg-art-asovc/

[55] SITREN GV S.A.S. Estatutos Ente Gestor Regional (EGR) SITREN GV S.A.S. {En línea}. 18 de octubre de 2022. Disponible en: https://www.valledelcauca.gov.co/documentos/14556/estatutos-egr-sitren-gv-sas/

Este trazado está definido por ser barrios que están aledaños al futuro Tren de Cercanías del Valle. La delimitación de estos barrios como objeto de estudio surge de un interés particular generado tras una observación del panorama en este sector, en donde se evidenció una serie de contrastes en cuanto a la apropiación del espacio por parte de la comunidad, exactamente del Corredor Verde de la calle 25, por donde pasará el tren.

En un primer recorrido se identificaron intervenciones comunitarias reflejadas en procesos de limpieza y embellecimiento de zonas verdes, así como otras zonas con problemas en la ocupación del espacio público, lo que generó la necesidad de comprender la percepción de los habitantes y su relación con el entorno, especialmente con este corredor verde. Ligado a este interrogante se encuentra la intervención de la Alcaldía, entendiendo que la construcción de este proyecto debe tener en cuenta los fenómenos urbanos identificados, reforzando la importancia de la participación ciudadana y respondiendo a las necesidades reales de la comunidad, más allá de la oferta de transporte.



Mapa 3. Localización barrios de estudio de las comunas 10 y 11 de Santiago de Cali. Fuente: elaboración propia.

El origen de estos barrios como lo menciona Édgar Vásquez fue a partir de la reactivación económica y la primera fase del auge industrial en Cali (1934-1951) donde se impulsó la conformación de nuevos barrios populares en Cali, como son el caso de Cristóbal Colón (1952), La Esperanza y Boyacá (1957), La Libertad (1958) y El Jardín (1960), entre otros[56].

Los sectores populares e inmigrantes de clases medias intensificaron la presión por la tierra y la vivienda desde la década de los años cincuenta, llevando a construir barrios en zonas del oriente y el suroriente con alto riesgo de inundaciones producidas por los ríos Cauca, Cali y Cañaveralejo[57]. En los años sesenta fueron

[56] VÁSQUEZ BENITEZ, Op. cit., P. 206.
[57] Ibíd., P. 271.

clave las obras de drenaje y control de inundaciones realizadas por la CVC y Emcali, que habilitaron extensas áreas ocupadas finalmente por estratos sociales de bajos niveles de ingreso, donde a través de invasiones se vendieron lotes en áreas inundables sin acceso a servicios públicos.

La lenta inversión en obras públicas, conexiones de acueducto, alcantarillado, teléfonos, y la actividad constructora del Instituto de Crédito Territorial (ICT), permitió la consolidación de estos barrios, pero en condiciones de inequidad con respecto a otras zonas de la ciudad como el centro, en donde la modernización se materializaba en la construcción de edificios, reemplazando las antiguas casas coloniales que se consideraban anticuadas. Explica Vásquez que esta distribución espacial es referida por urbanistas como “las dos ciudades”, la de los integrados y la de los excluidos[58]. Esta noción da cuenta de las brechas en cuanto al acceso a infraestructura y servicios públicos, revela cómo el modelo de expansión territorial consolidó un patrón de urbanización desigual y de exclusión socioeconómica. Mientras que unos sectores avanzaban hacia la modernidad, otros fueron relegados a territorios vulnerables cimentados desde la precariedad y la autogestión.

3.4.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

Las condiciones socioeconómicas de estos barrios son similares a pesar de pertenecer a distintas comunas. En términos de estratificación, los seis barrios son estrato 3 (estrato social medio-bajo), influenciado por las actividades de comercio local y emprendimientos familiares, generadores de empleo para los habitantes, mientras que otros deben desplazarse a otras zonas de la ciudad, ya sea del sector industrial, administrativo, entre otros.

[58] Ibíd., P. 275

Los seis barrios de estudio cuentan con una infraestructura similar en cuanto a uso del suelo, según el Plan de Ordenamiento Territorial, estos barrios están clasificados en áreas de actividad, especialmente como área de actividad residencial predominante y de actividad mixta. Se caracterizan por ser predominantemente residenciales, hay mayor presencia de viviendas unifamiliares con antejardín no mayores a 4 pisos, siendo las de uno y dos pisos las más recurrentes. La mayor parte de las viviendas cuentan con fachadas, ventanas, puertas y rejas que evocan un estilo más tradicional, muy pocas han sido modernizadas y reconstruidas para ser multifamiliares.

El comercio en estos barrios es bastante activo, y se ubican principalmente sobre las calles más transcurridas, como la calle 14, la calle 26b, la calle 27, la calle 29 y la carrera 39. Las actividades comerciales que se realizan en estos barrios son variadas, van desde la prestación de servicios, talleres mecánicos, algunos supermercados de cadena, entre muchos otros. Específicamente sobre la calle 25 se encuentran talleres mecánicos, montallantas, algunas compraventas de vehículos, bodegas de almacenamiento y centros de recolección de reciclaje, las viviendas son predominantes en este sector. Sin embargo, desde que inicia la Galería Santa Elena es preponderante la venta de alimentos, tiendas de abarrotes, puestos de venta ambulantes ubicados sobre los andenes, más que el uso residencial.

Se pueden encontrar zonas recreativas, centros deportivos con canchas de fútbol y de baloncesto y centros de bienestar social. La cobertura educativa en estos barrios es buena, ya que estos sectores cuentan con instituciones de educación básica y media oficial de fácil acceso. Los parques o zonas verdes están mayormente concentrados en el barrio El Jardín, y cuentan con un área de entre 1.000 y 2.000 m^2, los demás barrios no cuentan con suficientes zonas verdes para la comunidad.

En cuanto a transporte, estos barrios cuentan con buenas conexiones al encontrarse cercanos a vías principales y de alto tráfico, hay una buena cobertura del sistema articulado MIO sobre la zona, lo que permite una mejor conectividad y mayor acceso al desplazarse en la ciudad. El servicio de transporte se complementa con buses intermunicipales que prestan sus servicios en la zona, son rutas bastante utilizadas por la comunidad, ya que cuentan con un tiempo de frecuencia aceptable, el pasaje tiene un precio similar al del MIO, y una buena conexión con centros de actividad claves de la ciudad (de empleo, de salud, deportivos, comerciales, de entretenimiento, entre otros). No obstante, el transporte informal es también utilizado por la comunidad, ubicados en paraderos estratégicos es otra opción de movilidad que se ajusta a las necesidades de la población en la zona.



Figura 1. Cruce peatonal a la altura de la calle 27 con carrera 39, barrio El Jardín. Fuente: elaboración propia.

Por otra parte, la infraestructura vial no se encuentra en las mejores condiciones, la mayor parte de las vías se encuentran en condición de deterioro, con muchos huecos, desniveles, en épocas de lluvia el agua se empoza, dificultando la movilidad en estos sectores. Esta infraestructura no es apta para personas con movilidad reducida debido al mal estado de la malla vial, a esto se le suma que los andenes presentan muchos desniveles y las rampas peatonales son muy limitadas. Agregando a este punto, no hay presencia en ninguna de las vías algún tipo de demarcación de ciclo-rutas o señalización para bicicletas, por lo que los ciclistas comparten carril con los vehículos.

La iluminación en algunas zonas es un poco deficiente, especialmente donde hay mayor densidad de árboles que impiden el paso de la luz, convirtiéndose en espacios inseguros que pueden tener una mejor iluminación para más visibilidad.

3.4.2 LA CALLE 25

Para objeto de esta investigación, se analizó el corredor de la calle 25 desde la carrera 29 hasta la carrera 39, trazado donde se identificaron ciertas dinámicas y problemáticas a las que se enfrentan los habitantes de los barrios de estudio.

La Calle 25 va sentido sur-norte, y está categorizada en el sistema del suelo urbano como una vía artería principal, integrada al Área de Reserva del Corredor Interregional, como parte del proyecto Corredor Verde.

Es necesario resaltar que al margen izquierdo de esta vía se encuentra el Colector Calle 25 Santa Elena. A los márgenes se ubican las zonas verdes, espacios con árboles, arbustos y pastizales que se constituyen como un área de protección integrada a la Estructura Ecológica Complementaria, en la que se han establecido ciertas estrategias para su conservación en términos ambientales, como se dispuso

en el proyecto del Corredor Verde. No obstante, hoy en día al transitar por esta vía se pueden identificar ciertas problemáticas en cuestión de ocupación de este corredor, obstáculos que impiden el correcto funcionamiento de un Plan de Manejo Ambiental.



Figura 2. Corredor Verde del barrio El Jardín, a la altura de la Plaza de Mercado Santa Elena. Fuente: elaboración propia.

Uno de los principales causantes del deterioro en este corredor es el impacto de los residuos sólidos que genera la Plaza de Mercado Santa Elena, pues la disposición inadecuada de estos desechos orgánicos produce malos olores, proliferación de insectos y los lixiviados generados que producen la degradación del suelo, así como la contaminación de las aguas y otros efectos en la salud. Estos residuos suelen ser

arrojados en las zonas verdes, en los andenes, y en el Colector Santa Elena. Por esta razón, en el Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali se estableció un Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos (PGIRS) con lineamientos para la mitigación de estos efectos negativos sobre el espacio público, así como la creación de una Estación de Clasificación y Aprovechamiento (ECA) para la recuperación y tratamiento de residuos sólidos, considerando que en sus alrededores se encuentran las bodegas de reciclaje.

De igual modo, se evidencia un problema frecuente de disposición inadecuada de residuos sólidos, donde personas malintencionadas arrojan basuras, enseres y residuos de construcción y demolición en estas zonas verdes. Esta acumulación genera malestares y afecta la calidad de vida de los habitantes del sector.



Figura 3. Estado del Canal Colector Santa Elena, barrio Urbanización Boyacá. Fuente: elaboración propia.

Se observa un fuerte impacto en el uso del espacio público a lo largo de la calle 25, donde algunas compraventas de vehículos utilizan el separador vial como estacionamiento. Además, es común encontrar automóviles deteriorados abandonados en este espacio, contribuyendo al desorden y limitando el aprovechamiento adecuado de estas áreas verdes.



Figura 4. Disposición de zonas verdes, barrio La Esperanza. Fuente: elaboración propia.

Una problemática que se evidencia en el sector es la presencia de asentamientos informales sobre este separador. Mientras se realizaban las encuestas, varios habitantes del sector hicieron referencia que hacía unos meses (a mediados de octubre de 2024), la Alcaldía realizó acciones de intervención sobre este corredor, desmontando estas estructuras improvisadas como parte de una recuperación del espacio público. Sin embargo, la falta de atención a esta población vulnerable y las pocas alternativas que ofrece la Alcaldía para mitigar esta problemática social hacen que estas intervenciones no tengan mucho impacto.

Por último, y como un factor que genera inseguridad en el sector es la distribución y el consumo de sustancias alucinógenas en la zona. Es común observar, especialmente durante la noche a personas consumidoras en el lugar, convirtiéndose en un escenario amenazante para los habitantes del sector quienes evitan transitar por esta zona.

De todos estos elementos, se reconoce el trabajo de las Juntas de Acción Comunal de los barrios, que han demostrado un compromiso con la labor comunitaria y actualmente se llevan a cabo diversas actividades dirigidas a juventudes, mujeres en condición de vulnerabilidad, además de abrir sus espacios comunales para realizar distintas actividades de esparcimiento, así como jornadas de salud, recreación, deporte, comercio, de empleo, cursos gratuitos, entre otras.



Figura 5. Áreas de recuperación del Corredor Verde, barrio Urbanización Boyacá. Fuente: elaboración propia.

Este trabajo de recuperación de zonas verdes está siendo realizado y monitoreado por las Juntas de Acción Comunal de cada barrio en conjunto con el DAGMA, como un compromiso por el medio ambiente y embellecimiento de los barrios. De esta

iniciativa se destaca que, los líderes comunales de cada barrio se unieron para la consecución de fondos para los materiales requeridos y para llevar a cabo las jornadas de limpieza.

CAPÍTULO 4. DISEÑO METODOLÓGICO

4.1 ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

El enfoque metodológico con el cual se realizó la investigación se basa en la investigación mixta. Chaves menciona que en los últimos años ha surgido una nueva forma metodológica de abordar los fenómenos sociales, con la solidez necesaria para el proceso de investigación siendo la metodología mixta la más ideal, ya que tiene en cuenta diferentes perspectivas y ángulos de un mismo objeto de estudio; por un lado, están las ventajas del método cualitativo, que brinda la posibilidad de comprender y describir los fenómenos sociales, y por el otro está la rigurosidad y objetividad científica que el método cuantitativo ofrece[59].

Relacionado a esto, Hernández et. al. mencionan las ventajas de la utilización de ambos métodos en el proceso de investigación. Mientras que la investigación cuantitativa ofrece la posibilidad de generalizar los resultados más ampliamente, otorga control sobre los fenómenos, así como un punto de vista basado en conteos y magnitudes; la investigación cualitativa proporciona profundidad de los datos, dispersión interpretativa, contextualización del ambiente y entorno, detalles y experiencias únicas[60].

Hernández et. al. igualmente mencionan que a partir de esta metodología es posible lograr una perspectiva más amplia y profunda de los fenómenos, así como encontrar resultados más integrales, completos y holísticos, como también permiten

[59] MONTERO-CHAVES, Alfonso. La utilización de una metodología mixta en investigación social. En: Rompiendo barreras en la Investigación. 2018, P. 176.

[60] HERNÁNDEZ-SAMPIERI, Roberto, FERNANDEZ, Carlos y BAPTISTA, María del Pilar. Capítulo 1. Definiciones de los enfoques cuantitativo y cualitativo, sus similitudes y diferencias. En: Metodología de la investigación. 2014: México D.F. Mc Graw Hill Education Editorial. P. 15.

caracterizar los objetos de estudio mediante números y lenguaje, intentando obtener un rango amplio de evidencia para robustecer y expandir el entendimiento de ellos.

Esta integración metodológica se articula a través de la triangulación de datos, lo cual permite abordar un mismo fenómeno desde múltiples ángulos. Esta estrategia no solo facilita la contrastación de resultados y enriquecer la interpretación, sino también fortalecer la validez interna del estudio al captar tanto la estructura objetiva del territorio como las experiencias y significados construidos por sus habitantes. Como plantea Cea, la triangulación puede entenderse como la utilización de múltiples puntos de referencia para localizar la posición exacta de un objeto en el espacio, logrando de esta forma una mayor precisión que la alcanzada mediante la aplicación de un único punto de referencia. En las ciencias sociales, el término triangulación adquiere un significado similar. Por él se entiende la aplicación de distintas metodologías en el análisis de una misma realidad social[61].

Como tal, utilizar métodos mixtos responde a una necesidad ante la naturaleza compleja de la gran mayoría de los fenómenos o problemas de investigación abordados, que se encuentran atravesados por dos realidades, una “objetiva” y una “subjetiva”. Por esto, para observar ambas realidades (como una realidad intersubjetiva) se requiere de ambas visiones y métodos de capturarla[62].

Para la recolección de la información primaria se implementó una encuesta, que permitió reunir información valiosa a través de la realización de un formulario estructurado. Este instrumento facilitó la sistematización de percepciones de los

[61] CEA-D’ANCONA, María de los Ángeles. Capítulo 2. El análisis de la realidad social: aproximaciones metodológicas. En: Metodología cuantitativa. Estrategias y técnicas de investigación social. 2001: Editorial Síntesis, S.A. ISBN: 84-7738-420-7. P. 47.

[62] HERNÁNDEZ-SAMPIERI, Roberto, FERNANDEZ, Carlos y BAPTISTA, María del Pilar. Capítulo 17. Los métodos mixtos. En: Metodología de la investigación. 2014: México D.F. Mc Graw Hill Education Editorial. P. 536

encuestados, aportando datos cuantificables que complementan el análisis cualitativo y fortalecen la comprensión integral de la zona de estudio.

No obstante, para comprender en mayor profundidad las dinámicas sociales y territoriales del área de estudio, fue necesario complementar el enfoque cuantitativo con herramientas cualitativas que permitieron captar dimensiones más subjetivas y contextuales del fenómeno. Como parte del análisis cualitativo, se optó por implementar entrevistas semiestructuradas, análisis documental y observación participante con el fin de integrar la dimensión subjetiva del estudio. Mediante estas herramientas se obtuvo información que a través de las encuestas no hubiese sido posible identificar, como experiencias, valoraciones y saberes específicos de los actores sociales. Las entrevistas semiestructuradas facilitaron el diálogo con los actores del territorio, permitiendo explorar en profundidad sus opiniones, conocimientos y valoraciones sobre el proyecto de estudio. El análisis documental, por su parte, aportó una comprensión del marco normativo, histórico y técnico que ha influido en la configuración del área de estudio. Finalmente, la observación participante posibilitó una aproximación directa al contexto, en el que se pudieron captar dinámicas cotidianas, relaciones sociales y aspectos no verbales que enriquecieron la interpretación de los datos.

Desde una perspectiva crítica, el estudio se sustenta desde la tesis de la justicia espacial, teniendo en cuenta los conceptos de democracia y participación, lo cual permitió revisar cómo se configuran las oportunidades de participación y sus implicaciones en el marco de la equidad territorial y en la materialización de situaciones de injusticia espacial.

Asimismo, la investigación se desarrolló como un estudio de caso. Así como menciona Cea, se describe como una estrategia de investigación que se adecúa a cuestiones del “cómo” y el “por qué”; en situaciones donde el investigador ejerce

poco control sobre los acontecimientos; y donde el foco de atención se encuentra en un fenómeno contemporáneo, dentro de algún contexto de la vida real[63].

En este caso específico, se analizó la participación ciudadana en relación con el proyecto del Tren de Cercanías. Para ello, se delimitó como zona de estudio seis barrios de la ciudad de Cali adyacentes al futuro trazado del proyecto. Esta zona representa una parte reducida del proyecto en su conglomerado. Sin embargo, presenta características únicas, problemáticas específicas y necesidades particulares. Por tanto, el estudio de caso resultó pertinente para comprender las singularidades del área con relación al problema central: la participación ciudadana y su integración en los procesos de planificación. Los resultados no son generalizables, pero buscan ser detallados, y que respondan a las especificidades del contexto.

Finalmente, la investigación corresponde a una tipología descriptiva y evaluativa. Retomando a Cea y según los objetivos planteados, se adoptó un diseño descriptivo, como parte fundamental para la explicación de cualquier evento, pues a partir de los métodos de recolección utilizados se obtuvo información que sirvió para la caracterización del fenómeno que se analizó[64]. Por otro lado, se planteó un enfoque evaluativo, dado que el propósito principal fue examinar el impacto y el desarrollo de las estrategias de participación ciudadana impulsadas en el marco del proyecto del Tren de Cercanías.

---

[63] CEA-D'ANCONA, María de los Ángeles. Capítulo 3. La organización de la investigación. En: Metodología cuantitativa. Estrategias y técnicas de investigación social. 2001: Editorial Síntesis, S.A. ISBN: 84-7738-420-7. P. 99.

[64] Ibíd., P. 107.

4.2 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

4.2.1 REVISIÓN DOCUMENTAL

El análisis documental es un proceso diseñado para organizar y representar el conocimiento contenido en los documentos, cuya producción supera la capacidad del individuo para leer y captar toda la información. La acción de este proceso se centra en el análisis y síntesis de los datos registrados, mediante la aplicación de lineamientos o normativas lingüísticas que permiten extraer el contenido sustantivo. Dicho contenido puede corresponder a un término concreto o a conjuntos de ellos tomados aisladamente, o reunidos en construcciones discursivas. Su finalidad es facilitar la comprensión y apropiación del contenido de las fuentes de información, permitiendo al sujeto acceder de manera más efectiva al contenido de las fuentes de información[65].

En el presente estudio, la revisión documental se fundamentó en la recopilación de información a partir de documentos oficiales publicados o compartidos ya sea por el Ente Gestor Regional encargado, Departamento de Planeación Municipal y la Gobernación de Valle. Sin embargo, es importante señalar que el proceso de búsqueda enfrentó ciertas limitaciones debido a la reciente naturaleza del proyecto. En el momento de la recolección, los estudios de prefactibilidad que abordan el componente social, eje central de este estudio, aún se encontraban en desarrollo, lo que restringió el acceso a documentación consolidada sobre el tema. Para complementar este componente, se recurrió a herramientas de recolección adicionales, como la encuesta y entrevistas semiestructuradas, que permitieron profundizar en el enfoque participativo del proyecto.

[65] PEÑA, Tania y Pirela, Johann. La complejidad del análisis documental. En: Información, cultura y sociedad: Revista del Instituto de Investigaciones Bibliotecológicas. 2007, No. 16. ISSN: 1514-8327

Los documentos disponibles en línea proporcionaron información general, abierta al público, donde se detallan aspectos técnicos relacionados con el ámbito ambiental, socioeconómico y financiero. Estos materiales representaron un gran aporte al tema de estudio, ya que ofrecieron un contexto fundamental que contribuyó a la comprensión y análisis de la cuestión. Además, su accesibilidad permitió contrastar y ampliar los datos obtenidos mediante otras metodologías, enriqueciendo la perspectiva del estudio.

4.2.2 ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Para objeto de la investigación, la entrevista es clave como técnica que recopila información a través del diálogo entre pares. Como investigador (en este caso entrevistador) se adquiere cierta responsabilidad con el entrevistado, tal como mencionan Fontana y Frey[66] los nuevos enfoques empáticos adoptan una posición ética en favor del individuo o del grupo en estudio, puesto que en el contexto del estudio, el papel del entrevistador trasciende a ser un aliado y defensor, con la aspiración de que los hallazgos contribuyan a la defensa de políticas sociales y al progreso en las circunstancias de vida de la persona entrevistada.

El entrevistador, inmerso en un contexto e historia específicos, porta, ya sea de manera consciente o inconsciente, intenciones, anhelos, emociones y prejuicios que no pueden ser ignorados: es decir, es un instrumento que dista de ser neutral[67].

Una de las características del uso de la entrevista semiestructurada que nos señala Tonon et. al. es que se relaciona con el hecho de desarrollar un diseño flexible de investigación, contando con un nudo central, en el cual el sujeto ocupa el lugar

[66] FONTANA, Andrea y FREY, James. La entrevista. De una posición neutral al compromiso político. En: Métodos de recolección y análisis de datos. Barcelona: Gedisa Editorial, 2015. Vol. 4. p. 142
[67] Ibíd., p. 142

protagónico[68], es así como se pueden abordar otros temas que no estén anteriormente planteados en la formulación de la entrevista, pero pueden ser utilizados como información complementaria que permita robustecer lo recolectado.

El criterio de selección para las entrevistas por barrio fue que los participantes sean líderes de las Juntas de Acción Comunal, esto se fundamenta ya que, en su papel central dentro de la organización comunitaria, son actores que representan a los habitantes del barrio y coordinan los procesos de participación ciudadana y mantienen los vínculos directos con las entidades gubernamentales. En total, se realizaron cuatro entrevistas a los líderes barriales de El Jardín, La Esperanza, Cristóbal Colón y Maracaibo. Este último, aunque no hizo parte del estudio, se encuentra aledaño al sector, pertenece a la comuna 11 y se encuentra ligado a los procesos para la construcción del Tren de Cercanías. El barrio Santa Elena ante la ausencia de líder comunitario, se entrevistó a un comerciante de la Plaza de Mercado con el fin de conocer las dinámicas de participación en el sector. En los barrios Urbanización Boyacá y La Libertad no fue posible contactar a los líderes de las J.A.C. limitando el conocimiento de los procesos participativos en estos barrios. Adicionalmente, se entrevistó a un experto en transporte y movilidad, con el propósito de integrar la perspectiva ciudadana con la visión técnica que implica el desarrollo de este tipo de proyectos.

La entrevista semiestructurada para los líderes comunales se organizó en tres ejes temáticos. El primer eje se orientó a explorar la experiencia de los líderes comunitarios, indagando sobre las labores que desempeñan y los principales retos que enfrentan en su rol. El segundo eje se centró en identificar los conocimientos técnicos y los procesos de participación asociados al proyecto del Tren de Cercanías, así como los beneficios que los líderes esperan que este proyecto genere para la comunidad. El tercer eje abordó las percepciones de los participantes

[68] Ibíd., p. 50

sobre la participación comunitaria, particularmente en relación con el nivel de involucramiento de la comunidad en las actividades desarrolladas en los barrios. Estos tres ejes permitieron articular la experiencia de liderazgo, las expectativas frente al proyecto y la valoración de los procesos de participación comunitaria.

Además de las entrevistas realizadas a los líderes comunitarios, se aplicaron entrevistas semiestructuradas a dos actores complementarios: un comerciante de la Plaza de Mercado Santa Elena y un experto en infraestructura vial y transporte. La entrevista al comerciante se orientó a indagar sobre su experiencia laboral en el sector, el conocimiento que tiene del proyecto del Tren de Cercanías, la relación de los comerciantes con las autoridades locales y las expectativas frente a posibles beneficios o afectaciones. Por su parte, la entrevista al experto buscó recoger una visión más técnica sobre el impacto del proyecto en términos de calidad de vida, así como la importancia de la participación ciudadana en la planificación de proyectos de transporte. De esta manera, las entrevistas complementarias permitieron contrastar las distintas perspectivas de los diferentes actores y enriqueciendo la comprensión integral del caso de estudio.

4.2.3 OBSERVACIÓN PARTICIPANTE

La observación como técnica de investigación científica supone una función indagadora por la cual se interroga la realidad; constituye una práctica permanente de búsqueda del sentido de las cosas observadas, organizando e introduciendo una serie de recortes para analizar un campo determinado[69]. Observar una situación social constituye una herramienta fundamental para la recolección de datos sobre el mundo social, donde el observador se sumerge en el contexto estudiado.

[69] FERNÁNDEZ DROGUETT, Francisca. Discusiones de metodología La observación en la investigación social: la observación participante como construcción analítica. En: Revista Temas Sociológicos. 2009, No. 13.

Durante la observación, se analizaron diversas dinámicas, como el comercio local, el flujo vehicular y peatonal, el uso del espacio público y las prácticas de ocio, entre otros aspectos clave. La actividad de observación fue documentada mediante fotografías, con el objetivo de capturar el estado actual del espacio y dar cuenta de ciertos fenómenos identificados. La fotografía no solo refleja el uso que la comunidad da al lugar, sino que también funcionan como un testimonio visual de su dinámica cotidiana. De esta forma, la fotografía se convierte en una huella que preserva la memoria del sitio, teniendo presente que, con la futura construcción del proyecto, la zona experimentará una transformación significativa.

Para esta investigación, se reconoció la observación participante como método de apoyo para la recolección, dado que permitió comprender a profundidad las dinámicas que se desarrollan en la zona de estudio.

4.2.4 ENCUESTA

La encuesta se considera como una técnica de recolección de datos que, a partir de la interrogación, busca obtener de manera sistemática medidas sobre conceptos que se derivan de una problemática de investigación previamente construida. Es el cuestionario el instrumento de recolección de datos y la forma protocolaria de realizar las preguntas, administradas a la población o a una muestra seleccionada[70].

Por su parte, la encuesta permite alcanzar un alto grado de validez externa al trabajar con muestras representativas de la población, así como la aplicación de otros lenguajes que pueden explicar los resultados (lenguaje matemático), y recoger

[70] LÓPEZ ROLDÁN, Pedro y FACHELLI, Sandra. La encuesta. En: Metodología de la investigación social cuantitativa. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Dipòsit Digital de Documents, Universitat Autònoma de Barcelona. Capítulo II.3. p. 8. Disponible en: https://ddd.uab.cat/record/163567

información de naturaleza objetiva, donde el encuestado es el principal protagonista, pues su entorno de vida personal y social es clave como fuente de información, e igualmente permite recoger información subjetiva en cuanto a actitudes, representaciones, expectativas, opiniones, valoraciones, de forma más superficial[71].

La aplicación de esta técnica en la investigación fue clave como método de recolección de datos, ya que el contacto directo con la población de estudio permitió obtener información de primera mano, especialmente en temas de carácter social. Dado que el eje central de esta investigación es la participación ciudadana, resultó esencial contar con los aportes de los habitantes de los barrios analizados para conocer sus opiniones y determinar si realmente se llevó a cabo un ejercicio de representación o integración. Sus contribuciones fueron esenciales para comprender la dinámica de la opinión pública. Asimismo, la aplicación de la encuesta no solo ayudó a confirmar o descartar hipótesis, sino que, complementada con las otras técnicas de recolección aplicadas, fortaleció el análisis y la interpretación de las opiniones recogidas.

La encuesta formulada contó con veintiún preguntas cerradas divididas en tres secciones. La primera sección estuvo orientada a la caracterización de la población (género, edad, situación laboral, barrio de residencia, años en el sector, vinculación a colectivos o grupos barriales). La segunda sección se centró en indagar el nivel de conocimiento y las opiniones de los participantes sobre el proyecto. Finalmente, la tercera sección buscó explorar el nivel de inclusión en procesos de participación establecidos entre la institucionalidad y los habitantes de los barrios. Se realizó de forma presencial, registrada digitalmente a través de la plataforma Formularios de Google (ver Anexo 7).

[71] Ibíd., p. 12.

La población tomada para la realización de la encuesta son los hogares de los barrios Santa Elena, Cristóbal Colón, La Libertad de la comuna 10, y El Jardín, Urbanización Boyacá y La Esperanza de la comuna 11, de Santiago de Cali. El cálculo de la población se formuló con los datos proporcionados por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal, a partir del último censo realizado en el año 2018. Para obtener una muestra representativa se optó por tener como población el número de hogares, de manera que la opinión de una persona representa la opinión de un hogar.

La muestra para encuestar se seleccionó teniendo en cuenta la siguiente información (Tabla 1 y Tabla 2):

Barrios	Población (Hombre y mujer)	Viviendas	Hogares
Santa Elena	5.725	1.889	1,935
Cristóbal Colón	9.421	3.403	3.307
La Libertad	1.624	648	551
TOTAL	16.770	5.940	5.793

Tabla 1. Población barrios Santa Elena, Cristóbal Colón y La Libertad de la comuna 10, año 2018. Fuente: Departamento Administrativo de Planeación Municipal[72].

Barrios	Población (Hombre y mujer)	Viviendas	Hogares
El Jardín	9.930	3.208	3.120
Urbanización Boyacá	2.693	888	868
La Esperanza	1.105	355	347
TOTAL	13.728	4.451	4.335

[72] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL. Distribución de población por sexo, viviendas y hogares, según comuna y barrio [Archivo Microsoft Excel]. Cali: 2018. Disponible en: https://www.cali.gov.co/documentos/2187/demografia/

Tabla 2. Población barrios El Jardín, Urbanización Boyacá y La Esperanza de la comuna 11 de Cali, año 2018. Fuente: Departamento Administrativo de Planeación Municipal[73].

Metodología de muestreo

Para la presente investigación se decidió trabajar con un diseño muestral estratificado, tomando como estratos los diferentes barrios objeto de estudio. Posteriormente, dentro de cada estrato se seleccionaron los hogares mediante muestreo sistemático.

La aplicación de estos métodos se fundamenta en el muestreo probabilístico. Según Ardila et. al., el muestreo sistemático es adecuado cuando se trabaja con poblaciones relativamente uniformes, anotando que el orden en el que se dispongan las unidades definirá la representatividad de la muestra, procurando la no existencia de patrones que puedan introducir sesgos en los resultados[74].

Población y muestra

La población total corresponde a 10.128 hogares distribuidos en 6 barrios. Debido al alcance de la investigación, se definió un tamaño muestral de 220 encuestas en total.

Selección de hogares

Una vez definida la cantidad de encuestas por barrio, se aplicó un muestreo sistemático para seleccionar los hogares. Esto responde a la necesidad de garantizar representatividad, simplicidad a la hora de realizarla y validez estadística, especialmente en contextos como el estudiado, donde la población presenta características homogéneas.

[73] Ibíd.

[74]ARDILA, Javier, RODRÍGUEZ, María y ARMANDO, Fabián. Capítulo 8. Población y muestreo. En: Epidemiología clínica. Investigación clínica aplicada. 2004: Bogotá D.C. Editorial Médica Internacional LTDA. P. 134.

El procedimiento fue:

1. Listar todos los hogares del barrio.
2. Calcular el salto $k=N_h / n_h$
3. Seleccionar un número aleatorio entre 1 y k como punto de inicio.
4. A partir de ese punto, seleccionar cada k-ésimo hogar hasta completar la muestra.

Este procedimiento se fundamenta en los planteamientos de Cea D'Ancona, quien señala que la selección aleatoria del primer elemento es indispensable para que el muestreo sistemático conserve su carácter probabilístico[75].

Nivel de confianza y margen de error

Se adoptó un nivel de confianza del 95%, correspondiente a un valor crítico Z=1.96. El margen de error se calcula con la siguiente fórmula (para proporciones):

$$\sigma_{\hat{p}} = \sqrt{\frac{p(1-p)}{n} * \frac{N-n}{N-1}}$$

$$E = Z * \sigma_{\hat{p}}$$

Donde:

p = proporción estimada (se usa p=0.5 en caso conservador)

n = tamaño de la muestra (220)

N = total de hogares (10.128)

Con N=10.128, n=220 y p=0.5, se obtiene:

[75] Ibíd., P. 184.

$$\sigma_{\hat{p}} = \sqrt{\frac{0.5(1-0.5)}{220} * \frac{10128-220}{10128-1}}$$

$$\sigma_{\hat{p}} = \sqrt{\frac{0.25}{220} * \frac{9908}{10127}}$$

$$\sigma_{\hat{p}} = \sqrt{0.0011}$$

$$\sigma_{\hat{p}} = 0.0316$$

$$E = Z * \sigma_{\hat{p}}$$

$$E = 1.96 * 0.03$$

$$E = 0.06 = 6\%$$

Consideraciones

El error muestral global aproximado es de aproximadamente ±6% al 95% de confianza. Es importante tener en cuenta que, al analizar resultados por barrio (estratos), el margen de error será mayor, ya que el tamaño muestral efectivo en cada estrato es menor. El diseño combinado (estratificado más sistemático) garantiza representatividad de todos los barrios y facilita la selección práctica de los hogares.

Encuestas por barrio

La asignación de encuestas en cada barrio se realizó de manera proporcional al tamaño del estrato, utilizando la fórmula:

$$n_h = n * (N_h / N)$$

Donde:

n_h = tamaño de la muestra en el estrato h

n = tamaño total de la muestra (220)

N_h = número de hogares en el estrato h

N = tamaño total de hogares (10.128)

Se realizó una tabla con los datos de cada barrio aplicando la anterior fórmula (Tabla 3):

Barrios	Tamaño de la población	$n_h = n * (N_h / N)$
Santa Elena	1.935	$220*(\frac{1935}{10128})=42$
La Libertad	551	$220* (\frac{551}{10128})=12$
Cristóbal Colón	3.307	$220* (\frac{3307}{10128})=72$
El Jardín	3.120	$220*(\frac{3120}{10128})=68$
Urbanización Boyacá	868	$220*(\frac{868}{10128})=19$
La Esperanza	347	$220*(\frac{347}{10128})=7$

Tabla 3. Distribución estratificada de encuestas por barrio. Fuente: elaboración propia a partir de los datos del DAPM[76].

De esta forma se distribuyeron las 220 encuestas, realizadas entre enero y septiembre de 2025.

[76] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL. Op. Cit.

CAPÍTULO 5. RESULTADOS

5.1 RESULTADOS REVISIÓN DOCUMENTAL

Los documentos revisados para conocer a detalle el estado del proyecto han sido consultados a través de las páginas oficiales de la Gobernación del Valle, que a través de noticias publicadas en internet evidencian los avances que se han tenido en materia de financiación e inversión, especialmente aquellos logros que buscan materializar y fortalecer la realización del proyecto, como son alianzas y avales de parte de los organismos gubernamentales.

Desde el año 2023 se ha venido haciendo seguimiento a la información publicada en internet para conocer el desarrollo del proyecto, contenida en los informes ejecutivos. Cabe señalar que los aspectos técnicos incluidos en estos documentos ya han sido abordados en detalle en el capítulo 4, correspondiente al estudio de caso de esta investigación. A pesar de ello, es importante tener presente que el carácter de esta investigación es social y participativo, sobre este componente no hay mucha información en los informes, no se detalla las actividades realizadas ni a qué personas fueron dirigidas. Con respecto a esto, lo que se encontró fue una noticia publicada por la Alcaldía de Santiago de Cali en noviembre de 2022, en donde se mencionó lo siguiente:

> El Departamento Administrativo de Planeación Municipal de Santiago de Cali (DAPM), y la empresa IDOM, realizaron jornadas de construcción de una cartografía en diferentes comunas y veredas del área de influencia del proyecto Tren de Cercanías del Valle (TCV), que en su tramo priorizado conectará el centro de la ciudad a la altura de la estación central con el municipio de Jamundí. Para estas actividades se realizó un seguimiento a las metodologías para abordar las observaciones de la comunidad, permitiendo conocer los imaginarios y procesos de construcción de identidad entre los habitantes de los sectores visitados y el espacio físico, para ello se realizaron convocatorias en las que se invitó a la comunidad, así

como diferentes grupos poblacionales y étnicos, a participar en este importante proceso…[77].

Con el objetivo de conocer los resultados de estas actividades, se realizó una solicitud de información a la Autoridad Regional de Transporte, a SITREN GV S.A.S. y al Departamento Administrativo de Planeación Municipal. Sin embargo, los entes gestores indicaron que el proyecto aún se encuentra en fase de aprobación y cofinanciación, razón por la cual la información solicitada no pudo ser compartida (ver Anexo 9). Hasta el momento, dicha información continúa siendo confidencial. No obstante, en su respuesta adjuntaron datos que indican las actividades realizadas con la comunidad, que permiten tener un punto de partida para la siguiente (Tabla 4 y Tabla 5):

Santiago de Cali			
Actividades participativas	Mujeres	Hombres	Total
Socializaciones del proyecto	117	96	213
Encuesta de percepción	379	283	662
Cartografía social	55	62	117
Grupos focales	51	42	93
Socialización técnica y afectación predial	112	114	226
Entrevista semiestructurada	4	5	9
Sensibilizaciones en género	10	2	12
	728	604	1332

Tabla 4. Actividades de participación desarrolladas con la comunidad en el municipio de Santiago de Cali. Fuente: Secretaría de Infraestructura, 2023, ver Anexo 9.

Jamundí

[77]ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI. Tren de Cercanías del Valle del Cauca más cerca. (Consultada en 15 de febrero de 2024). Disponible en: https://www.cali.gov.co/planeacion/publicaciones/172594/tren-de-cercanias-del-valle-del-cauca-mas-cerca/

Actividades participativas	Mujeres	Hombres	Total
Socializaciones del proyecto	58	61	119
Encuesta de percepción	202	199	401
Cartografía social	28	21	49
Grupos focales	92	70	162
Socialización técnica y afectación predial	8	8	16
Entrevista semiestructurada	3	2	5
Sensibilizaciones en género	8	5	13
	399	366	765

Tabla 5. Actividades de participación desarrolladas con la comunidad en el municipio de Jamundí. Fuente: Secretaría de Infraestructura, 2023, ver Anexo 9.

Esta información es perteneciente al tramo central priorizado Cali-Jamundí, da cuenta de las actividades que se realizaron y la cantidad de hombres y mujeres que participaron. Las actividades ejecutadas se distinguen por los objetivos que se esperan alcanzar, por ejemplo, con las socializaciones del proyecto y las socializaciones técnicas y de afectación predial se busca informar y exponer a la comunidad.

Estas socializaciones son el resultado de los estudios técnicos realizados, los cuales permiten definir la viabilidad del proyecto y sus implicaciones. Sin embargo, este tipo de ejercicio no constituye una integración directa que permita la participación de la comunidad. En este caso, podría considerarse como el primer o el último paso dentro del proceso de trabajo con la comunidad. Si se concibe como un primer paso, debería implicar el reconocimiento de los saberes, las dinámicas comunitarias y aportes para identificar rutas de acción e integración. No obstante, con la información disponible no es posible determinar en qué momento se realizaron las distintas actividades, lo que dificulta comprender su secuencia y el involucramiento de la ciudadanía en cada etapa.

Analizando las demás actividades, se puede reconocer que la encuesta de percepción tuvo como objetivo medir las opiniones de la comunidad frente al proyecto. En ambos municipios, esta actividad concentró la mayor participación registrada, lo cual podría interpretarse como un indicador positivo; sin embargo, también puede resultar algo superficial, ya que las encuestas permiten obtener datos generalizados que no siempre capturan la complejidad de los contextos locales.

No obstante, al proponer otras actividades como los grupos focales y entrevistas semiestructuradas, es posible trabajar los resultados con mayor profundidad, permitiendo aplicar técnicas de triangulación y captar la complejidad que el tema requiere. Los grupos focales permiten explorar dinámicas colectivas y comprender cómo se construyen las percepciones en contextos grupales. Por otro lado, las entrevistas semiestructuradas revelan matices, motivaciones y experiencias individuales. Aunque estas actividades presentaron los niveles más bajos de participación (posiblemente por el tiempo requerido para su realización y análisis), su valor analítico es significativo.

En contraste, la participación de los grupos focales fue más significativa en Jamundí que en Cali, lo que podría evidenciar diferencias posiblemente en la disposición de la comunidad, en las convocatorias o en la apropiación del proyecto según el territorio.

Por otra parte, las sensibilizaciones en género resultan una actividad muy interesante dentro del proceso participativo, con ello se busca promover políticas equitativas que visibilicen a las mujeres y las diversidades sexuales y de género. En este sentido, las sensibilizaciones funcionan como espacios de formación y reflexión que pueden fortalecer el tejido social, ampliar la representatividad, garantizando que el enfoque de género no sea un componente sin mayor relevancia, sino transversal a la formulación del proyecto. Revisando este aspecto con los datos de la tabla, se

evidencia que la participación en ambos municipios resultó similarmente bajos con respecto a las demás actividades. Este bajo nivel de participación en las sensibilizaciones evidencia una brecha entre la intención metodológica y la apropiación por parte de la comunidad. Si bien estos espacios están diseñados para fortalecer el tejido social, su limitada convocatoria sugiere que aún persisten desafíos en la forma como se comunican, se valoran y se integran dentro del proceso participativo. Esto indica que el enfoque de género, aunque presente, no se logró posicionar como una prioridad para la comunidad, lo que pone en cuestión su efectividad como eje transversal en el proceso.

Llama particularmente la atención la inclusión de la cartografía social como una herramienta participativa, ya que este ejercicio permite una reflexión colectiva y una apropiación simbólica del territorio desde la subjetividad de la comunidad. A diferencia de los enfoques técnicos que delimitan el espacio, la cartografía social determina un contenido afectivo e histórico del territorio, un sentido de pertenencia visibilizado en las dinámicas que suelen quedar fuera de los procesos de planificación. Analizando las tablas, para el caso de Cali la participación del ejercicio fue moderada, por el contrario, en Jamundí se evidenció una participación mucho más amplia. Esta información sugiere una diferenciación en la capacidad institucional de convocar y facilitar espacios de diálogo, demostrando igualmente que la convocatoria no se llevó a cabo de la misma forma en ambos municipios.

En general, puede decirse que con la información compartida por la Secretaría de Infraestructura de Cali no es posible inferir ni concluir algo concreto sobre el nivel de participación, ya que se desconoce a cuántas personas se convocó. Esta falta de claridad sobre la convocatoria y selección limita la capacidad de interpretar los datos como evidencia sólida de participación ciudadana.

Con el fin de comparar la información de la Secretaría de Infraestructura, se utilizó la información del Censo poblacional de 2018, identificando los barrios que se

encuentran contiguos al futuro trazado del proyecto, con el objetivo de analizar si la participación en la ciudad de Cali es representativa a través de la Tabla 6:

Comuna	Barrio	Población
Comuna 2	San Vicente	2.538
	Prados del Norte	7.715
Comuna 3	El Piloto	574
	San Nicolás	2.941
Comuna 4	Jorge Isaacs	1.532
	Sultana-Berlín-San Francisco	1.312
	Unidad Residencial Bueno Madrid	660
Comuna 8	Primitivo Crespo	3.550
	Simón Bolívar	1.461
	Industrial	2.349
Comuna 9	Santa Mónica Belalcázar	624
	Belalcázar	2.537
	Barrio Obrero	2.695
Comuna 10	Las Acacias	1.393
	El Guabal	14.098
	Santa Elena	5.725
	Cristóbal Colón	9.421
	San Cristóbal	3.320
	San Judas Tadeo I	7.537
	San Judas Tadeo II	3.228
	La Independencia	7.677
	La Esperanza	1.105
	Urbanización Boyacá	2.693
	El Jardín	9.930

Comuna	Barrio	Población
Comuna 11	Aguablanca	4.935
	El Prado	1.227
	Villa del Sur	5.451
	José Holguín Garcés	1.348
Comuna 16	Ciudad 2000	8.555
	La Alborada	2.208
Comuna 17	Ciudadela Comfandi	4.316
	Caney	18.503
	Lili	30.363
	El Ingenio	7.793
	La Hacienda	9.961
	Cañaverales-Los Samanes	9.871
	Urbanización San Joaquín	2.270
Comuna 22	Parcelaciones Pance	10.138
	Urbanización Río Lili	3.126
	Total	199.554

Tabla 6. Habitantes por barrio en el área de influencia del proyecto del Tren de Cercanías en la ciudad de Cali. Fuente: tabla elaborada a partir de los datos del Departamento Administrativo de Planeación Municipal[78].

Con esta información se puede evidenciar que en total la cantidad de habitantes que se beneficiarían directamente por el Tren de Cercanías en Cali es de aproximadamente 199.554, y teniendo en cuenta que la cantidad de las participaciones de las actividades de la Alcaldía fue de 1.332 personas, esto nos deja un panorama desalentador en cuestión de cifras. A pesar de los recursos de las Alcaldías para financiar estas iniciativas, la baja participación en relación con la población total de Cali y Jamundí plantea interrogantes sobre la representatividad de los resultados obtenidos. Sin información clara sobre el número de personas

[78] DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL. Op. Cit. 2018.

convocadas y los criterios de selección, no se puede afirmar que la muestra sea suficiente. Por tanto, los datos no reflejan adecuadamente la diversidad de ideas, propuestas y opiniones de los habitantes por municipio.

Es por este motivo que los datos recolectados a través de la encuesta y las entrevistas son de vital importancia ya que permiten aproximarse con mayor profundidad a las percepciones locales de los involucrados y los niveles de apropiación del proyecto. En este sentido, más allá del número de participantes, lo que cobra valor es la calidad de la información obtenida, así como las tensiones y vacíos durante el proceso.

5.2 RESULTADOS ANÁLISIS DE ENTREVISTAS

Las entrevistas como fuente son una herramienta clave en esta investigación, hace parte del análisis identificar el nivel de esta inclusión, es decir, si es total, parcial o superficial, y evaluar si realmente su inclusión tiene un impacto significativo para la formulación del proyecto.

Para explicar más a detalle, se realizaron entrevistas semiestructuradas a los líderes comunales de los barrios de estudio, ya que cumplen con el papel de representar a su comunidad, son el conducto por el cual la Alcaldía hace presencia en el barrio y viceversa. Por otro lado, se realizó una entrevista semiestructurada a un experto en transporte y a un comerciante, como parte de un ejercicio de análisis comparativo con la información otorgada por los líderes, haciendo un contraste con los distintos puntos de vista y los conocimientos de los entrevistados, fortaleciendo el análisis de esta investigación desde otras miradas.

Los componentes principales que se analizaron de las entrevistas fueron la participación de la comunidad y la percepción sobre inclusión en el proceso.

Con respecto al primer componente, que es considerado como una dimensión central en el análisis, tres de los cuatro líderes entrevistados revelan que la participación de la comunidad es baja, mencionan que la comunidad no es receptiva con las actividades que se realizan.

Sobre esto, Carlos Andrés Arias líder de la JAC del barrio El Jardín de la comuna 11, menciona que:

> La participación ciudadana, estamos en el momento, después de la revolución de lo que se hizo en Puerto Rellena el día de lo de la primera línea, pues no trajo solo cosas malas, trajo un despertar de la comunidad, porque todos, así no pertenezcamos a ningún partido político, nos sirvió para despertar y averiguar sobre qué está sucediendo con nuestros impuestos, qué está sucediendo con nuestras calles, con nuestros escenarios, y ahora estamos todos activados (ver Anexo 1).

Este líder considera que a partir del Paro Nacional del 2021 hubo un cambio en la percepción de la comunidad, lo que influyó en una mejora de la participación política de la gente, y una visión más crítica sobre las problemáticas sociales. Con respecto a la participación en el proyecto del Tren de Cercanías afirmó que:

> La comunidad ha asistido con ansias a todas las reuniones esperando el momento del Tren de Cercanías, pero para nosotros se ha perdido la credibilidad porque desde hace más de 15 años se viene hablando que viene el tren y no hay nada que llega. Sabemos que este año estamos prontos a empezar, pero no queremos crearle falsas expectativas a la gente hasta que empiece de verdad el tren (ver Anexo 1).

Para él, la comunidad ha participado activamente. Por otra parte, con la realización de la encuesta se confirmó lo que Carlos dice, efectivamente “se ha perdido la credibilidad”. Al momento de mencionarle a la gente de qué trata la encuesta responden “¿el tren que vienen haciendo desde hace 15 años?”. Incluso algunas personas relacionan el tema de investigación con un tema político y prefieren no responder.

Sin embargo, no todos piensan de la misma manera. Para Edwin Rojas, líder de la JAC del barrio La Esperanza de la comuna 11, la participación es baja. Edwin menciona lo siguiente:

> No, mira, en los temas comunales y de participación de proyectos, la gente no es muy receptiva porque si no ven que hay un beneficio para ellos, la gente no asiste ni aporta, entonces realmente esto es más como para las personas que están dentro de una junta comunal o una organización (ver Anexo 3).

Además, esto respondió cuando se le preguntó cómo considera que fue la participación en las actividades:

> No, mira que a veces esos temas, esos temas que van a impactar la ciudad participa muy poca gente y debe ser uno por los horarios que escogen, que escogen la administración para socializar y otra es porque a la gente no le gusta, no le gusta participar (ver Anexo 3).

Sobre esto, se entrevistó a Carlos Humberto Sandoval, perteneciente a la JAC del barrio Cristóbal Colón y para él, la participación comunitaria pasa a un segundo plano:

> Usted sabe que por lo regular la comunidad solamente escucha, pero los que prácticamente nos damos cuenta de los proyectos somos los líderes principales que somos las Juntas Comunales y los ediles y el director del Cali 10 (...) pues en el momento prácticamente nosotros tenemos reuniones en el comité de planificación, donde en el comité de planificación en el Cali 10, el doctor Raúl Montoya nos da una información y a través de eso la JAL, ACAPARA y las Juntas de Acción Comunal que estamos pendientes del proyecto (ver Anexo 2).

Además, se entrevistó a Margarita Bejarano líder de la JAC del barrio Maracaibo, aunque no hace parte de los barrios de estudio de esta investigación, es integrante de la comuna 11 y es un barrio aledaño a la zona de influencia del proyecto. Sobre el tema de la participación de los habitantes del barrio, ella considera que:

> Bueno, los retos más grandes han sido lograr llegar a la comunidad, la población ya se ha vuelto como muy, cómo te digo, reacia pues a todo este tema de la acción comunal, a todo este trabajo social que se hace porque ha habido de pronto lideres que no han cumplido sus promesas, o que los han llevado a temas que de pronto ellos no están acostumbrados, entonces siempre se ha creado como un rechazo a

> esta labor, porque es una labor a honores, pero que deja mucho de beneficio, mucho crecimiento para el público (ver Anexo 4).

Para la participación en las actividades menciona que:

> La asistencia fue abierta pero la participación fue poca, no fueron todas las personas que se esperaban que asistieran a esa socialización, pero de pronto creo que faltó como más comunicación, como más publicidad para que la gente se anime a participar de esto (ver Anexo 4).

Retomando las ideas de los líderes comunales, la mayoría señala una participación comunitaria baja, mencionan que la gente solo escucha, que no se integran en este tipo de procesos si no encuentran un beneficio. Por el contrario, Carlos Arias del barrio El Jardín sí considera que la participación es positiva, pues él se ha visto más inmerso en las actividades de embellecimiento adelantadas por la Secretaría de Participación Ciudadana, en ese sentido, su percepción de la participación de las personas es más favorable en comparación con los líderes que no hacen parte de estos programas.

Ellos como representantes de los barrios ante la Alcaldía son los que de primera mano se enteran de este tipo de proyectos, y cuentan con su asistencia como parte de un proceso formal. Sin embargo, por lo que mencionan, no se encuentra entre sus labores compartir el proyecto con la comunidad o realizar mesas de trabajo sobre este tema.

Para hacer un análisis comparativo con los datos que mencionaron los líderes comunales, se realizó una entrevista a Ciro Jaramillo, quien tiene una especialidad, una maestría y un doctorado en el área de Ingeniería de Transporte y un postdoctorado en el Área de Urbanismo y Ordenación Territorial. Es profesor titular de la Facultad de Ingeniería en la Escuela de Ingeniería Civil y Geomática de la Universidad del Valle. Por su experiencia en la elaboración de proyectos de movilidad y ordenamiento territorial, mencionó la importancia de la participación de

la comunidad a la hora de su formulación mediante una situación que vivió trabajando en un proyecto en la comuna 22 de Cali:

> (…) teniendo en cuenta que las personas son muy sensibles a eso, al tiempo, la valoración del tiempo es muy importante para nosotros en los proyectos involucrar siempre a la comunidad. (…) porque la gente estaba pendiente y participaba, pero también hubo un momento en donde era bastante difícil, no, pues no soy experto en eso, pero querían que nos reuniéramos cada ocho días con ellos y entonces uno no podía avanzar casi porque ellos querían estar mirando, opinando y todo, y eso está muy bien, pero ahí tuvimos que vincular a una persona, a un profesional que manejara esta parte, por ejemplo, un sociólogo, para que nos ayudara a ver cómo nos podemos comunicar mejor, cómo racionalizar esas participaciones, que no se convirtiera en un cogobierno, pues que no podemos hacer nada sin haberle pedido permiso a ellos y todo eso. (…) Entonces hay que tener mucho tacto en donde uno puede acompañarse, pero tener mucha claridad desde el punto de vista técnico, defender las cosas, tratar de solucionar, conciliar, pero hay momentos donde definitivamente no se pueden hacer todo lo que la comunidad quisiera. Entonces, en conclusión, para nosotros es muy importante siempre vincular a la comunidad (ver Anexo 5).

El profesor Ciro expone un caso muy interesante y es cuando la comunidad quiere integrarse y busca ser escuchada porque consideran que el proyecto les va a afectar. En esta situación muy posiblemente la comunidad sí fue debidamente informada, lo que permitió que los habitantes pudiesen atender a las actividades y reuniones. Esta disposición no surgió de manera espontánea, sino que responde a una percepción de riesgo o de oportunidad por parte de la comunidad.

En el segundo componente sobre la percepción de inclusión se identificaron dos hallazgos principales: por un lado, la participación limitada de los líderes en las actividades de socialización, por otro, que no existe mucha claridad con respecto al papel de los barrios en el proyecto.

Con respecto al primer hallazgo, se les preguntó a los líderes si consideraban que sus aportes fueron tenidos en cuenta y mencionaron lo siguiente:

> Pues no, porque realmente solamente participé a una socialización y creo yo que el Tren de Cercanías iba a tener unas modificaciones, iban a hacer unos ajustes y pues porque me imagino que en otros sectores la comunidad ha colocado pues algunos, algunos reparos en el proyecto. Entonces pues pensaría yo que no,

> ninguna, la verdad ninguna (Edwin Rojas, líder de la JAC La Esperanza, ver Anexo 3).

> Pues en eso estamos. En eso estamos porque lo importante es que nuestra comuna salga adelante y más con un proyecto de esos tan importante. Y para la ciudad de Cali sí, porque nosotros colocamos puntos y todos los puntos que nosotros damos como ediles y como presidentes de Juntas de Acción Comunal, siempre por lo regular se hace un comunicado y se acata (Carlos Sandoval, integrante de la JAC Cristóbal Colón, ver Anexo 2).

Se evidenció que todos los líderes han sido convocados a asistir a socializaciones, no obstante, en este aspecto hay una división, existe una diferencia de opiniones entre aquellos que se encuentran más activos en los grupos comunales con los que no, como ejemplo está los anteriores fragmentos, los cuales resumen ambas percepciones. Los líderes que están trabajando de la mano de la Alcaldía, ya sea por los programas que se ejecutan o porque están más implicados en las labores junto con los ediles comunales, quienes consideran que sus aportes son tomados en cuenta y se han sentido integrados en el proyecto, al contrario de los líderes que han sido convocados en momentos puntuales para las presentaciones, e incluso, en el transcurso de estas jornadas consideran que sus aportes no han sido tenidos en cuenta, pues el proyecto en su momento ya se encontraba en un estado avanzado.

El segundo hallazgo es una observación realizada a partir del conocimiento que los líderes tienen del Tren de Cercanías, cuando se les preguntó si conocían el impacto que tendría este transporte para los barrios no se recibió una respuesta concreta de todos, mencionaban diversos puntos y consideraciones, tales como:

> Mira, pues yo pensaría que un beneficio sería pues de que la gente de los que estamos aledaños hacia el Tren de Cercanías, pues nos va a facilitar el tema del transporte, la movilidad hacia, hacia los sectores pues que se va, se va dirigido el Tren de Cercanías, el embellecimiento, va a valorizar nuestros predios, va a haber un mejoramiento para el sector económico de las personas que tengan tipos de negocios cerca al Tren de Cercanías. (Edwin Rojas, líder de la JAC La Esperanza, ver Anexo 3).

Durante las entrevistas, todos hacían alusión a dos cuestiones, por un lado, a las jornadas de embellecimiento (específicamente del Corredor Verde, espacios deportivos y parques), y al manejo administrativo en la Galería Santa Elena. Se demuestra que falta claridad en cuanto a las implicaciones socioeconómicas, catastrales, ambientales en su ejecución. Todos están de acuerdo sobre el embellecimiento, pero no se indica en qué acciones se verá reflejado, o las implicaciones que trae ejecutarlo en el barrio y cuáles son las zonas priorizadas.

Cuando se les preguntó a los líderes si hubo algún reto o desacuerdo durante el proceso, todos coincidieron en señalar la situación con los comerciantes del "planchón". Todos están enterados de lo que ocurre en la Galería Santa Elena y reconocen que se trata de un tema complejo, pero más allá de este caso puntual, no hacen referencia a ninguna otra actividad de participación que involucre a los demás habitantes de los barrios. Se percibe que sus roles dentro del proceso no están claramente definidos, en especial en el caso de los barrios y manzanas más alejados del área del trazado. Esto genera incertidumbre sobre el nivel de involucramiento real de estos sectores y plantea dudas sobre la equidad territorial en la implementación del proyecto.

Con relación a esto, es necesario analizar si las actividades de participación en la Plaza de Mercado de Santa Elena han sido más robustas en comparación con otros sectores del área de influencia, lo cual permitiría establecer diferencias en apropiación y representación. Para esto, se entrevistó a Guillermo Ramírez, comerciante en la Galería, al preguntarle sobre su experiencia en relación con la participación, señaló: *"No, todavía no, en el momento en que yo estaba ahí, no. Ha llegado gente del DANE y eso, y a preguntar, preguntan y ya (ver Anexo 6)".* Y con relación a su percepción sobre la labor de las Juntas de Acción Comunal menciona que:

> No, nada, la Junta Comunal no existe. En ninguno de los barrios. Yo aquí no veo nunca, que vengan, vean, qué tal les parece el alumbrado, qué tal les parecen las calles, qué tal la... Nada. Ni siquiera cuando uno va a un parque por ahí, vea, son de la Junta Comunal. No interactúan con la gente de los barrios. Nada como antes que yo oía en mis tiempos de, vean que la gente que por favor, en la comuna, en la caseta, los esperamos para hacer unos proyectos, a ver si están de acuerdo o no. No, ya no (ver Anexo 6).

Guillermo considera que no ha habido un acompañamiento de la Administración Municipal ni de la Junta de Acción Comunal en algún aspecto asociado con la Plaza de Mercado de Santa Elena. Para él, ha habido un abandono con respecto al orden y a la disposición de las basuras:

> Pues más que todo las basuras y organizar la Galería adentro. Es una organización muy mala, fea, de todo. Y los comerciantes que están en las calles, meterlos dentro de la Galería. Porque los que están afuera obstruyen las calles, los andenes, todo eso es feo. Una Galería así no funciona. Funciona pues afuera los comerciantes de pronto porque evitan de pagar arriendos, impuestos y todo. En cambio, uno dentro de la Galería le toca pagar impuestos, pagar todo. O sea, además de construir el proyecto del tren, deberían arreglar también la Galería. O sea, que sea algo como... Eso, un conjunto eso. Porque si va a seguir así la Galería, eso no pasa nada. Ahí sí como dice el dicho, eso es como qué le digo yo, como cambiarse de ropa y no bañarse (ver Anexo 6).

Entre sus consideraciones, menciona que anteriormente existía un mayor control en la gestión de residuos, ya que contaban con un contenedor móvil donde podían depositar las basuras, lo que daba un mejor aspecto al sector. Sin embargo, tras su retiro, las personas han comenzado a arrojar los residuos directamente en los andenes. Las jornadas de embellecimiento que se realizan ofrecen una solución temporal para los comerciantes, pero no se está solucionando de fondo la problemática de la disposición de las basuras en el espacio público.

Las opiniones del comerciante permiten contrastar con las de los líderes de las Juntas de Acción Comunal, pues esta es la opinión de un actor que diariamente observa y que hace parte de las dinámicas del sector, alguien que quiere ver un cambio y no se siente representado. Él considera que más allá de la planificación del Tren de Cercanías, es necesario reestructurar la Plaza de Mercado, para que se vea más bonita y tenga más orden. Se infiere que se contó con las personas que

se veían directamente afectadas por estar ubicadas en el área de influencia del proyecto, los comerciantes del “planchón” con quienes se hicieron distintos acuerdos de reubicación, mientras que aquellos que se encuentran en las otras zonas no fueron debidamente integrados en los procesos participativos.

Los testimonios recogidos a través de las entrevistas semiestructuradas ofrecen una mirada crítica sobre la planificación del Tren de Cercanías, revelando una participación de los líderes comunales y del comerciante del sector de Santa Elena limitada, sesgada y poco estructurada. Las opiniones de Ciro Jaramillo como experto y de Guillermo Ramírez como comerciante permiten obtener dos afirmaciones claves como hallazgos: por un lado, que la participación es efectiva si hay un conocimiento previo en el imaginario de las personas, por el otro, que este proyecto no se debe limitar únicamente al paso del tren por la zona, sino que debe ser una oportunidad para transformar y atender problemáticas estructurales presentes en el sector. Las entrevistas, es este sentido, no solo evidencian las limitaciones en el proceso actual, sino que ofrecen claves para repensar la relación entre las instituciones, las Juntas de Acción Comunal y la ciudadanía en la construcción del territorio.

Desde el enfoque de la justicia espacial, estas voces permiten reconocer que las limitaciones en la participación no solo responden a fallas técnicas o comunicativas, sino a una forma de exclusión que se reproduce en la manera en que se concibe y se interviene el territorio. Cuando los procesos de planificación no habilitan espacios reales de diálogo, se restringe la posibilidad de que las comunidades incidan en la transformación de su entorno, situación que se evidenció con las entrevistas realizadas.

5.3 ANÁLISIS DE ENCUESTA

Como parte del proceso metodológico, se aplicó una encuesta dirigida a los habitantes de los barrios de estudio, con el fin de recoger información sobre la participación de la comunidad en el proyecto del Tren de Cercanías. Este instrumento, alineado con los objetivos específicos de la investigación, fue aplicado entre enero y septiembre de 2025, abarcando un total de 220 hogares. Cada formulario fue diligenciado por un integrante del hogar, por lo que cada respuesta recoge la percepción particular de una unidad doméstica frente al proceso participativo y su relación con el proyecto. Este análisis permite identificar percepciones y tendencias que aportan evidencia para comprender la participación, así como contrastar con la información recogida a partir de la revisión documental y las entrevistas semiestructuradas.

De la encuesta se obtienen tres componentes principales a analizar: el primero, identificar si los habitantes de los barrios conocen el proyecto del Tren de Cercanías, lo cual permite identificar el grado de apropiación y comprensión de este. Segundo, se analiza la participación de la comunidad, considerando los mecanismos de inclusión como sus limitaciones. Y finalmente se aborda la percepción de la comunidad frente a las instituciones responsables del proyecto (la Alcaldía y la Gobernación), explorando las representaciones sociales que configuran su legitimidad y cercanía.

La población encuestada presenta diversidad en cuanto a género, edad y situación laboral: el 54,4% de los encuestados son hombres y el 45,5% son mujeres, los rangos de edad se distribuyen de manera proporcional, con representación equilibrada entre jóvenes, adultos y personas mayores, con edades entre 18 y más de 65 años. El 75% de los encuestados se encuentran empleados. En relación con la permanencia en el territorio, el 48,2% lleva más de 10 años viviendo en el sector, lo que evidencia un nivel significativo de arraigo con el barrio. Además, el 4,5% manifestó pertenecer a algún grupo comunal/barrial, siendo el religioso el más representativo con 5 personas.

A partir de esta caracterización, se analizan los componentes definidos para la investigación. El primero de ellos busca identificar si los habitantes de los barrios seleccionados conocen el proyecto del Tren de Cercanías. Este aspecto resulta importante para entender si la información ha circulado, de forma que pueda incidir en los procesos de participación. Sobre este componente, se tomó dos preguntas principales, representadas en los siguientes gráficos:

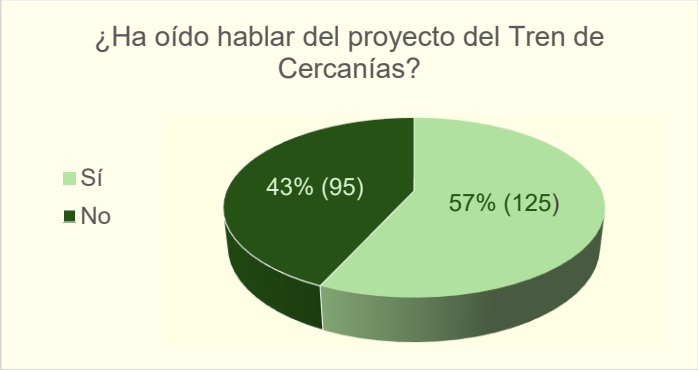


Figura 6. Reconocimiento del proyecto por parte de los encuestados. Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta aplicada en los barrios de estudio (2025).

Sobre esta pregunta, el 57% de los encuestados (125 personas) respondieron que sí han oído hablar del Tren de Cercanías, mientras que el 43% (95 personas) no lo conocen. Este resultado evidencia que, si bien existe un previo conocimiento de muchas personas, aún persiste una cantidad significativa que no sabían de esta iniciativa. Esta situación plantea retos en términos de apropiación y participación informada, especialmente si se considera que el conocimiento del proyecto es fundamental para que la ciudadanía pueda involucrarse.

Para profundizar en este aspecto, se analizó la distribución del conocimiento del proyecto según los rangos de edad de los encuestados, mostrados en la siguiente gráfica:

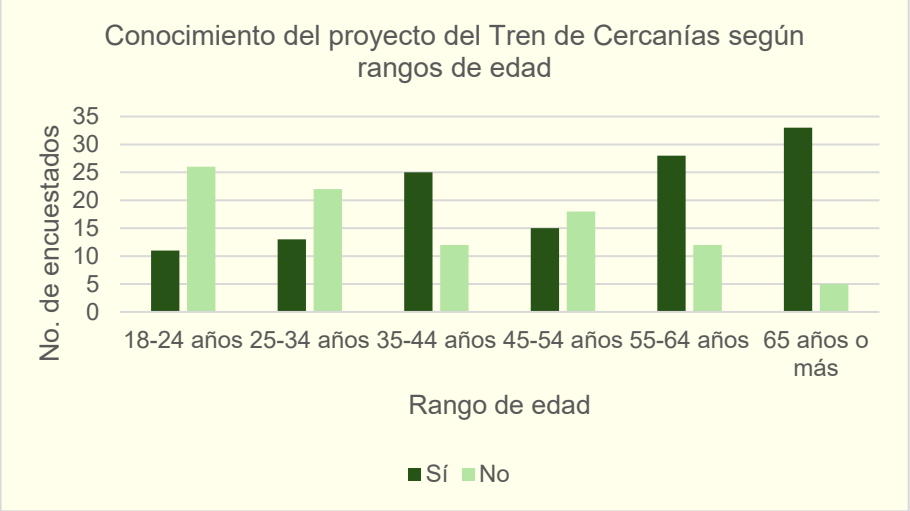


Figura 7. Conocimiento del proyecto del Tren de Cercanías según rangos de edad. Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta aplicada en los barrios de estudio (2025).

El gráfico evidencia que el conocimiento del proyecto aumenta según la edad. Se observa que los grupos de mayor edad (de 45 a 65 años) son los que más han oído hablar del proyecto, en comparación con los grupos más jóvenes entre 18 y 24 años, que presentan mayor desconocimiento. Esto sugiere que los adultos tienen más acceso o interés en la información relacionada con el proyecto, posiblemente por su vinculación con espacios comunitarios o de diálogo. En cambio, los jóvenes podrían estar menos expuestos o menos involucrados en estos temas. Esta diferencia por edad indica que las estrategias de comunicación deben reforzarse para que su difusión llegue a los jóvenes y así ampliar el alcance del proyecto.

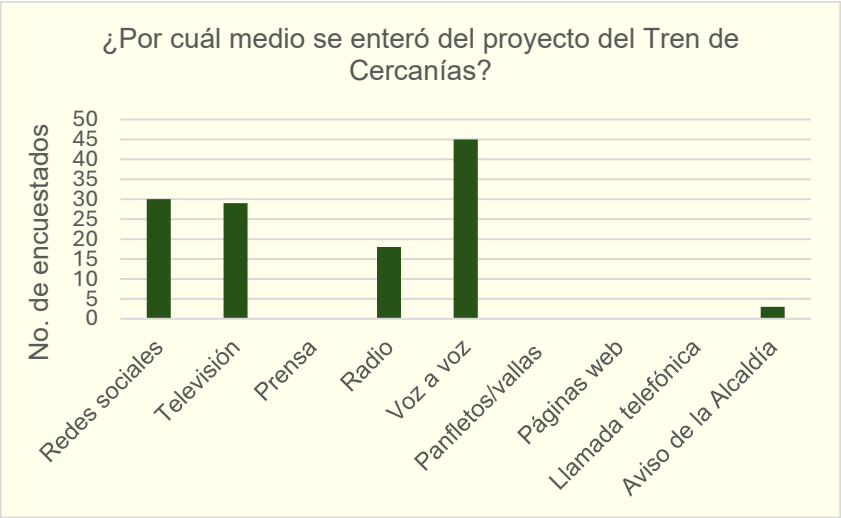


Figura 8. Medio por el cual los encuestados se enteraron del proyecto. Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta aplicada en los barrios de estudio (2025).

Como se observa en la gráfica, 45 personas señalaron que se enteraron del proyecto mediante el voz a voz, siendo este el más concurrente, seguido por las redes sociales con 30 respuestas, la televisión con 29 respuestas, la radio con 18 respuestas, y el aviso presencial por parte de la Alcaldía con 3 respuestas. Se evidencia que los encuestados se han enterado del proyecto en mayor medida a través de medios informales, mientras que los demás medios tuvieron poca incidencia. Esto indica que la información circula principalmente a través del diálogo: *“escuché por ahí”*, *“un amigo me contó”*, *“alguien una vez me dijo”*, lo cual puede limitar la comprensión y los detalles del proyecto, influyendo en las percepciones de las personas, así como puede ser provechoso, pues con una difusión estratégica se pueden fortalecer los procesos de apropiación en los barrios.

En general, los resultados muestran que más de la mitad de los encuestados conoce el proyecto, aunque existen brechas generacionales y predominan los medios informales de difusión. Esto sugiere que, si bien el proyecto es reconocido por la población, aún persisten vacíos y desigualdades en su comprensión, afectando la participación y la apropiación territorial.

Teniendo en cuenta esta información, se aborda el segundo componente: la participación ciudadana frente al proyecto, identificando si la comunidad ha sido convocada a participar en las actividades realizadas por la Alcaldía y la Gobernación, condensada en la siguiente gráfica:

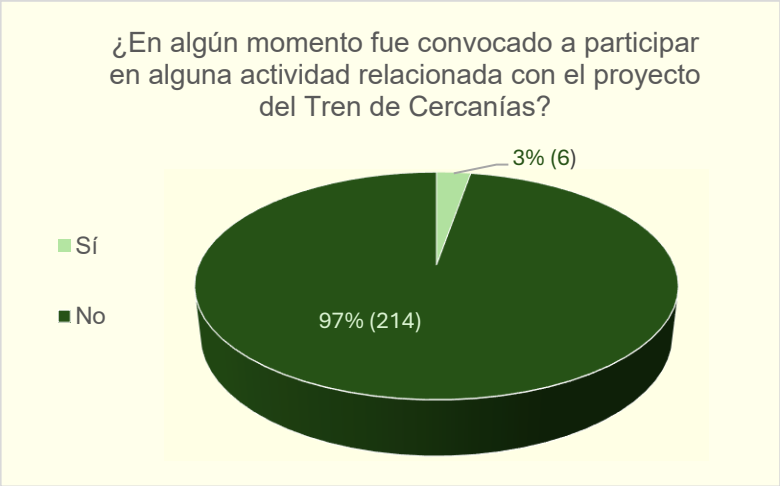


Figura 9. Convocatoria a actividades relacionadas con el proyecto del Tren de Cercanías. Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta aplicada en los barrios de estudio (2025).

Según la gráfica, el 97% de los encuestados (214 personas) respondieron que no fueron convocados en las actividades de participación del proyecto del Tren de Cercanías, mientras que el 3% de los encuestados (6 personas) sí fueron partícipes de estas. Esta marcada diferencia refleja una ausencia casi total de mecanismos de participación ciudadana en el desarrollo del proyecto.

Las personas que participaron asistieron a socializaciones del proyecto y expresaron, entre otros motivos, que tenían relación con un familiar o amigo de la Alcaldía que les preguntó, así como una señora mencionó que unos familiares van a ser reubicados, y un señor se enteró porque los ingenieros se encontraban haciendo un levantamiento topográfico enfrente de su local, donde le comentaron que era para estudios del tren. Con estos datos se infiere que las personas convocadas tenían un vínculo ya sea con el área de influencia o con funcionarios

de la Alcaldía, invisibilizando las opiniones de los demás habitantes de los barrios y limitando las posibilidades de que la comunidad incida en las decisiones que afectan su entorno. Con esto, se refuerza la percepción de que el proyecto se ha gestionado de forma unilateral, sin inclusión ni espacios de diálogo.

Esta ausencia de espacios participativos influye en la percepción que tiene la comunidad hacia las instituciones responsables. Por ello, el siguiente componente aborda estas percepciones por parte de los encuestados y sus consideraciones con respecto a la participación ciudadana.

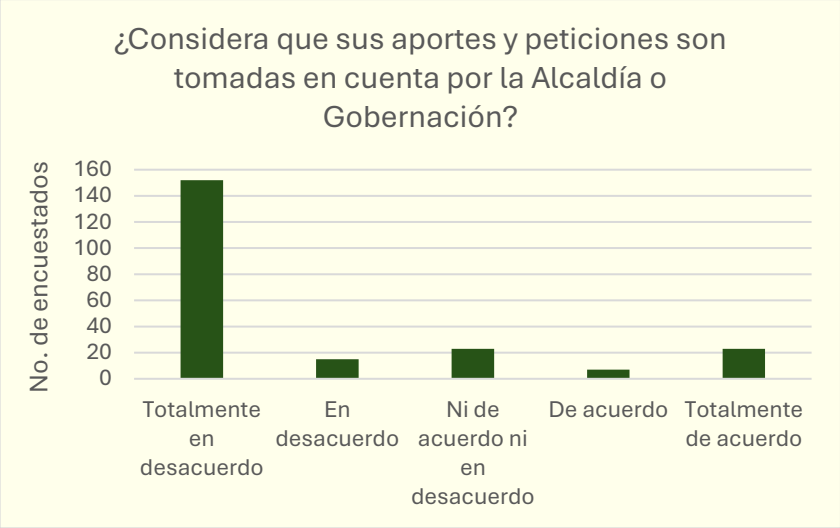


Figura 10. Valoración de los encuestados sobre la atención institucional frente a aportes y peticiones. Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta aplicada en los barrios de estudio (2025).

Como se observa en la gráfica, la mayor parte de los encuestados considera que sus aportes y peticiones no son tenidos en cuenta por las entidades locales, pues el 75% señaló que se encuentra totalmente en desacuerdo. Las respuestas positivas son mínimas, lo que refleja una percepción institucional negativa y una falta de confianza en los canales de participación.

Esto refuerza lo observado con el componente anterior: la baja convocatoria no solo limita la participación, sino que también deteriora la legitimidad institucional. La comunidad no ha sido involucrada y además, no percibe que sus voces tengan impacto, lo que puede generar desinterés frente a futuros procesos de planificación.

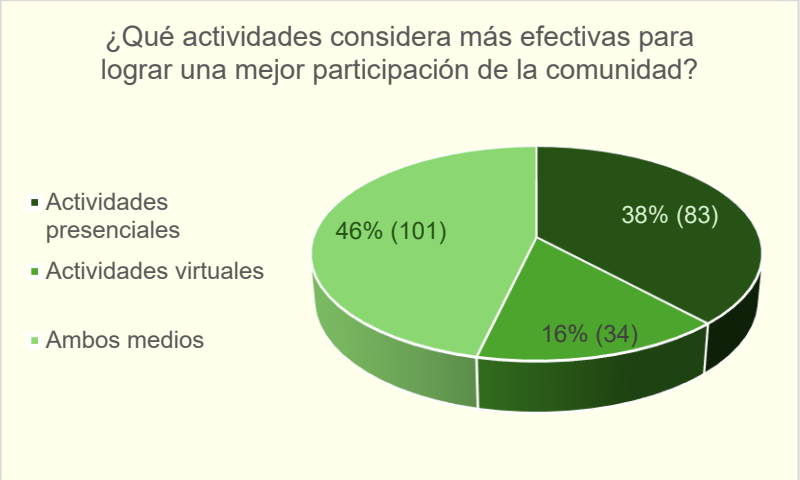


Figura 11. Preferencias ciudadanas sobre mecanismos de participación. Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta aplicada en los barrios de estudio (2025).

El 46% de los encuestados respondieron que la aplicación de actividades presenciales y virtuales es la forma más efectiva para lograr una mejor participación comunitaria. Le siguen las actividades presenciales con un 38%, mientras que el 16% de los encuestados prefiere las actividades virtuales. Este resultado sugiere que la comunidad valora la flexibilidad y diversidad de formatos para participar, reconociendo la importancia del contacto directo sin descartar lo digital. Las estrategias de participación podrían tener en cuenta los espacios físicos y las herramientas virtuales, adaptándose a las preferencias de los habitantes.

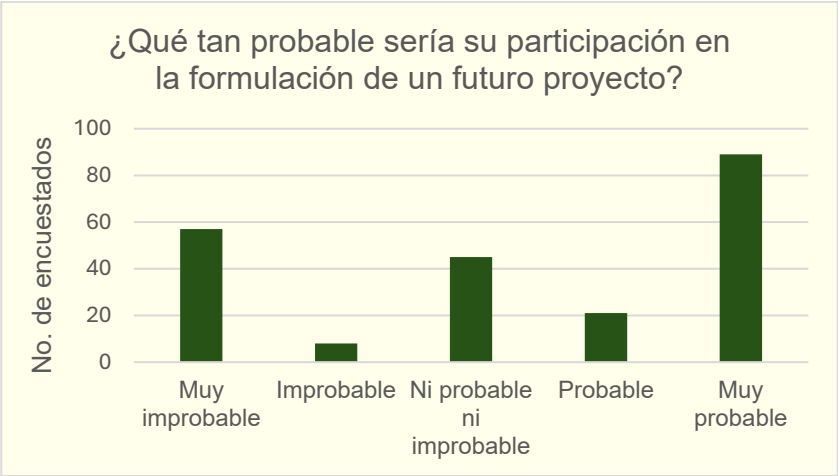


Figura 12. Intención de participación frente a iniciativas futuras. Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta aplicada en los barrios de estudio (2025).

La mayoría de los encuestados (90 personas) considera muy probable participar en la formulación de un futuro proyecto, mientras que 60 personas lo ven como muy improbable. El resto se distribuye entre las otras opciones intermedias, con menor relevancia. Este resultado revela una polarización en la disposición a participar, aunque hay un grupo significativo con alta motivación, también existe una percepción de distancia o desconfianza.

"No tengo tiempo" es una de las razones que algunos encuestados señalaron por la cual no participarían. Por esto, la clave es el fortalecimiento de los canales de participación, con el fin de generar confianza y garantizar que los aportes de la comunidad son muy importantes para cualquier planificación.

En general, los resultados de la encuesta reflejan un panorama poco alentador con respecto a las actividades realizadas y al nivel de inclusión de los habitantes de estos barrios. Los datos revelan una desconexión entre las dinámicas institucionales y las expectativas de la comunidad, lo que evidencia ciertos vacíos en la gobernanza. Sin embargo, también permite visibilizar un horizonte de oportunidad, al reconocer las preferencias y disposiciones expresadas por la comunidad, es

posible diseñar estrategias participativas más accesibles e inclusivas. Desde la justicia espacial, esta oportunidad adquiere un valor transformador, implica reconocer que el derecho a participar no se limita a ser convocado, sino a incidir significativamente en la toma de decisiones. Tal como se evidenció en la encuesta, algunas personas expresaron disposición por involucrarse, de esta forma se abre una ventana para reconstruir el vínculo entre ciudadanía y territorio. Esta oportunidad permite corregir desigualdades históricas en el acceso a la toma de decisiones y revalorizar los saberes locales. En este sentido, la justicia espacial orienta la acción hacia escenarios de participación para el fortalecimiento del tejido social.

5.4 TRIANGULACIÓN METODOLÓGICA DE RESULTADOS

La triangulación metodológica se constituye como un componente clave para el análisis, al integrar los hallazgos obtenidos mediante la revisión documental, las entrevistas semiestructuradas y la encuesta aplicada, todo esto centrado en el enfoque teórico que orienta la investigación. La triangulación no solo permite contrastar los hallazgos entre fuentes, sino también ofrecer una visión más amplia y consistente de los fenómenos estudiados. A continuación, se presentan los principales puntos de articulación, con el fin de construir una comprensión del grado de inclusión, participación y apropiación comunitaria frente al proyecto del Tren de Cercanías.

Los tres métodos coinciden en señalar una débil articulación entre las entidades responsables del proyecto y los habitantes de los barrios implicados. Aunque los documentos oficiales presentan el proyecto como una apuesta estratégica para la conectividad regional y el mejoramiento de la movilidad, esta iniciativa no ha sido apropiada por la comunidad, que en su mayoría desconoce los detalles técnicos, los alcances y las implicaciones de su construcción. Las entrevistas refuerzan esta

percepción, al evidenciar que la información circula de manera fragmentada y que los canales institucionales de comunicación han sido poco accesibles. Las encuestas, por su parte, muestran que el conocimiento del proyecto se ha transmitido principalmente por medios informales, mientras que la información técnica queda relegada y oculta.

En cuanto a la participación ciudadana, la triangulación revela una contradicción entre lo normativo y la realidad. Si bien en el documento mencionan actividades de participación, estas no se han traducido ni representado en prácticas efectivas y representativas. Las entrevistas dan cuenta de una participación “simbólica”, donde la comunidad es convocada de manera puntual, pero sin capacidad real de incidir en las decisiones. Las encuestas lo confirman: el 97% de los encuestados no fue convocado a ninguna actividad, y la mayoría considera que sus aportes no son tenidos en cuenta. Esta situación tensiona los principios de democracia participativa y representación social, al excluir a los habitantes de los procesos que afectan directamente su entorno.

Por otro lado, la percepción que tienen los líderes comunales y los encuestados refleja que puede existir un mejor vínculo entre lo institucional y lo comunitario, en donde se pone en juego la transparencia y la voluntad política. Con la triangulación se pudo visibilizar posibles rutas de acción, pues a pesar de la desconfianza que pueda haber, una parte significativa de los encuestados manifestó disposición a participar en futuros proyectos. Esto sugiere que la comunidad no está desinteresada como pudieron señalarlo los líderes comunales, si no que requiere condiciones más legítimas y sencillas para integrarse.

Aunque el componente de movilidad no fue abordado directamente en las encuestas, documentos y entrevistas, se puede afirmar que el proyecto busca mejorar la conectividad regional. No obstante, al no incorporar los aportes de quienes habitan los territorios, se corre el riesgo de reproducir desigualdades

espaciales con una planificación excluyente. Desde el enfoque de justicia espacial, esto implica que los beneficios de la movilidad deben distribuirse equitativamente, y que los territorios deben ser reconocidos como sujetos activos en la toma de decisiones. Estos hallazgos permiten comprender cómo la participación limitada no solo restringe el acceso a decisiones, sino que debilita la capacidad colectiva de imaginar y transformar el entorno. Reconocer el espacio como una dimensión activa de lo social implica abrir canales en donde la ciudadanía pueda ejercer su derecho a intervenir en el construcción de su territorio, no como beneficiarias, sino como coautoras de los procesos urbanos.

En conjunto, la triangulación metodológica revela que el proyecto del Tren de Cercanías ha sido pensado desde una lógica técnica y centralizada, con escasa articulación comunitaria. La falta de información clara, la baja convocatoria y la percepción de exclusión configuran un escenario de débil representación social.

CAPÍTULO 6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 CONCLUSIONES

Este capítulo presenta las conclusiones generales del estudio, derivadas del análisis de resultados de las técnicas aplicadas y la triangulación metodológica. Esta investigación se orientó al cumplimiento de los objetivos planteados, basados en los principios de la justicia espacial como principal enfoque teórico, lo que permitió valorar de manera crítica el grado de inclusión y participación en el contexto estudiado. A partir de estos hallazgos, se formularán conclusiones orientadas a fortalecer los procesos de planificación territorial.

En términos generales, se evidenció que las estrategias de participación implementadas en el marco del proyecto del Tren de Cercanías no fueron suficientemente incluyentes y no se integró debidamente a gran parte de la ciudadanía que se verá impactada por su construcción. La participación en el proyecto se desarrolló de manera unilateral, convocando principalmente a personas con algún vínculo institucional con la Alcaldía o involucradas en procesos de reubicación, lo que redujo el ejercicio participativo a una mera formalidad o cumplimiento administrativo. Las actividades que realizó el Departamento de Planeación Municipal como parte del componente social y de acercamiento a la comunidad no fueron suficientemente incluyentes, se evidenció una baja asistencia y convocatoria que dificultan una representación real de las percepciones e imaginarios de la ciudadanía. Esta situación revela una brecha entre lo institucional y lo comunitario, que debilita los procesos de planificación territorial al no contar con canales robustos y adecuados para fomentar una participación representativa y transformadora.

Relacionado con lo anterior, se evidenció una fragilidad en la representación social, hacia las instituciones y a las Juntas de Acción Comunal, lo que limita la legitimidad de estos actores como canales válidos de participación. Esta debilidad se traduce en una baja representatividad, dificultando la construcción de procesos participativos genuinos. La incredulidad con la que muchas personas perciben lo institucional se configura como un factor determinante: existe una desconfianza arraigada frente a las iniciativas públicas, especialmente en contextos donde las promesas no se han materializado.

A grandes rasgos, se observó una alta aceptación de este proyecto por parte de todos los actores de esta investigación, tanto entrevistados como encuestados, es decir que existe una ilusión colectiva ante la posibilidad de que finalmente se concrete. Esta ambivalencia entre la desconfianza institucional y deseo de transformación representa una oportunidad para repensar las estrategias de participación, reconociendo que la legitimidad no se impone, sino que se construye con acciones concretas.

La baja participación demuestra que no existe una democracia real en el desarrollo del proyecto, ya que no se garantiza una inclusión efectiva ni una representación real de las opiniones de la ciudadanía. Un factor que refuerza esta afirmación es el tratamiento diferenciado de la información: mientras que parte de los estudios técnicos se encuentran disponibles y accesibles, los resultados del componente social (especialmente los resultados de las actividades participativas) no fueron compartidos públicamente y tampoco mediante solicitud. Esta diferencia revela una reserva institucional frente a lo social, lo que permite inferir que existe un mayor recelo en torno a los procesos sociales que frente a los aspectos técnicos del proyecto. Esta irregularidad en el acceso a la información no solo limita la transparencia, sino que impide que la ciudadanía se reconozca en el proceso, marcando una distancia entre lo técnico y lo comunitario.

Se puede afirmar que, si las personas ubicadas dentro del área de influencia directa no tuvieron oportunidad de participar en el proceso, y muchas de ellas ni siquiera contaban con información suficiente a pesar de vivir cerca, la situación de quienes habitan en zonas más periféricas o alejadas podría ser aún más crítica. Esta exclusión revela limitaciones estructurales en los mecanismos de difusión y participación, lo que pone en evidencia la necesidad de replantear el enfoque metodológico del proceso.

En estos procesos debe existir un reconocimiento de las desigualdades históricas y de la organización comunitaria. En este sentido, la justicia espacial se convierte en un horizonte ético y político que orienta no solo el análisis, sino también las recomendaciones del estudio.

Esta investigación permitió reconocer que la participación ciudadana en el proyecto del Tren de Cercanías debe evaluarse por su capacidad real de redistribuir poder y reconocer los saberes locales. Desde el enfoque de la justicia espacial, esto implica no solo garantizar el acceso a la información y a los espacios de diálogo, sino también asegurar que las decisiones reflejen las múltiples voces que habitan y construyen el espacio urbano, que contribuyen activamente a construir ciudad.

El Tren de Cercanías representa una oportunidad significativa para mejorar la movilidad en la región, sin embargo, no debe limitarse a reproducir lógicas que perpetúan las desigualdades existentes. La movilidad es un derecho, no un privilegio, y su planificación debe ir acompañada de acciones integrales que contemplen el mejoramiento del bienestar social y la calidad de vida de la población.

Desde esta perspectiva, las recomendaciones que se presentan a continuación buscan fortalecer la inclusión territorial en la toma de decisiones, que respondan a las necesidades reales de las comunidades involucradas.

Este trabajo no solo representa una contribución técnica, sino una apuesta por la dignificación de lo público, el reconocimiento de los saberes de la gente de los barrios, y una discusión sobre estrategias más transformadoras para futuros proyectos en la ciudad de Cali.

6.2 RECOMENDACIONES

Es fundamental que antes de elaborar cualquier plan debe haber un reconocimiento de las desigualdades. Resulta indispensable realizar un diagnóstico que reconozca las desigualdades históricas, sociales y espaciales presentes en el área de influencia. Este paso permite identificar brechas de acceso, formas de exclusión y dinámicas comunitarias que deben ser consideradas para evitar que los proyectos reproduzcan inequidades. Solo a partir de este reconocimiento es posible avanzar hacia una planificación verdaderamente incluyente.

En este sentido, se considera necesario garantizar mecanismos de participación vinculantes que no se limiten a la consulta formal, sino que aseguren la incidencia real de las comunidades en la toma de decisiones. Estos mecanismos deben reconocer las condiciones socio territoriales de cada zona y permitir que los saberes locales sean una parte activa en el proceso.

Dado que las cifras de participación reportadas por la Secretaría de Infraestructura son considerablemente bajas, es necesario exigir un compromiso mucho mayor en la implementación de mecanismos participativos. Esto implica no solo mejorar la calidad y transparencia de los informes, sino también diseñar estrategias efectivas para fortalecer la participación, especialmente en zonas con menor representación.

Ahora bien, ¿de qué forma? Un primer paso para fortalecer la participación consiste en garantizar que la ciudadanía cuente con información clara y oportuna sobre los proyectos que les afectan, tal como lo señaló Ciro Jaramillo durante la entrevista. El conocimiento previo permite a las personas posicionarse y opinar de manera más activa e informada. El objetivo es que las personas comprendan cómo los proyectos territoriales pueden afectarlos directa o indirectamente. Estrategias como el uso de redes sociales pueden facilitar esta difusión, siempre que se implementen de manera oportuna. Por medio del internet se puede contribuir a ampliar el involucramiento de los jóvenes, contrarrestando la tendencia que se pudo observar en las encuestas de que el conocimiento de lo público solo les interesa a los adultos mayores. No es aceptable que las campañas informativas se activen únicamente cuando las decisiones ya están tomadas, la comunicación debe ser anticipada y continua.

En este mismo sentido, es necesario fortalecer los canales de comunicación entre las entidades responsables y las comunidades. Las Juntas de Acción Comunal deben asumir un rol más activo como mediadoras que logren facilitar el diálogo y la circulación de información en los barrios. Las entrevistas realizadas evidencian que existen diferencias en las percepciones y formas de trabajo entre los líderes comunales, lo que sugiere la necesidad de consolidar un conducto regulado para compartir los planes de intervención, un plan de acción que ofrezca una guía a la hora de trabajar estas temáticas. Sus conocimientos situados y su cercanía con las dinámicas barriales los posicionan como actores claves en el territorio, para ello, se recomienda fortalecer sus capacidades técnicas y políticas, garantizando sus aportes en las mesas de trabajo desde un primer momento. Al estar más activos en estos procesos contribuyen a una planificación más democrática, coherente con los principios de justicia espacial.

La implementación de proyectos a gran escala como el Tren de Cercanías requiere de credibilidad institucional y presencia efectiva en los barrios. No es posible

avanzar hacia procesos de construcción urbana si aún persisten problemáticas estructurales que afectan directamente la vida cotidiana de las personas. Durante el trabajo de campo, varias personas manifestaron que el tren podría transformar la zona y resolver muchos de los problemas que enfrentan a diario y generan malestar, entre ellos la acumulación de basura, escombros, los trancones, la deficiente malla vial y la situación de los habitantes de calle. Por esta razón, resulta necesario que los proyectos de infraestructura estén acompañados de acciones complementarias que atiendan estas problemáticas, demostrando compromiso con el bienestar social y construir entornos seguros.

Es necesario fortalecer la articulación entre las distintas secretarías y entidades responsables, con el propósito de diseñar programas que permitan una gestión integral orientada a mitigar las problemáticas que afectan a la comunidad. De esta forma, las jornadas de embellecimiento que adelantan los líderes sociales tendrán un impacto duradero, como resultado de un esfuerzo coordinado y pensado para el disfrute colectivo de la ciudadanía.

De los hallazgos más valiosos del estudio fue reconocer la disposición de muchas personas a participar, lo cual representa un avance significativo que debe ser considerado en futuras planificaciones. Esta voluntad no puede darse por sentada, es un recurso que debe aprovecharse y potenciarse. Al mismo tiempo, es necesario fortalecer los mecanismos de convocatoria para que quienes inicialmente manifestaron no estar interesados puedan reconsiderar su postura, o al menos encontrar otras opciones más atractivas para vincularse. Por otra parte, evidenciar que muchas personas estarían dispuestas a participar, tanto en actividades presenciales como virtuales, es una oportunidad para consolidar canales flexibles para una integración real. La utilización de ambos formatos permite adaptarse a las distintas condiciones de tiempo, acceso y disposición, ampliando el alcance de las iniciativas.

Todas estas ideas solo pueden realizarse mediante voluntad política que se comprometa genuinamente con los asuntos sociales y con el medio ambiente, respondiendo al beneficio común y no a intereses particulares. Esta investigación da pie a resaltar las voces de aquellos que no han sido escuchados, abriendo caminos para una planificación más justa, inclusiva y democrática.

El aporte desde la Licenciatura en Ciencias Sociales puede ir encaminado a familiarizar, desde la edad escolar, el hecho de que todos somos sujetos políticos y tenemos capacidad de incidir en lo público. Esto implica trabajar conceptos clave como la justicia espacial y generar estrategias dirigidas al reconocimiento del entorno y la apropiación territorial. Es decir, la labor consiste en que desde el colegio se otorguen las herramientas necesarias para formar ciudadanos críticos y activos en la toma de decisiones sobre asuntos colectivos, entendiendo esta participación como parte de un derecho fundamental.

BIBLIOGRAFÍA

ACNUDH. Declaración Universal de Derechos Humanos. París: 10 de diciembre de 1948. 24 p. Disponible en: https://www.oacnudh.org/documentos/Declaracion_Universal_Derechos_Humanos.pdf

ACNUDH. La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Una oportunidad para América Latina y el Caribe. En: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Santiago de Chile: diciembre de 2018. 89 p. https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/cb30a4de-7d87-4e79-8e7a-ad5279038718/content

ACNUDH. Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Nueva York: 16 de diciembre de 1966. 17 p. Disponible en: https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-civil-and-political-rights

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI. Avanza la creación de la Autoridad Regional y Ente Gestor del Tren de Cercanías del Valle. Gobernación del Valle del Cauca {En línea}. Gobernación del Valle del Cauca. 03 de diciembre de 2021. {6 de abril de 2025}. Disponible en: https://www.valledelcauca.gov.co/publicaciones/73300/avanza-la-creacion-de-la-autoridad-regional-y-ente-gestor-del-tren-de-cercanias-del-valle/

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI. Decreto Extraordinario No. 411.0.20.0516 de 2016. (septiembre 28 de 2016). 167 p. Disponible en: https://www.cali.gov.co/documentos/6528/decreto-0516-de-2016/

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI. Tren de Cercanías del Valle del Cauca más cerca. (Consultada el 15 de febrero de 2025). Disponible en: https://www.cali.gov.co/planeacion/publicaciones/172594/tren-de-cercanias-del-valle-del-cauca-mas-cerca/

ARDILA, Javier, RODRÍGUEZ, María y ARMANDO, Fabián. Capítulo 8. Población y muestreo. En: Epidemiología clínica. Investigación clínica aplicada. 2004: Bogotá D.C. Editorial Médica Internacional LTDA.

BALCÁZAR, Patricia, et. al. Investigación Cualitativa. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México. 2013. 231 p. ISBN: 968-835-947-5. Barcelona: Editorial Gedisa. 2013, 277 p. (Biblioteca de Educación). ISBN: 978-84- 9784-173-3

BRITES, Walter Fernando. La ciudad en la encrucijada neoliberal. Urbanismo mercado-céntrico y desigualdad socio-espacial en América Latina. En: Revista Brasileira de Gestão Urbana. 2017, Vol 9, No. 3. ISSN 2175-3369

CALLE, Camilo y SANTOS, Jacques. Recomendaciones al Control Social Juvenil a la luz de la experiencia de las Veedurías del Sistema de Transporte Masivo en la ciudad de Cali. Bogotá, 2004, 127 p. Universidad de los Andes. Facultad de Administración.

CARABALLO, Natalia y PRIETO, Javier. Las representaciones sociales: teoría, evolución y aplicabilidad: una mirada desde la praxeología. En: Revista Científica Anfibios. Ediciones EFIM. 2017, Vol. 1, No. 1. ISSN 2665-1513

CASAS, Ernesto. Representación política y participación ciudadana en las democracias. En: Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales. Sociedad y Política. 2009, Vol. 51, No. 205. ISSN 0185-1918.

CEA-D'ANCONA, María de los Ángeles. Capítulo 2. El análisis de la realidad social: aproximaciones metodológicas. En: Metodología cuantitativa. Estrategias y técnicas de investigación social. 2001: Editorial Síntesis, S.A. ISBN: 84-7738-420-7.

CEA-D'ANCONA, María de los Ángeles. Capítulo 3. La organización de la investigación. En: Metodología cuantitativa. Estrategias y técnicas de investigación social. 2001: Editorial Síntesis, S.A. ISBN: 84-7738-420-7.

CONCEJO MUNICIPAL DE SANTIAGO DE CALI. Acuerdo No. 0373 de 2014. Por medio del cual se adopta la revisión ordinaria de contenido de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Santiago de Cali. Disponible en: https://saul.cali.gov.co/pimu/pot/otros/Acuerdo%200373%20de%202014.pdf

CONFERENCIA MINISTERIAL "MEDIO AMBIENTE PARA EUROPA" (1998: Aarhus, Dinamarca). Convención sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en asuntos ambientales. En: Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, 15 de enero de 1999. 30 p. Disponible en: https://unece.org/environment-policy/public-participation/aarhus-convention/text

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. Título I: De los principios fundamentales, Artículo 1. Bogotá D.C.: Asamblea Nacional Constituyente, 1991.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. Título IV: De la participación democrática y de los partidos políticos, Capítulo I: De las formas de participación democrática, Artículo 103. Bogotá D.C.: Asamblea Nacional Constituyente, 1991.

CÓRDOVA JAIMES, Édgar. Participación ciudadana y el orden político resultante de las reformas administrativas y constitucionales. En: Novum Jus. 2024, Vol. 18, No. 2. ISSN 1692-6013

COSTAS, Mirtha. Representaciones sociales. s.f. Universidad Nacional de Tucumán. Facultad de Filosofía y Letras.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA FUNCIÓN PÚBLICA. Ley 134 de 1994. 31 de mayo de 1994. (Consultada el 24 de abril de 2025). Disponible en: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=330

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA FUNCIÓN PÚBLICA. Ley Estatutaria 1757 de 2015. 6 de julio de 2015. (Consultada el 24 de abril de 2025). Disponible en: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=65335

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL. Distribución de población por sexo, viviendas y hogares, según comuna y barrio [Archivo Microsoft Excel]. Cali: 2018. Disponible en: https://www.cali.gov.co/documentos/2187/demografia/

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026: Colombia, Potencia Mundial de la Vida. Bogotá D.C.: Imprenta Nacional de Colombia, mayo de 2023, 847 p. ISBN: 978-958-5422-45-2. Disponible en: https://www.dnp.gov.co/plan-nacional-desarrollo/pnd-2022-2026

ESCOBAR, Mónica. Formulación del Plan de Manejo Ambiental para la estación terminal de cabecera del Sistema de Transporte Masivo de Cali -MIO-, ubicada en la Cra. 1 entre calles 70 y 73 en el barrio Calima, Colombia. Cali, 2009. {Trabajo de grado}. Universidad Autónoma de Occidente.

ESPINOSA, Mario. La participación ciudadana como una relación socio-estatal acotada por la concepción de democracia y ciudadanía. En: Andamios. Revista de Investigación Social. 2009, Vol. 5, No. 10. ISSN 1870-0063

FERNÁNDEZ DROGUETT, Francisca. Discusiones de metodología La observación en la investigación social: la observación participante como construcción analítica. En: Revista Temas Sociológicos. 2009, No. 13.

FONTANA, Andrea y FREY, James. La entrevista. De una posición neutral al compromiso político. En: Métodos de recolección y análisis de datos. Barcelona: Gedisa Editorial, 2015. Vol. 4. (Herramientas universitarias). ISBN: 978-84-9784-311-9

GODOY, Óscar. Republicanismo, liberalismo y democracia. En: Revista Estudios Públicos. 2005, No. 99. ISSN 0716-1115.

GÓMEZ CAMPOS, Steffan. Mecanismos de democracia directa en América Latina: Una revisión comparada. En: Revista Derecho Electoral. 2010, No. 10. ISSN 1659-2069.

GONZÁLEZ, C. Proyectos de transporte e infraestructura y su contribución a la movilidad sostenible y la gobernabilidad local: el caso de Cali, Colombia. En: Revista Entorno Geográfico. 2011, No. 7. ISSN 1692-0074

GUTIÉRREZ, Andrea. ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. En: Revista Bitácora Urbano-territorial. 2012, Vol. 21, No. 2.

GUTIÉRREZ, Andrea. Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. En: Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. 2010, Vol. 14, No. 331. ISSN 1138-9788.

HERNÁNDEZ, A. y PADRÓN, J. Referencias Básicas en la Producción de una Tesis Doctoral, Citado por CORONA LISBOA, José. Investigación cualitativa: fundamentos epistemológicos, teóricos y metodológicos. En: Vivat Academia. 2018, No. 144. p. 71

HERNÁNDEZ-SAMPIERI, Roberto, FERNANDEZ, Carlos y BAPTISTA, María del Pilar. Capítulo 1. Definiciones de los enfoques cuantitativo y cualitativo, sus similitudes y diferencias. En: Metodología de la investigación. 2014: México D.F. Mc Graw Hill Education Editorial.

HERNÁNDEZ, Mary Johana. Urbanismo participativo: construcción social del espacio urbano. En: Revista de Arquitectura Universidad Católica de Colombia. 2016, Vol. 18, No. 1. ISSN: 1657-0308

HERNÁNDEZ-SAMPIERI, Roberto, FERNANDEZ, Carlos y BAPTISTA, María del Pilar. Capítulo 17. Los métodos mixtos. En: Metodología de la investigación. 2014: México D.F. Mc Graw Hill Education Editorial.

ISAZA GIL, Alberto. El Ferrocarril del Pacífico. s.f. {En línea} {28 de septiembre de 2023}, Disponible en: https://cvisaacs.univalle.edu.co/historia-del-valle-del-cauca/el-ferrocarril-del-pacifico/

LEFEBVRE, Henri. El derecho a la ciudad. 4ta edición. Barcelona: Ediciones Península, 1978. 169 p. Serie Historia/Ciencia/Sociedad No. 44. ISBN: 84-297-0916-9.

LÓPEZ ROLDÁN, Pedro y FACHELLI, Sandra. La encuesta. En: Metodología de la investigación social cuantitativa. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Dipòsit Digital

de Documents, Universitat Autònoma de Barcelona. Capítulo II.3. Disponible en: https://ddd.uab.cat/record/163567

MONTERO-CHAVES, Alfonso. La utilización de una metodología mixta en investigación social. En: Rompiendo barreras en la Investigación. 2018, ISBN 978-9942-24-087-3.

OBSERVATORIO DE POLÍTICAS PÚBLICAS POLIS. Movilidad urbana en Cali. Un reto mayúsculo. En: Datos Breve {Boletín de Prensa}. Cali: 2018. Universidad ICESI. ORTEGA DIAZ, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. Bogotá D.C.: Imprenta Nacional, 1923. Vol. 26.

PEÑA, Paola. Análisis de la renovación urbana en la ciudad de Santiago de Cali. Caso: Ciudad Paraíso. Barcelona: 2018, 159 p. Trabajo de grado (Máster en Planificación Territorial y Gestión Ambiental). Universidad de Barcelona, Facultad de Geografía e Historia.

PEÑA, Tania y Pirela, Johann. La complejidad del análisis documental. En: Información, cultura y sociedad: Revista del Instituto de Investigaciones Bibliotecológicas. 2007, No. 16. ISSN: 1514-8327

PESQUINO, G., et al. Manual de Ciencia Política, Citado por ESPINOSA, Mario. La participación ciudadana como una relación socio-estatal acotada por la concepción de democracia y ciudadanía. En: Andamios. Revista de Investigación Social. 2009, Vol. 5, No. 10. p. 76

RAMÍREZ ORDOÑEZ, Frank. Foro Ruta Ferroviaria Estación Pacífico. Tren de Cercanías del Valle del Cauca TCV: institucionalidad y avances de una realidad. En: Agencia Nacional de Infraestructura, agosto 3 de 2023. Disponible en: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/juan_miguel_gallego_-_tren_cercanias_del_valle.pdf

RIVERA, Natalia. La participación ciudadana como herramienta de sostenibilidad social en la planificación de infraestructuras, estudio de caso en la ciudad de Bogotá (Colombia). Valencia, 2016, 156 p. Trabajo de grado (Máster en Planificación y Gestión en Ingeniería Civil). Universidad Politécnica de Valencia.

RODRÍGUEZ, Tomás, et. al. Procesos de participación ciudadana en la implementación de sistemas de movilidad urbana sostenible (Bicipart). España: Observatorio Internacional de Ciudadanía y Medio Ambiente Sostenible CIMAS, 2015. 135 p.

RPG-ART-ASOVC. Acuerdo No. 001 de 2022 (18 de octubre de 2022). Estatutos de la RPG-ART-ASOVC {En línea}. 32 p. Disponible en: https://www.cali.gov.co/documentos/6375/estatutos-de-la-rpg-art-asovc/

SALAS, Karen y VÁSQUEZ, Lady. Participación ciudadana en el gran proyecto urbano: plan de movilidad en el sector de la carrera 27 del centro histórico de Pasto. San Juan de Pasto, 2016, 93 p. Trabajo de grado (Sociología). Universidad de Nariño. Facultad de Ciencias Humanas.

SECRETARÍA DE VIVIENDA SOCIAL Y HÁBITAT. Plan Distrital de Participación Ciudadana 2025 [Archivo Excel]. 21 de marzo de 2025 {Consultado el 24 de abril de 2025}. Disponible en: https://www.cali.gov.co/vivienda/publicaciones/185064/plan-de-accion-de-participacion-ciudadana-2025/

SITREN GV S.A.S. Estatutos Ente Gestor Regional (EGR) SITREN GV S.A.S. {En línea}. 18 de octubre de 2022. 38 p. Disponible en: https://www.valledelcauca.gov.co/documentos/14556/estatutos-egr-sitren-gv-sas/

SOJA, Edward. En busca de la justicia espacial. Valencia: Tirant Humanidades, 2014. 317 p. (Colección Crónica). ISBN 978-84-16062-01-0.

TONON, Graciela, et. al. Reflexiones latinoamericanas sobre investigación cualitativa. 2008. Buenos Aires: Prometeo Libros. Universidad Nacional La Matanza, 2009. 202 p.

URIBE, María Teresa. Lo viejo y lo nuevo en la crisis política colombiana. En: Revista Estudios Políticos. 1995, No. 07-08.

VARGAS BELTRÁN, Dan. La planificación sin participación ciudadana en proyectos de transporte público en La Paz. Barcelona, 2016, 157 p. Trabajo de grado (Máster Universitario en Estudios Avanzados en Arquitectura). Universidad Politécnica de Cataluña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.

VÁSQUEZ BENITEZ, Edgar. Historia de Cali en el siglo 20: Sociedad, economía, cultura y espacio. Cali. Universidad del Valle, 2001. ISBN: 958-33-2904-5

VERGARA ESTÉVEZ, Jorge. Democracia y participación en Jean-Jacques Rousseau. En: Revista de Filosofía, 2012, Vol. 68.

VERGARA QUINTERO, María del Carmen. La naturaleza de las representaciones sociales. En: Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud. 2008, Vol. 6. No. 1. ISSN 2027-7679.

ANEXOS

Anexo 1. Transcripción de entrevista al líder de la J.A.C. del barrio El Jardín.

Este anexo contiene la transcripción completa de la entrevista realizada al líder de la J.A.C. del barrio El Jardín. El documento completo se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://docs.google.com/document/d/18u0-19usQLgOZV8-OCojkBLfcpn5AcHL/edit?usp=drive_link&ouid=100544534086055903674&rtpof=true&sd=true

Anexo 2. Transcripción de entrevista al líder de la J.A.C. del barrio Cristóbal Colón.

Este anexo contiene la transcripción completa de la entrevista realizada al líder de la J.A.C. del barrio Cristóbal Colón. El documento completo se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://docs.google.com/document/d/19odch5hHVlKokx6qdzzll1JoJ62Gk75H/edit?usp=drive_link&ouid=100544534086055903674&rtpof=true&sd=true

Anexo 3. Transcripción de entrevista al líder de la J.A.C. del barrio La Esperanza.

Este anexo contiene la transcripción completa de la entrevista realizada al líder de la J.A.C. del barrio La Esperanza. El documento completo se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://docs.google.com/document/d/1bGRW1ppGpmqjcR0f7LpcOWwLQidWSZZ0/edit?usp=drive_link&ouid=100544534086055903674&rtpof=true&sd=true

Anexo 4. Transcripción de entrevista al líder de la J.A.C. del barrio Maracaibo.

Este anexo contiene la transcripción completa de la entrevista realizada al líder de la J.A.C. del barrio Maracaibo. El documento completo se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://docs.google.com/document/d/1-ehFfbcBrz9eW5j3YL9brq_EYsMP6-_c/edit?usp=drive_link&ouid=100544534086055903674&rtpof=true&sd=true

Anexo 5. Transcripción de entrevista a Ciro Jaramillo.

Este anexo contiene la transcripción completa de la entrevista a Ciro Jaramillo. El documento completo se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://docs.google.com/document/d/1MkxtpvsicL5_rV5HxPEMGTlJwhodHCEt/edit?usp=drive_link&ouid=100544534086055903674&rtpof=true&sd=true

Anexo 6. Transcripción de entrevista a Guillermo Ramírez.

Este anexo contiene la transcripción completa de la entrevista a Guillermo Ramírez. El documento completo se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://docs.google.com/document/d/1eR34wf9hK7HMay6uX3Py4ovaMdel_3xB/edit?usp=drive_link&ouid=100544534086055903674&rtpof=true&sd=true

Anexo 7. Enlace formulario de encuesta en línea a través de la plataforma Formularios de Google.

Enlace de encuesta: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfLHezqrjiZ8sPRF8psVs-5pyLmOB58-mAtiS496IX9nzC9SA/viewform?usp=dialog

Anexo 8. Estudio técnico de prefactibilidad SYSTRA.

Este anexo contiene el Resumen Ejecutivo de los Estudios de Prefactibilidad del proyecto del Tren de Cercanías. El documento completo se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://drive.google.com/file/d/1wit4VLHtVu6v_S6kSmLLGgQw7Nc86Ulw/view?usp=drive_link

Anexo 9. Respuesta de petición Autoridad Regional de Transporte.

El documento completo se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://drive.google.com/file/d/1aYbHTBfKse0KBiybwYKMJfR8iyT1Vp9A/view?usp=drive_link