

**CIUDAD MIO: ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
MASIVO ENTRE LOS JÓVENES UNIVERSITARIOS DURANTE EL
DESARROLLO DE SUS ACTIVIDADES EN EL TIEMPO LIBRE EN CALI**

**JULIÁN ALFONSO PALACIOS SÁENZ
JOHANN ESTEBAN MORENO QUINTERO**

**UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y ECONÓMICAS
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES
PROGRAMA DE SOCIOLOGÍA
SANTIAGO DE CALI, 2012**

**CIUDAD MIO: ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
MASIVO ENTRE LOS JÓVENES UNIVERSITARIOS DURANTE EL
DESARROLLO DE SUS ACTIVIDADES EN EL TIEMPO LIBRE EN CALI**

**JULIÁN ALFONSO PALACIOS SÁENZ
JOHANN ESTEBAN MORENO QUINTERO**

**Trabajo de grado para optar al título de
SOCIÓLOGO**

**Director
JOSE FERNANDO SÁNCHEZ SALCEDO
Doctor en Ciencias Sociales y Políticas - Sociólogo**

**UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y ECONÓMICAS
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES
PROGRAMA DE SOCIOLOGÍA
SANTIAGO DE CALI, 2012**

CONTENIDO

Introducción.....	8
Objetivo General	9
Objetivos Específicos.....	10
CIUDAD MIO: ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO ENTRE LOS JÓVENES UNIVERSITARIOS DURANTE EL DESARROLLO DE SUS ACTIVIDADES EN EL TIEMPO LIBRE EN CALI.....	11
I - Movilidad Urbana y Transporte en Colombia	11
Movilidad Urbana – ¿una consecuencia de la expansión urbana?	14
La Introducción de Modelos de Transporte Masivo en Colombia	15
Entre lo Oportuno y lo Necesario: El MIO Como Una Solución al Problema de la Movilidad en Cali.....	16
II - Bases Conceptuales y Teóricas	22
Los Mapas Mentales y los Mapas como Relatos	22
Lynch y el Espacio Urbano	25
Rutinas de movilidad: La Movilidad Urbana a Escala Individual	26
Tiempo Libre y de Ocio: Ocio Y Recreación Como Generadores de Espacios Fuera del Trabajo.....	31
Relajamiento.....	32
Entretenimiento	32
Desarrollo de la Personalidad.....	32
Jóvenes: Una Categoría Social Ligada al Tiempo Libre y al Consumo de Servicios	36
Espacialidad y Jóvenes Caleños	39
III - Herramientas Metodológicas	42
Muestreo y Entrevistas.....	42
Modelo de Análisis.....	45
Revisión Documental	46
IV - Impactos sociales del sistema de transporte en Cali: Los jóvenes estudiantes universitarios y su tiempo libre frente a la implementación del transporte masivo	48

Estudiantes, Transporte y Ocio en Cifras	48
El Transporte Masivo y Sus Impactos Sociales	49
Los Lugares del Ocio en Cali	60
Lugares.....	68
Lugares Frecuentados, Distribuidos Por Tipo De Lugar	70
Actividades	71
Jóvenes Ociosos.....	75
Percepciones de los Impactos del Transporte Masivo entre los Jóvenes Universitarios	79
Impactos del MIO en las Rutinas de Movilidad durante el Tiempo Libre: Experiencias de los Jóvenes Universitarios en Cali	86
Rutinas de Movilidas Previas a la Introducción del SITM-MIO.....	88
Impactos Generales de la implementación del SITM sobre los jóvenes estudiantes universitarios en Cali	90
Forma de Abordaje	90
Rutas de desplazamiento	93
Estrategias Alrededor del Transporte	96
Percepciones del Transporte	97
Horarios de Servicio.....	100
Impactos del SITM-MIO entre los jóvenes estudiantes universitarios durante el desarrollo de actividades en el tiempo libre	102
Tiempos de Desplazamiento e Interconexiones	102
Selección de Lugares de Ocio entre los jóvenes estudiantes universitarios.	105
V - Aportes Para Futuras Investigaciones.....	110
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	115
ANEXOS	118
ANEXOS 1 ENTREVISTAS	118
ANEXOS 2 ENCUESTA Y TABLAS.....	177
<i>Encuesta: La Transición del Transporte en Cali</i>	177
<i>Ficha Técnica.....</i>	178
<i>Tablas</i>	179

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 "Estudiantes Consultados Por Universidad"	48
Cuadro 2 "Sexo y Rangos de Edades de los Encuestados"	48
Cuadro 3 "Actividades en las que se hace uso del TPC por Universidad"	52
Cuadro 4 "Actividades en las que se hace uso del MIO por Universidad"	52
Cuadro 5 "Tipo de Transporte para dirigirse a los de referencia No. 1,2 y 3"	73
Cuadro 6 "Trasbordos y Tiempo de Viaje desde el Punto de Origen hasta el Lugar de Referencia"	74
Cuadro 7 "Con quien se realizan las actividades en el Tiempo Libre"	78
Cuadro 8 "Actividades de Desarrollo de la Personalidad realizadas con Amigos"	78

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 14 "Principales Razones por las cuales se transporta en MIO por Universidad y Sexo"	80
Tabla 15 "Horarios en los que prefiere transportarse en MIO por Universidad y Sexo"	81
Tabla 15.1 "Principales razones por las cuales prefiere transportarse en el Horario mencionado por Universidad y Sexo"	82
Tabla 16 "Calificación de 1 (pésimo) a 5 (excelente) del servicio de los sistemas de transporte por Universidad y Sexo"	83

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 "Principales Medios de Transporte antes del MIO"	49
Gráfico 2 "TPC como principal medio de transporte"	49
Gráfico 3 "Uso Semanal del MIO"	51
Gráfico 4 "Transportes utilizados para Recreación, dispersión y ocio"	55
Gráfico 5 "Tipo de Transportes para dirigirse a destinos de recreación, dispersión y ocio"	56
Gráfico 6 "Lugares de referencia para el desarrollo de actividades en el tiempo libre"	61
Gráfico 7 "Acumulado del Tipo de Transporte utilizado para el desarrollo de actividades en el Tiempo Libre (MIO vs TPC)"	72
Gráfico 8 "Tipo de Vínculo del Acompañante y/o de la persona con quien se encuentra en los lugares de referencia durante el tiempo libre"	76
Gráfico 9 "Promedio de actividades realizadas en los lugares de referencia en el tiempo libre"	77

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de UniValle Meléndez”	63
Mapa 2 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de UniValle San Fernando”	64
Mapa 3 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de Universidad ICESI”	65
Mapa 4 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de Universidad Javeriana”	65
Mapa 5 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de Universidad Santiago de Cali”	66
Mapa 6 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de Universidad Autónoma de Occidente”	67
Mapa 7 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de otras instituciones”	67

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1 "TPC"	18
Imagen 2 "MIO"	19
Imagen 3 "Mapa SITM-MIO 2009"	20
Imagen 4 "Esperando Ando"	103
Imagen 5 “Imagine las del Centro en Hora Pico”	105

Resumen:

La ciudad de Santiago de Cali se encuentra en un proceso de modernización el cual implica la puesta en funcionamiento de un nuevo sistema integrado de transporte masivo (SITM-MIO) en reemplazo del sistema de transporte público colectivo. De esta manera, se han generado una serie de impactos sobre las dinámicas de desplazamiento de la población caleña ocasionando trastornos y cambios en las rutinas de movilidad y tiempos para el desarrollo de las actividades cotidianas. En este sentido, a través de la triangulación de datos cuantitativos (encuesta) y cualitativos (entrevistas, mapas y revisión documental) se analiza cómo han sido impactados por la transición del sistema de transporte en la ciudad, algunos jóvenes estudiantes universitarios de 11 instituciones de educación superior técnica y tecnológica al desarrollar sus actividades en el tiempo libre. Finalmente, se concluye que el SITM-MIO es un condicionante para el desarrollo de ciertas actividades cotidianas dado que en algunas zonas de la ciudad el servicio de este sistema es exclusivo, limitando las opciones de transporte y obligando en cierta medida, a utilizar el MIO al no haber otro transporte que pueda servir para los desplazamientos. De igual forma, otros de los principales impactos del MIO sobre los jóvenes analizados se limita a las percepciones de mayor seguridad al desplazarse en dicho sistema, la ampliación de los horarios de servicio del transporte y la disponibilidad de este servicio. Asimismo, se encuentra que los lugares más frecuentes donde los jóvenes universitarios desarrollan sus actividades en el tiempo libre son los centros comerciales dirigiéndose a estos sitios en compañía de amigos, principalmente.

Introducción

La ciudad de Santiago de Cali se encuentra en proceso de modernización y reestructuración urbana, al recorrerla se observan diferentes intervenciones estructurales en las vías, edificaciones y parques públicos. De estas intervenciones encontramos entre las más importantes, porque influyen directa e indirectamente en la cotidianidad de los habitantes de la ciudad, las 21 Megaobras y el Sistema Integrado de Transporte Masivo Integrado de Occidente “MIO”. Estas obras de infraestructura producen alteraciones en la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad, en mayor o menor medida según el sector donde se ubiquen. Teniendo en cuenta esto, se observa que el caso del MIO repercute directamente en una gran parte de la población caleña que debe hacer uso del transporte público de la ciudad.

Con lo anterior se plantea una coyuntura social PORQUE ES UNA COYUNTURA? en la ciudad, implícita en el proceso de la reformatión urbana y enfocada en la transición del Sistema de Transporte Público Colectivo (TPC) a un Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM). Este cambio vale la pena ser estudiado....Dicha problemática se abordará con base en la sociología urbana exponiendo una perspectiva metodológica y analítica del fenómeno social generado por la transformación espacial de la ciudad.

La Primera parte de la presente investigación se fundamenta en la problemática de la movilidad urbana. Para centrar el análisis de los impactos generados por la implementación del SITM-MIO entre los jóvenes estudiantes universitarios durante el desarrollo de sus actividades en el tiempo libre en la ciudad de Santiago de Cali, desarrollaremos los conceptos básicos que serán usados en adelante, como Rutinas de Movilidad, Jóvenes, Tiempo Libre y Ocio, esto con el fin de establecer y comprender, desde diferentes perspectivas metodológicas, el fenómeno a tratar. Respondiendo la siguiente pregunta:

- **¿Cómo la implementación del SITM-MIO ha impactado a los jóvenes estudiantes universitarios cuando desarrollan sus actividades en el tiempo libre?**

En la Segunda parte del texto se desarrollarán los elementos conceptuales. Las Rutinas de Movilidad son un punto focal debido a que cada habitante de la ciudad de una u otra manera ha “tenido” que cambiar ciertos circuitos de desplazamiento para llegar a los diferentes destinos donde realiza sus actividades. Esta suerte de obligatoriedad en los desplazamientos individuales se presenta debido a la exclusividad del MIO sobre algunas de las principales vías de la ciudad.

El desarrollo conceptual de las rutinas de movilidad es una elaboración propia basada en los planteamientos de autores como Manuel Castells, David Canter, Kevin Lynch Y Marc Augé. Asimismo, se discutirán las variables y conceptos a tener en cuenta cómo, rutinas de movilidad, impactos culturales, tiempos de desplazamiento, distancias recorridas, percepción del espacio urbano y el transporte, movilidad urbana y mapas mentales

De la misma manera, para el concepto del Tiempo Libre y Ocio, se expondrá lo desarrollado por Joffre Dumazedier. Esto permitirá clasificar las diversas actividades que pueden desarrollarse en el tiempo libre en: actividades de, relajamiento, entretenimiento y desarrollo de la personalidad (cultural, social y recreativa).

Igualmente, se cuenta con una investigación realizada por Sonia Muñoz para articular dentro del análisis las rutinas de movilidad, el tiempo libre y los jóvenes estudiantes universitarios al contexto local, la ciudad de Cali. Así se identificarán los lugares que los jóvenes caleños frecuentan.

Objetivo General

- Analizar los impactos de la implementación del SITM-MIO sobre los jóvenes universitarios cuando desarrollan sus actividades en el tiempo libre.

Objetivos Específicos

- Identificar los lugares que frecuentan y, clasificar las actividades que los jóvenes universitarios realizan en su tiempo libre.
- Exponer los impactos producidos por el MIO sobre las rutinas de movilidad de los jóvenes universitarios durante el desarrollo de sus actividades. en su tiempo libre.
- Comparar las experiencias de los jóvenes universitarios en los Sistemas de Transporte, Público Colectivo y MIO, al desarrollar sus actividades en el tiempo libre.

En la Tercera parte de la investigación se planteará el proceso metodológico al cual se recurrió. En este punto se presentará la estrategia de medición para la realización del muestreo y los elementos centrales de las entrevistas realizadas. Al recurrir a revisión documental se contextualiza y compara, en la medida de lo posible, lo encontrado en el acercamiento al fenómeno tratado. Asimismo se expondrá la base procedimental para el mapeo realizado.

En la Cuarta parte se contextualizarán y se analizarán los diferentes resultados cuantitativos y cualitativos de la investigación. Esta parte a su vez se subdividirá en dos momentos: primero, los resultados cuantitativos; segundo, los elementos cualitativos. Estos datos primarios junto con el análisis de mapas y la revisión de prensa dan paso a una triangulación de datos a partir de la cual se desarrolla el estudio.

Finalmente se presentarán los aportes de la investigación suscitada. Este último apartado se propone como punto de partida y de contraste para otras investigaciones dada la calidad de los datos suministrados.

CIUDAD MIO: ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO ENTRE LOS JÓVENES UNIVERSITARIOS DURANTE EL DESARROLLO DE SUS ACTIVIDADES EN EL TIEMPO LIBRE EN CALI

!

Movilidad Urbana y Transporte en Colombia

Para comprender los procesos de modernización del espacio como un desarrollo de las necesidades sociales, económicas y culturales de una población afectada, debe tenerse en cuenta las investigaciones desarrolladas en cada país, ya que en países en vías de desarrollo y “subdesarrollados”, no se han dado los mismos procesos de modernización de los llamados “países del primer mundo”. De esta manera, se podrán establecer los tipos de necesidades colectivas e individuales creadas o generadas en las ciudades por su constante reestructuración y así, facilitar la comprensión de las problemáticas urbanas.

La influencia extranjera en especial la “americana”, ha sido fundamental en los procesos investigativos en los países latinoamericanos donde destaca el caso de Brasil, quienes además de esta, también han recibido influencias francesas en el desarrollo de sus investigaciones. Con lo dicho, establecemos que las principales influencias para el desarrollo de investigaciones urbanas en Latinoamérica provienen de EE.UU y Francia. Sin embargo, cabe resaltar que tales influencias no pueden tomarse como reglas que rigen todo lo que ocurre en las problemáticas urbanas de esta región, sino como principios o bases sobre las cuales se puede producir un conocimiento más amplio y aplicable al caso Latinoamericano.

A partir de algunos de los planteamientos expuestos por Manuel Castells en su libro titulado “La Cuestión Urbana”, avanzaremos en lo que atañe a la presente investigación resaltando la importancia del transporte como una necesidad para el intercambio comercial y el desplazamiento de la población a sus hogares, lugares de trabajo, escuelas, etc., lo cual implica que las redes de transporte corresponden

a un circuito basado en un modelo económico, que permite y aumenta la probabilidad de consumo de la población.

En este sentido, Castells expone una relación entre la ciudad y el modo de producción capitalista. Trata el tema de “*Lo urbano*” referente a las relaciones entre los medios de producción y la fuerza de trabajo donde el factor determinante es la variable espacio. Proponiendo que “*Si las formas espaciales pueden acentuar o modificar ciertos sistemas de comportamiento, por medio de la interacción de componentes sociales que se combinan en ellas, no hay independencia de su efecto y, por consiguiente, no hay ligazón sistemática de los diferentes contextos urbanos a los modos de vida (...) Los medios urbanos específicos deben, por lo tanto, ser comprendidos en cuanto a productos sociales, y la ligazón espacio-sociedad debe quedar establecida más como problemática y como objeto de estudio que como eje explicativo de la diversidad de la vida social, en contra de una vieja tradición de la sociología urbana*”¹.

La problemática a tratar, se establece en el periodo de transición del sistema de transporte público urbano. De esta manera, se procede a comprender desde un ángulo de la vida cotidiana, la relación entre el SITM-MIO y los jóvenes universitarios cuando desarrollan sus actividades en el tiempo libre.

Así resaltamos el impacto que tiene el espacio urbano en cada individuo, como un elemento que condiciona su comportamiento, actividades, y especialmente las formas de consumo y los medios de transporte disponibles para trasladarse de un lugar a otro. Igualmente se establece que la reestructuración constante de la ciudad genera diversas problemáticas que esperan ser estudiadas y puestas a la luz del conocimiento por las particularidades que pueden presentarse en los diferentes sectores del espacio urbano.

¹ CASTELLS, Manuel. Los Medios Sociales Urbanos. La Cuestión Urbana. México: Siglo XXI, 1974, p. 133

Uno de los componentes analíticos del transporte, es la dimensión física, que integra las vías, los vehículos, el trazado de las rutas, estaciones, entre otros elementos. Por su parte, la dimensión funcional permite la medición de tiempos, amplitud de desplazamientos, incremento en las distancias recorridas y las frecuencias de las actividades, esta dimensión facilita la integración de las dimensiones físicas y morales. Y por último se presenta la dimensión moral, en esta intervienen las instituciones y la comunidad designando el uso adecuado de los medios, basados en reglas y normas de comportamientos.

“Los servicios públicos de transporte, son una actividad humana que tiene que ser regulada; de aquí se determinan sus características de operación y funcionamiento. Parte de la regulación del servicio, toma la forma de impuestos, subsidios, políticas de estímulo ó de limitación de actividades, etc. que llevan, a una forma muy particular de operación de acuerdo a los criterios dictados por el gobierno municipal, estatal y/o federal”². La intervención del Estado dentro de las políticas públicas alrededor del servicio de transporte es clara, dada la expansión de los centros urbanos y la migración de grandes poblaciones a la ciudad que convierten al sistema de transporte en un sistema susceptible a grandes cambios en su estructura proporcionales al crecimiento urbano; sin hablar de los componentes socio-ambientales sobre los cuales también influye el sistema de transporte en la transformación del espacio urbano.

Al observar lo planteado anteriormente, encontramos que hay diversos puntos que pueden tratarse en la investigación urbana desde una perspectiva sociológica como, *la movilidad urbana*.

² JIMÉNEZ, José; ÁLVAREZ, Alberto; HOYOS, Jesús & SÁNCHEZ, Luis Ignacio. “Transporte y movilidad en el marco de la sustentabilidad y Competitividad de la ciudad posmoderna”. Quivera, vol. 12, Núm. 1, enero-junio, UNAM, México, 2010 pp. 5

Movilidad Urbana – ¿una consecuencia de la expansión urbana?

La preocupación por la movilidad urbana no es sólo consecuencia de la expansión urbana, surge de la necesidad de mantener en circulación la lógica económica de producción de manera ordenada y eficaz en un territorio. La movilidad se convierte en una problemática central debido a los cambios generados por la alta densidad de la población, el incremento del uso del territorio, las necesidades de disminución de los tiempos de desplazamiento y el incremento de las distancias y velocidades. Los procesos económicos ligados a la globalización permiten la expansión del territorio, revitalizando sectores para la economía en especial de modelos económicos de consumo.

De esta manera, la expansión del territorio permite la construcción de nuevas periferias y por ende, un condicionamiento en la forma de desplazamiento, es decir, necesidades de medios de transporte. La vida en las grandes ciudades por sus transformaciones territoriales y sociales, incrementan las necesidades de interconexión de la ciudad que permita establecer una amplia gama de lugares donde llevar a cabo un sinfín de actividades que a su vez deben ser desarrolladas en diferentes horarios y requieren de gastos económicos al momento de transportarse y estar allí.

La tercerización del sector económico impone nuevas formas de consumo para los ciudadanos, y tiene lugar en zonas recreativas, culturales y sociales. La movilidad es un elemento dentro de la vida cotidiana y, el transporte un medio para la satisfacción personal que se encuentra ligado a la idea característica de la sociedad de consumo donde es considerado como un factor de distinción y diferencia. Lo anterior se hace manifiesto en la posibilidad de elección de transporte para ciertos sectores sociales, situación opuesta a otros sectores donde no existe una libre elección del medio de transporte si se tienen en cuenta factores socioeconómicos.

La movilidad urbana implica el consumo de bienes inmateriales como el tiempo y la energía y bienes materiales como el espacio y los recursos financieros

(estatales y privados). *“La movilidad demanda espacio en dos oportunidades: primero, cuando hay construcción de infraestructura de circulación, y en segundo lugar, cuando las personas utilizan dicha Infraestructura”*³. Esto complementa aspectos mencionados por Castells⁴ en cuanto al sistema circulatorio de la ciudad, que tiene determinantes económicos en su lógica de ordenamiento espacial y donde intervienen intereses de sectores privados que reafirman dicha lógica espacial mediante la acentuación de lugares de consumo como grandes centros comerciales, culturales o recreativos.

*“La necesidad de circular está relacionada con el deseo de realización de actividades sociales, culturales, políticas y económicas que son consideradas necesarias en la sociedad. (...) Esto quiere decir que, por un lado, está relacionada con la condición física personal de los viajeros y su capacidad para financiar los costos involucrados. Por otro lado, depende de la disponibilidad de tiempo de las personas y de que los horarios de funcionamiento estén correctamente sincronizados con las actividades en los destinos (ventanas de tiempo), así como de la oferta de modos de transporte”*⁵. El recurso económico es requerido y casi obligado para la realización de actividades y el uso de medios para llegar a los lugares. La estructura socio-económica diferencia las posibilidades de consumo, la selección de lugares y medios de transporte entre los habitantes de la ciudad.

La Introducción de Modelos de Transporte Masivo en Colombia

Antes de proceder a identificar los aspectos específicos que se evaluarán en esta investigación, es necesario mencionar desde el plano nacional las diferentes experiencias en las ciudades colombianas que han implementado sistemas de transporte masivo y que de manera directa e indirecta han influido en la vida

³ ALCÁNTARA VASCONCELLOS, Eduardo. “Impacto de la Movilidad”. En: “Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad”. CAF, Bogotá, Colombia. Septiembre 2010, pp. 51

⁴ CASTELLS, Manuel. “La organización institucional del espacio”. En: “La Cuestión Urbana”, Siglo XXI, 1974

⁵ ALCÁNTARA VASCONCELLOS. Op. cit., p.58

cotidiana de los ciudadanos generando problemáticas alrededor del transporte y su estructura. Para ello, es preciso tener en cuenta casos como los de Medellín y Bogotá; el último tiene una estrecha relación con la situación caleña en cuanto al tipo de sistema de transporte masivo que opera en ambas ciudades donde el Transmilenio está en servicio desde el año 2000. El modelo de transporte tipo solo-bus se adoptó primero en Bogotá como una medida para la descongestión y los problemas de movilidad de la ciudad, posteriormente el Estado aprobó mediante el Documento CONPES 3167 la aprobación de proyectos de este tipo en las principales ciudades del país como Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM).

El caso de Medellín es especial, por ser impulsora del servicio de transporte masivo en Colombia, al tener el único sistema de transporte sobre rieles tipo “Metro” que opera desde hace casi 20 años; sin embargo, este sistema se tendrá en cuenta en la medida que se establezcan diferencias entre los tipos de sistemas de transporte, la espacialidad, las formas de movilidad existentes en tales ciudades y las consecuencias de la implementación de dichos sistemas.

En la medida en que en las principales ciudades del país Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla se han implementado sistemas de transporte masivo para cada ciudad, se observa una relación entre el sistema de transporte, el ordenamiento territorial y políticas públicas.

Entre lo Oportuno y lo Necesario: El MIO Como Una Solución al Problema de la Movilidad en Cali

En el año 2004 empieza la construcción y adecuación de los corredores troncales del Sistema de Transporte Masivo Integrado de Occidente (MIO), que comprende las estaciones, vías, buses y la contratación de personal. La implementación de dicho sistema, transformó el espacio urbano generando tan solo en la primera

fase, una serie de obras que reestructuraron vías, parques y andenes de la ciudad de Cali.

El MIO se inauguró en noviembre del 2008⁶ y su operación comercial inició el 1 de marzo de 2009 en Cali, con 376 buses. Algunos sectores de la ciudad se beneficiaron ya que se adecuaron para el sistema. Cabe mencionar que este sistema de transporte masivo llevaba aproximadamente más de 3 años de retraso por cuestiones administrativas de las instituciones encargadas. Esta nueva forma de transporte en Cali generó en su primera fase, una serie de impactos urbanísticos⁷ en la ciudad a niveles técnico-económicos (reducción de los costos de operación de los equipos, de la emisión de partículas y gases contaminantes, etc.), físico-espaciales (cobertura directa proyectada del área urbana), socio-ambientales (lograr principio de equidad, implementación tarifa única, eliminar sobrecostos de trasbordo, normatividad, mejorar la calidad del servicio, etc.).

La estructura del transporte en la ciudad, está en proceso de modernización, y quienes hacen uso de él, están sometidos en cierta medida a reordenar sus rutinas de movilidad por la transición de un sistema de transporte público colectivo (TPC) a un sistema integrado de transporte masivo (SITM). El resultado final que se pretende, será un Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) que conecte toda la ciudad. En el TPC, diferentes empresas privadas disponen de los vehículos para el servicio público, los cuales se distribuyen por toda la ciudad en rutas; cabe anotar que los vehículos de las diferentes empresas pueden tener en sus recorridos las mismas rutas variando en algunas vías o barrios por donde se desplazan; asimismo los rodantes llevan el nombre de la compañía a la que pertenecen y cuentan con un tablero de ruta que anuncia los lugares por donde hacen su recorrido, no hay paraderos fijos asignados y el pago se realiza directamente entre pasajero y conductor.

⁶ **El País.** Cali Inauguró el MÍO [en línea]. El País, Cali, 15 de Noviembre de 2008, <http://www.elpais.com.co/paionline/calionline/notas/Noviembre152008/calimio.html> (citado: 10 de Octubre 2012)

⁷ **BOTERO,** Carlos Enrique. Sistema Integrado de Transporte Masivo y Ordenamiento Urbano: El Caso de Cali. En: Revista CITCE. Cali, 2003. No. 5. P.45-52.

“Hoy, el MÍO opera con 557 buses y para este mes de enero se espera que GIT y ETM vinculen 83 más para completar 640. Al final del proyecto deberá haber 911 buses articulados, padrones y alimentadores operando, lo que quiere decir que aún faltan casi 300 vehículos por vincular (el 30%) (...) la Secretaría de Tránsito debe hacer un esfuerzo por acelerar la chatarrización de los buses antiguos. Hoy, los cuatro operadores del MÍO tienen pendiente por chatarrizar alrededor de 600 buses, lo que los coloca en causal de incumplimiento contractual con Metrocali. Al cierre del año habían sido desvinculados unos 2.600 vehículos en papeles, pero según los propios operadores persiste una sobreoferta de buses. Por eso, se requiere la cancelación de 127 rutas del viejo sistema colectivo y la chatarrización de 2.310 buses más”⁸. Durante este proceso de chatarrización no solo el sector del transporte se vio afectado, a su vez, el sector comercial y de servicios que se benefician directamente de los transportadores, un aspecto importante de los impactos directos del SITM en la ciudad.

Imagen 1 "TPC"



Fuente: Secretaría de Tránsito y transporte, 2011.

⁸ EL PAÍS.com. Falta de infraestructura y flota son las piedras en el camino del MÍO [en línea]. El País, Cali, 8 de Enero de 2012, <http://www.elpais.com.co/elpais/cal/noticias/mio-aun-le-queda-largo-camino-por-andar> (citado: 10 de Octubre 2012)

Imagen 2 "MIO"



Fuente: Google Images

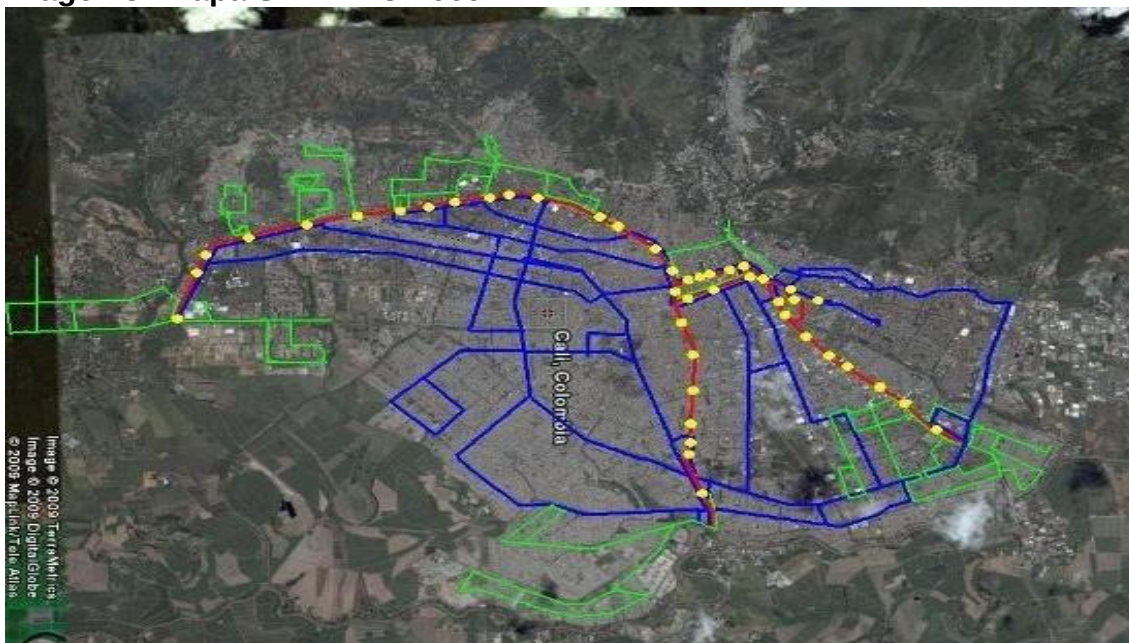
En el MIO, los buses dispuestos para el servicio, tienen mayor capacidad para desplazar a los usuarios, y aunque estos vehículos siguen bajo la tutela de consorcios o grupos empresariales privados, no se identifican por el nombre de tales empresas sino por el nombre del sistema, en este caso, el MIO. De la misma manera, este nuevo sistema de transporte tiene paradas fijas en los barrios por donde transita y en zonas de mayor afluencia de pasajeros, hay estaciones para la concentración de grandes cantidades de usuarios en las vías principales de la ciudad, denominadas por el sistema como “vías troncales”.

En dichas estaciones y, en algunos paraderos se encuentra la información pertinente sobre las rutas y sus recorridos. Por otro lado, se diferencia del TPC en la forma de pago directo, pues se pasa a un sistema de recaudo virtual por medio de tarjetas recargables. Con todo esto, estructuralmente el sistema de transporte masivo condiciona algunos comportamientos de los ciudadanos ya sea directamente a través de las normas dentro de los buses y estaciones o indirectamente por medio de lo que el sistema y el espacio permite para el funcionamiento del TPC. Por eso algunos proponen que: *“El transporte público tradicional se debe concentrar en cubrir las zonas no atendidas por el MÍO (...) La*

inauguración del MÍO es un motivo de optimismo para la ciudad que debe invitarnos a ejercer un mayor monitoreo para que como su nombre lo indica, el MÍO funcione como un verdadero sistema masivo integrado de transporte”⁹.

Por otra parte, la reestructuración de las vías, carreteras, calzadas, andenes, parques, etc., han permitido el surgimiento de diferentes percepciones entre los usuarios acostumbrados a otra forma de transportarse, de ver, y relacionarse con la ciudad. En la imagen No.3 observamos el mapa del sistema integrado de transporte masivo – MIO como ha sido organizado para el año 2009, sobre estas vías entran a funcionar las diferentes rutas dispuestas para el servicio de transporte de pasajeros.

Imagen 3 "Mapa SITM-MIO 2009"



Fuente: Google Images

Rojo: Vías Rutas Troncales, Exclusivas Solo Bus.

Amarillo: Estaciones MIO.

Azul: Vías Servicio Mixto, Ruta Pretroncales.

Verde: Vías Servicio Mixto, Rutas Alimentadoras.

⁹ **RODRIGUEZ**, Arabella. ¿Adiós a los buses tradicionales? [en línea]. El País, Cali, 5 de marzo de 2009, <http://historico.elpais.com.co/paionline/calionline/notas/Marzo062009/cali6.html> (citado: 22 de Mayo 2011)

Manuel Castells apunta que: “De igual forma que existe una lectura económica del espacio urbano, existe una posible lectura de este espacio en términos del sistema institucional, a saber, del aparato político-jurídico de la formación social considerada (...) La organización institucional del espacio viene determinada en un principio por la expresión, a nivel de las unidades urbanas, del conjunto de los procesos de integración, de represión, de dominación, y de regulación, que emanan del aparato del Estado”¹⁰. Si se observa detenidamente el mapa del SITM-MIO, se encuentran diseminados por el recorrido de las vías troncales varios centros comerciales y sobre las pretroncales otros más. Igualmente se evidencia la intervención del Estado directamente sobre la finalidad del MIO, es decir la de convertirse en un motor turístico para promocionar la ciudad.

¹⁰ **CASTELLS**, Manuel. “*La organización institucional del espacio*”. En: “*La Cuestión Urbana*”, Siglo XXI, 1974, pp. 247-248

II

Bases Conceptuales y Teóricas

Los Mapas Mentales y los Mapas como Relatos

Como se había mencionado anteriormente, el transporte está condicionado y se desarrolla en un medio ambiente específico, este medio según David Canter, permite una interacción entre el individuo y el espacio que este ocupa, en la forma en cómo cada individuo conceptualiza su medio ambiente y dispone de esa información para luego almacenarla y recurrir a ella en forma de recuerdos.

La obra escrita por Marc Augé titulada *“El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro”* presenta uno de los ejemplos existentes de la relación entre el transporte y los recuerdos al escribir que: *“Algunas estaciones de metro están suficientemente asociadas a períodos precisos de mi vida, de suerte que pensar en su nombre o encontrarlo puede darme ocasión de hojear mis recuerdos como si fueran un álbum de fotografías(...)”*¹¹; esto plantea cómo los diferentes recorridos y espacios a lo largo de las redes del transporte, están llenos de significados e imágenes para quien los realiza. De esta manera se llega a la construcción de formas de desplazarse, de procesos durante el desplazamiento y la construcción de una *Rutina de movilidad*.

A nivel subjetivo, Augé relaciona los lugares dispuestos para el transporte con los recuerdos que se pueden generar en cada persona, quién basándose en dichos recuerdos aprende el manejo de las distintas situaciones dentro del sistema y del sistema en sí, es decir de la manera en cómo desenvolverse al interior de éste, del manejo de sus respectivas rutas y recorridos. Se convierte poco a poco en un experto, que se permite optimizar sus recursos como la energía o el tiempo. En este sentido escribe que: *“Desde el punto de vista del espacio, los transportes*

¹¹ AUGÉ, Marc. *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. (2ª edición). España: Gedisa Editorial, Colección El mamífero parlante. 1998.

públicos se prestan a una descripción funcional, y más geométrica que geográfica. Para ir de un punto a otro se calcula fácilmente el recorrido más económico”¹².

Tomando como ejemplo la experiencia en el metro de París, Augé revela el carácter regulado e instituido del transporte, es decir, el conjunto de normas a las que está sometido el transporte público, los horarios, las rutas específicas, la regularidad de funcionamiento de cada ruta y las pautas de comportamiento aceptables para los usuarios en las instalaciones dispuestas para el transporte. Las personas hacen uso del transporte en desarrollo de sus propias motivaciones y finalidades individuales, siendo conscientes de su situación de transporte público, lo usan al mismo tiempo en conjunto con los demás lo cual lo transforma en un *recorrido social*.

Retomando la Idea de Canter, los recuerdos permiten una comprensión del mundo y del espacio mediante *esquemas cognoscitivos*, que son las formas como se administra la información y como se lleva a cabo el agrupamiento de la misma.

De esta manera, Canter plantea la existencia de mapas mentales para cada sujeto que cumplen la función de orientar y permitir la navegación de los individuos en medio de las calles de una ciudad: *“La noción de que llevamos imágenes “en la cabeza” es muy común. Va desde el punto de vista extremo que esta representación interna es un registro cartográfico, como una proporción de un centímetro equivale a un kilómetro en un mapa, hasta la idea de que es una serie de “formas fotográficas” de los lugares que hemos visto. Lo que todas estas visiones tienen en común es que de alguna forma somos capaces de almacenar, después recordar y utilizar información espacial relacionada con lugares de los que tenemos experiencias”¹³.*

¹² Ibid. Pp. 24.

¹³ **CANTER**, David. Cartografía cognoscitiva. Psicología del lugar. México D.F: Editorial Concepto S.A, 1987, p. 70.

Refiriéndose al tema de los mapas mentales en un contexto latinoamericano, la arquitecta Andreina Agusti, en su artículo *Mapas mentales y ciudad*¹⁴ desarrolla el concepto de mapa mental entendiéndolo como una herramienta de navegación y ubicación.

Los mapas mentales nacen de un acumulado de experiencias, escenarios y recuerdos de recorridos anteriores que se desarrollan mediante la exploración del territorio, del reconocimiento del espacio y, de la relación que el transeúnte posee con aquel espacio; en este sentido Agustí refiriéndose a los mapas mentales escribe que: *“son las personas las que mediante sus propias vivencias y percepciones construyen identidades con los espacios en los que conviven y usan (...) Estos espacios constituyen explícitamente su mapa mental. Las vivencias dejan huellas en la ciudad y estas “huellas de uso” nos hablan de las identidades. Los procesos de identificación con los lugares se desencadenan en el interior de la conciencia de los individuos y se proyectan hacia los espacios que ellos mismos recorren, miran y observan”*¹⁵.

Los mapas mentales, en una primera etapa, no dejan de ser simples “esbozos mentales” que permiten la orientación, pero, su finalidad es más que la navegación en la ciudad; según Canter, los mapas están elaborados con el propósito de brindar herramientas que ofrezcan información respecto a algo o alguien, es por esto que los considera *“el medio hacia un fin”*, de manera que la finalidad del mapa plantea también la información contenida y, aún más importante en el desarrollo de esta investigación, su tipología.

“Al considerar el propósito del mapa también es posible distinguir dos formas de mapas que, si se tratan como dos etapas diferentes de su evolución, ayudan a clarificar más aún cuales son las características del mapa. Estas formas son el

¹⁴ **AGUSTI**, Andreina. *“Mapas mentales y ciudad”* [en línea]. Revista FERMENTUM. Mérida - Venezuela - ISSN 0798-3069 - AÑO 15 - N104 ° 42 - ENERO - ABRIL - 2005 - Pág. 104-113 [Recurso Electrónico]. Disponible en <http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/20574/2/articulo7.pdf> (Citado: 25 de Septiembre de 2012).

¹⁵ *Ibíd.*, Pp. 109.

*mapa como “plano” y el mapa como “relato”*¹⁶, bajo esta concepción, disciplinas como la sociología analizan procesos sociales elaborados por los individuos, procesos como la construcción de mapas como “relatos” y en este caso específico en función de rutas o tramos específicos en la ciudad de Santiago de Cali

Los mapas como relatos, si bien están basados en características y fenómenos espaciales, permiten entrever las relaciones e identidades que poseen los informantes con ciertos sectores de la ciudad, además de evidenciar los procesos, funciones y usos del espacio desde su experiencia personal. Este tipo de mapas tienen la capacidad de ser mucho más específicos en términos de su finalidad, puesto que la información brindada por el informante, siempre estará orientada en la relación entre uno de los aspectos de su vida cotidiana y la descripción de un espacio determinado.

Lynch y el Espacio Urbano

Desde una visión más física refiriéndonos al tema del espacio, el autor Kevin Lynch en su libro titulado “*La imagen de la ciudad*”, trata el tema de los espacios urbanos. En este libro, los conceptos de *imaginabilidad* y *legibilidad* buscan identificar diferentes partes de la ciudad e indagar acerca de cómo las personas describe e identifican aquellos componentes, generando una categorización de los espacios de la ciudad por medio de sus relatos.

Este trabajo hace una combinación metodológica donde se usa el diseño etnográfico, una serie de mapas, entrevistas y elementos cartográficos desarrollando cinco conceptos claves en la disciplina del urbanismo moderno: *Sendas, Bordes, Barrios, Nodos* e *Hitos*.

Lynch plantea que: “*El mundo puede ser organizado alrededor de un conjunto de puntos focales, o partido en regiones nominadas, o bien ligado mediante rutas que*

¹⁶ CANTER. Óp. cit.Pp.72.

*se recuerdan*¹⁷. Son precisamente estas rutas las que se convierten en una manera de desplazarse, recorrer y circular por la ciudad, lo cual alude como en anteriores ocasiones a la memoria, la cual estaría en función de un circuito de desplazamiento. En este sentido, según el autor *“determinadas sendas pueden convertirse en rasgos importantes en diversas formas. Naturalmente, una de las influencias más enérgicas será la del recorrido habitual”*¹⁸, recorrido que será el encargado de generar una *rutina de movilidad*.

Rutinas de movilidad: La Movilidad Urbana a Escala Individual

Con el ánimo de desarrollar el concepto de Rutinas de movilidad que es central en la presente investigación, recurrimos a Manuel Castells, quien en su libro titulado *La cuestión urbana*, expone la relación entre la ciudad y el modo de producción - en este caso capitalista.

Castells¹⁹ trata el tema de *“Lo urbano”* haciendo referencia a las relaciones entre los medios de producción y la fuerza de trabajo, donde el factor determinante es la variable espacio. No puede haber política de urbanización sin comprensión del significado del proceso social que la determina. Tal proceso social refiere a la forma sociedad-espacio. El medio urbano²⁰ permite la fluidez del sistema de clases y la tasa elevada de movilidad social, predomina la asociación sobre la comunidad. Donde, según el autor, la asociación refiere a la afinidad racional de los intereses de cada individuo y; la comunidad indica pertenencia a una clase o estatuto.

Castells construye pautas para comprender las redes sociales, culturales y económicas que en particular proporciona el transporte como pieza clave del

¹⁷ LYNCH, Kevin. La Imagen del medio ambiente. La Imagen de la Ciudad. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 1984, 1998, p. 17

¹⁸ Ibid. Pág. 65.

¹⁹ CASTELLS, Manuel. “Los Medios Sociales Urbanos”. En: “La Cuestión Urbana”, Siglo XXI, 1974, pp. 133

²⁰ Ibid., pp. 95-107

proceso urbano sin dejar a un lado el papel que tiene la tecnología en la transformación de la ciudad y sus habitantes. Esto, teniendo en cuenta que la reestructuración y el avance del espacio urbano puede, en cierta medida, acentuar o modificar ciertos sistemas de comportamiento. “*La noción de desarrollo plantea el problema de la transformación de la estructura social básica de una sociedad de modo que libere una capacidad de acción progresiva*”²¹.

El autor propone que la transformación de una forma cultural a otra, se debe al proceso social donde se plantean o replantean sistemas de valores, comportamientos y conductas. Bajo este punto podemos mencionar que la transformación cultural en cierta medida depende de la reestructuración del espacio en tanto se le otorgan nuevos significados.

Refiriéndose a la fuerza de trabajo y su relación con la ciudad, Castells en el capítulo llamado “*Los elementos de la estructura espacial*”, expone tres elementos de la estructura, uno es el de *producción* y el otro es el *consumo*, en articulación entre ambos propone el tercer elemento, el *intercambio*. El elemento de *Intercambio*, entendido como *relaciones de circulación*, se presenta mediado por el elemento *consumo* que hace alusión a lo concerniente a la reproducción de la fuerza de trabajo.

El elemento *Consumo* se divide en dos tipos de reproducción de la fuerza de trabajo: la *reproducción simple* y la *reproducción ampliada*. Dentro de la *reproducción simple*, encontramos lo referente a los temas de Vivienda y equipamientos mínimos; mientras que dentro de la *reproducción ampliada*, encontramos lo referente a los *medios socio-culturales*²². Este último tipo de reproducción, es precisamente el de nuestro interés, ya que articulada al elemento intercambio, mostrarán cómo las *relaciones de circulación* crean una base para la diferenciación de los distintos viajes realizados por las personas -en el caso de Castells- entendidas como fuerza de trabajo. Dentro de la diferenciación

²¹Ibid., pp.49-78

²²Ibid., pp.158

encontramos desplazamientos que tienen por finalidad convertirse en lo que ha llamado los “*desplazamientos de recreo*”²³ que son desplazamientos orientados a las distracciones y entretenimiento y, por lo tanto, vinculados al tiempo libre y ocioso de los usuarios.

A partir de lo planteado, las finalidades de viajes generan tipos específicos de los mismos, lo cual plantea una forma determinada de realizar cada uno de los desplazamientos realizados por los usuarios del transporte público. Es aquí donde presentamos el concepto “*Rutinas de movilidad*” las cuales se generan alrededor de los sistemas de transporte, sus rutas, sus periodos de funcionamiento y sus instalaciones.

Castells realiza una separación entre los viajes de acuerdo con la motivación del mismo. Esto plantea de fondo que existen rutinas de movilidad diferenciadas unas de las otras y que éstas están orientadas al desarrollo de una actividad determinada o una cierta motivación del viaje. Para este caso específico, nos centraremos en una sola tipología, y será la de los desplazamientos que estén ligados al tiempo libre.

El concepto *rutinas de movilidad* será básico para el desarrollo de esta investigación y se entenderá como los distintos procesos y circuitos utilizados frecuentemente por los usuarios de los sistemas de transporte, durante un desplazamiento en la ciudad desde un punto A hasta un punto B y que posteriormente pueda incluir otros desplazamientos como C, D...n.

“El problema de la movilidad es multidimensional, ya que afecta distintos aspectos tanto de la calidad de vida de los ciudadanos, como de la organización misma de la ciudad. La movilidad es un aspecto de la vida que afecta a todos los ciudadanos todos los días por su necesidad natural de desplazarse de un sitio a otro, bien por

²³Ibid. Pp. 231.

*trabajo, por estudio, por cumplir compromisos sociales, familiares, por esparcimiento, etc. (...)*²⁴.

Las *Rutinas de Movilidad* están constituidas en función de las finalidades u objetos de desplazamiento de cada individuo, es decir, que para el desarrollo de las diferentes actividades requieren trasladarse mediante circuitos o rutas de movilidad específicas, según su intención, esto podría expresarse empíricamente al recorrer la ciudad para desplazarse hacia un lugar o adquirir una ruta en función de una actividad realizada por fuera de la residencia. Los sistemas sociales, económicos, culturales, y políticos producen espacios estructurados y organizados con base en las necesidades y requerimientos de los individuos.

El transporte es un servicio que tiene como finalidad el desplazamiento de un objeto o un sujeto, se encuentra ligado directamente a variables espaciales, permitiendo así, una interacción constante entre el medio ambiente por el cual se lleva a cabo el recorrido de desplazamiento, el medio de transporte en el que se hace el recorrido y las diferentes personas u objetos que lo realizan. La apropiación de elementos simbólicos surgidos a través de la diferenciación social del espacio implica preferencias de selección de lugares, medios de transporte, tipos actividades entre los individuos.

Por otro lado, la calle junto con la plaza, son los dos componentes que configuran la ciudad, *“El sistema de calles y plazas es ante todo un esquema donde la ciudad encuentra compendiada su forma, así como el sistema de jerarquías, pautas y relaciones espaciales que determinarán muchas de sus transformaciones futuras. La calle conforma el trazado urbano, el cuerpo de la ciudad”*²⁵.

Kingsley Davis propone el circuito de calles como un *“sistema circulatorio”* para el proceso económico de intercambio dentro de la ciudad, exponiendo que: *“Como*

²⁴ **CALI CÓMO VAMOS.** Crónica de la ciudad: aspectos determinantes de la movilidad en Cali, 2009 [Archivo PDF], Santiago de Cali, 2009, p.2

²⁵ **DELGADO,** Manuel. Coaliciones peatonales en Sociedades Movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles. Barcelona: Anagrama, 2007, p. 153.

*cualquier otra entidad organizada, una ciudad puede ser analizada desde dos puntos de vista distintos: uno que revela su estructura (anatomía) y el otro su funcionamiento (fisiología). La estructura de una ciudad es el modelo espacial de sus distintas partes y funciones, y su fisiología es el intercambio que se da entre esas unidades especializadas. Sin el sistema circulatorio no existirían ciudades, pues la aglomeración obstaculizaría el intercambio económico en vez de facilitarlo*²⁶.

Para comprender la estructura y funcionamiento de la ciudad, se debe tener en cuenta el circuito socioeconómico que plantea la dinámica cotidiana, lo cual se encuentra al diferenciar el hogar, la oficina, la institución educativa, los centros de salud y los lugares de esparcimiento, comercio e intercambio. Siendo de esta manera como se realizan diferentes desplazamientos y se producen rutinas de movilidad. *“El espacio está cargado de sentido, su forma y trazado se articulan en una estructura simbólica cuya eficacia sobre las prácticas sociales pone en manifiesto todo análisis concreto (...) El componente ideológico está presente en todo elemento de la estructura urbana. Todo se presenta bajo una forma, producida por las características sociales del elemento”*²⁷.

Las rutinas de movilidad implican la necesidad de un medio de transporte, el cual varía según las posibilidades y las condiciones del contexto individual. El transporte se convierte en un tema subjetivo en la medida que algunos sectores de la sociedad tienen la posibilidad de libre elección de un medio de transporte, mientras que en otros sectores se limita incluso hasta el punto de ser obligatorio el uso de un medio específico. Cualquiera que sea la posición de cada individuo, los diferentes recorridos que se realizan a diario, llevan un sinnúmero de percepciones espaciotemporales que influyen frecuentemente en el tipo de transporte que debe ser empleado para dirigirse a un lugar específico. Por ejemplo, en ciudades como

²⁶ **DAVIS**, Kingsley. El sistema circulatorio urbano. La ciudad: su origen, crecimiento e impacto en el hombre. Madrid: Hermann Blume Ediciones, 1976.

²⁷ **CASTELLS**, Óp. cit. pp. 256-260

Cali es posible que según la hora del día únicamente pueda transportarse en taxi, en horas de la madrugada por ejemplo.

Tiempo Libre y de Ocio: Ocio Y Recreación Como Generadores de Espacios Fuera del Trabajo

Para continuar con los referentes conceptuales de la investigación, es necesario tener claridad sobre los términos, tiempo libre y ocio; para lo cual tomaremos como referente teórico a Joffre Dumazedier y nos apoyaremos en Rodrigo Elizalde y Cristianne Gomes para acercarnos un poco más al contexto latinoamericano.

Para un primer acercamiento, es preciso tener en cuenta que el término “ocio” como proceso histórico ha tenido diversas transformaciones empezando en la antigua Grecia donde estaba reservado para las élites y, era considerado un espacio para la contemplación, la meditación y la reflexión, siendo parte del cultivo del espíritu. Más adelante, es ligado al vocablo romano *otium*, reservado para diversiones y espectáculos masivos, debido a esto, en periodos posteriores ha sido mal visto por parte de instituciones como la iglesia, hecho que tuvo relevancia especialmente durante “La inquisición” donde se consideraba que actividades como las reuniones festivas, los cantos y los bailes eran herejías.

Por su parte, Dumazedier, propone el ocio remitiéndose a la época del desarrollo industrial, donde las leyes de trabajo establecidas para ese periodo fijaban las jornadas laborales, dejando de lado la relevancia de las actividades realizables fuera de dicha jornada. A partir de las reivindicaciones políticas por la preocupación de la explotación laboral, se logró que junto a las horas de trabajo se contemplara la idea de un tiempo de reposo y ocio necesarios para el bienestar de las personas. El autor plantea que: *“Para Marx, el ocio es el espacio del desarrollo humano; para Proudhon, es el tiempo de composición libre; para Comte, es la posibilidad de desarrollar lo “popular”, etc.; finalmente, para Engels, es el reclamo*

*de la disminución de las horas de trabajo con el fin de tener suficiente tiempo libre para participar de los hechos generales de la sociedad*²⁸.

Dumazedier explica la evolución del término desde la sociología americana que ha hecho muchos análisis de las diferentes formas de recreación. Propone que muchas teorías tienden a reducir el ocio a “una actividad libre no paga que ofrece una satisfacción inmediata”²⁹. Algunos autores refieren el ocio como una distracción o una ocupación voluntaria durante el tiempo que no pertenece al trabajo ordinario. Con todo esto, se establece que el ocio cualquiera que sea su función, es de liberación y de placer; de esta manera se diferencian tres categorías correspondientes a las tres funciones del ocio: Relajamiento, entretenimiento y desarrollo personal.

El *Relajamiento*³⁰ es la reparación del deterioro físico o mental provocado por la tensión resultante de las obligaciones cotidianas, particularmente del trabajo. Sobre el ritmo de la productividad, la complejidad de las relaciones industriales, los largos trayectos del lugar del trabajo al de residencia en las grandes ciudades, incrementan la necesidad de reposo, de silencio, de ociosidad y pequeñas ocupaciones sin importancia.

El *Entretenimiento*³¹ se formula como un factor de equilibrio o un medio para soportar la disciplina y los contratiempos necesarios de la vida social.

El *Desarrollo de la Personalidad*³², permite una participación social más larga, más libre y una cultura desinteresada del cuerpo, de la sensibilidad, de la razón y más de la formación práctica y técnica. Se presentan posibilidades de integración voluntaria a la vida de grupos recreativos, culturales y sociales. Incita a adoptar actitudes activas en el empleo de diferentes recursos de información tradicional o

²⁸ DUMAZEDIER, Joffre. “Qu’est-ce que le loisir?”. En: “Vers une civilisation du loisir?” Editions du Seuil, 1962. P. 25 (Traducción propia)

²⁹ Ibid., p.25 (Traducción propia)

³⁰ Ibid., p. 27 (Traducción propia)

³¹ Ibid., p. 28 (Traducción propia)

³² Ibid., p. 28 (Traducción propia)

modernos, (prensa, radio, televisión, cine), igualmente pueden crear formas nuevas de aprendizaje voluntario durante la vida.

Las tres funciones de relajamiento, entretenimiento y desarrollo de la personalidad, están unidas entre sí haciendo difícil, en momentos, distinguirlas. “El ocio es un conjunto de ocupaciones con las cuales el individuo puede satisfacer su plena voluntad, sea para descansar, para divertirse, para desarrollar su información o su formación desinteresada, su participación social voluntaria o su libre capacidad de creación antes de realizar sus obligaciones profesionales, familiares y sociales”³³. Se produce entonces una diferencia entre la vida laboral y la vida fuera del trabajo.

Según Dumazedier, “las formas más originales de sociabilidad desarrolladas son las organizaciones recreativas o educativas (...). Los tipos de asociaciones del ocio planteadas en el libro son: deportivas, turísticas, musicales e intelectuales”³⁴. De esta manera observamos el surgimiento de instituciones especializadas en promover actividades en el tiempo libre e igualmente se plantea la idea que los consumos culturales en los espacios de ocio poseen una relación especial con el status social y el nivel de formación de las personas.

Las diferentes culturas alrededor del mundo tienen diferentes perspectivas sobre lo que puede o no significar el ocio o el tiempo libre, es decir, costumbres africanas podrían ser consideradas hobbies en occidente. Igualmente las diferencias sociales entre y dentro de los países establecen diversas formas de manejar el tiempo libre, si se tiene en cuenta que en algunos sectores de la sociedad es común vacacionar fuera del país de origen y hacerlo viajando en avión y, en sectores menos favorecidos económicamente solo se goza de algunos días para descansar y dedicarse al ocio. De esta forma se propone que: “para la sociología existen tres aspectos que se consideran fundamentales para comprender los determinantes sociales que dan forma al ocio y que son tres

³³ Ibid., 29 (Traducción propia)

³⁴ Ibid., p. 41-42 (Traducción propia)

aspectos a seguir: la evolución técnica, las persistencias tradicionales y la organización socio-económica³⁵.

En aras de establecer un contexto más cercano a nivel regional, para hablar de ocio, debemos tener en cuenta lo realizado por Elizalde y Gomes en su artículo titulado *"Ocio y recreación en América Latina: conceptos, abordajes y posibilidades de resignificación"* fecha que tiene como objetivo principal la presentación de dos perspectivas desde donde se han realizado el abordaje teórico de los conceptos de ocio y recreación en América latina. Al abordar la temática del tiempo libre, se presenta una centralización del conocimiento, donde se desconocen procesos que han tenido lugar en América Latina y solo han sido desarrollados desde una visión euro centrista o anglosajona.

Elizalde y Gomes relacionan el tiempo libre y las actividades realizadas en este periodo, a procesos culturales que van desde los mismos valores sociales hasta los estilos de vida que pueden aparecer dentro de cada sociedad. Según los autores, el análisis del tiempo libre se divide en dos perspectivas que resaltan y desde las cuales se hacen su abordaje, el concepto de "ocio" y el concepto de "recreación". Ambas hacen parte del estudio de esta temática en América Latina. Estas dos perspectivas del tiempo libre se entenderán de la siguiente manera:

La recreación parte desde un enfoque lúdico y educativo, el cual puede ser conocido también como recreacionismo. Esta visión surge en EE.UU a inicios del Siglo XX, se encuentra ligada a la idea de actividades que permiten un desarrollo social y en especial a la idea de progreso. Se orientó a la realización de actividades deportivas y recreativas que contribuyeron a un avance en términos personales, sociales y físicos, en donde se da especial énfasis a la idea del deporte y a la actividad física como una forma adecuada de emplear el tiempo libre.

³⁵ Ibíd., p. 57 (Traducción propia)

A esta idea, se liga a la moral cristiana que juega un papel fundamental en su proceso de expansión en América Latina. Una de las características presentadas por el recreacionismo, es la visión del juego como un mecanismo educativo; desde este punto de vista la recreación dirigida se convierte en una herramienta para la reproducción de las costumbres, normas y valores sociales, además de ser útil también como una herramienta de control social.

De otra manera, el ocio plantea un enfoque distinto, al contemplar que el tiempo libre se encuentra ligado a procesos sociales determinados por los valores, las costumbres y la moral de cada contexto, pero difieren del recreacionismo, al presentar un enfoque, con una relación estrecha con actividades menos lúdicas o educativas, con una orientación más individualizada en sus finalidades al plantear que estas actividades están principalmente ligadas a la satisfacción personal. En épocas más recientes el término de ocio ha sido ligado al desarrollo de actividades contrapuestas al trabajo, como dice Dumazedier quien plantea la creación del ocio como un fenómeno derivado de la revolución industrial.

Desde una perspectiva cultural, el ocio se manifiesta de una manera integral, comprendida por las condiciones sociales, los contextos político-económicos y las dinámicas propias de cada sociedad. Resulta interesante establecer la relación entre los procesos culturales en los cuales el ocio tiene una capacidad de resignificación cultural, además de la transformación social que permite desde el tiempo libre dedicado a diferentes procesos y la reafirmación de expresiones artísticas y folklóricas propias de la región.

En lo planteado por Elizalde y Gomes, se propone una perspectiva de análisis que permita el abordaje del ocio, otorgándole el poder de ser una herramienta de reflexión y construcción de sociedades más incluyentes y reflexivas, que finalmente sea considerado como una necesidad humana que se presenta de diversas formas según su contexto, condiciones, valores y costumbres propias de cada comunidad.

Ahora bien, procederemos a enfocarnos, a continuación, en los aspectos concernientes al grupo objetivo de nuestro análisis “*Los Jóvenes*”.

Jóvenes: Una Categoría Social Ligada al Tiempo Libre y al Consumo de Servicios

Como un primer paso para el desarrollo del término *juventud*, podemos afirmar que recientemente esta categoría ha incrementado su relevancia en las investigaciones realizadas por sociólogos, antropólogos y psicólogos debido a la creciente participación que han tenido los jóvenes en los procesos económicos, políticos y culturales en diferentes sociedades. Igualmente, al referirnos a la categoría de *jóvenes* o *juventud*, debemos tener en cuenta que gran parte de los autores que tratan esta temática, la reconocen como una categoría social construida a partir de un proceso histórico y cultural propio de cada sociedad.

La noción de *juventud* tuvo sus primeras apariciones entre los siglos XVIII y XIX, especialmente entre las clases altas, quienes poseían los medios socioeconómicos para apartarse de los procesos de producción y vincularse a procesos educativos de especialización. Estos últimos permitían una prórroga para el ingreso a actividades vinculadas a la adultez, como la constitución familiar y la reproducción, a la vez que generaban dinámicas diferenciadas de la infancia. De esta forma la *juventud*, según como lo presenta Luz Gabriela Arango es abordada bajo el concepto de “*moratoria social*”³⁶, que permite el análisis más allá de condiciones etarias, para plantearla desde las relaciones sociales de producción con el fin de comprenderla como un periodo entre la madurez física y la madurez social.

Como también lo menciona un estudio realizado por la CEPAL, “...la *juventud* estaría definida como el periodo que va desde el logro de la madurez fisiológica hasta el logro de la madurez social. Pero no todas las personas de una misma

³⁶ **ARANGO GAVIRIA**, Luz Gabriela. Perspectivas latinoamericanas sobre la juventud. Jóvenes en la universidad. Género, clase e identidad profesional. Bogotá: Siglo del Hombre editores, UNAL, 2006, p. 314

*edad recorren este periodo vital de la misma forma, ni logran sus metas al mismo tiempo (...) Así, se ha mostrado con suficiente elocuencia que la juventud tiene significados muy distintos para las personas pertenecientes a cada sector social específico y que la juventud se vive de maneras muy diversas, según el contexto circunstancial en que las personas crecen y maduran*³⁷. Con esto, observamos como la juventud es abordada desde otra perspectiva diferente a la biológica e involucra aspectos subjetivos de clase, género y contexto, que permiten un acercamiento a la problemática desde diferentes planos los cuales son determinados por las condiciones en las que se encuentra el objeto de estudio.

Por su parte, Arango presenta el concepto *generación* como una pieza fundamental para la comprensión de la juventud. Este término, plantea la interacción entre diferentes grupos etarios y es visto por la autora en su análisis de la siguiente manera:

*<<La “generación” es otra dimensión importante para entender la condición juvenil. La idea de generación se refiere al momento histórico durante el que una cohorte se incorpora a la sociedad, hecho que determina sus formas de socialización, códigos culturales, contexto político, tecnológico y artístico. La juventud es solo una etapa en la vida de una generación, ya que la adscripción generacional persevera a lo largo de la vida al definir solidaridades culturales y afectivas intergeneracionales. Ser joven es pertenecer a una generación más reciente, disponer de un mayor capital temporal y estar separada de la enfermedad, la vejez y la muerte por las generaciones precedentes>>*³⁸. En este sentido, los grupos generacionales poseen su propio matiz especial, donde la pertenencia y la participación en una determinada generación, permiten construir a cada individuo con referentes subjetivos y colectivos.

³⁷ CEPAL. Elementos para un marco conceptual y contextual. Juventud, población y desarrollo en América latina y el Caribe. Problemas, oportunidades y desafíos Naciones Unidas. Santiago de Chile, 2000, p. 30

³⁸ ARANGO GAVIRIA. Op. cit., p. 315

Con todo lo dicho hasta aquí, enfatizamos la necesidad de abordar este tema más allá de la cuestión etaria, la cual tiende a ser la primera característica atribuida a la concepción de juventud, sesgando y reduciendo esta problemática a un aspecto puramente biológico. Esto se logra evidenciar cuando Serrano plantea que: *“La determinación de la condición de juventud como un criterio esencialmente etario, deja de lado una variedad de aspectos como la situación histórica, la condición de clase, la etnia, el género, las estéticas, los modos de sentir o la integración simbólica en las redes de mercado, entre otros, que en cierto momento pueden resultar más significativo y signifiicante que la edad en la definición del ser juvenil”*³⁹.

Es preciso pensar en la idea de juventudes y no de una juventud en general, dado que los contextos nos permiten diferenciar unas de otras. Esta pluralización del término implica a su vez la coexistencia de diversas generaciones, que se contraponen, sustentan y se relacionan entre sí, construyendo referencias históricas para cada sociedad.

Una vez expuestas las diferentes formas de abordar el problema de la delimitación de la juventud procederemos a resaltar la relevancia que tiene dentro de nuestra investigación. ¿Por qué los jóvenes? ¿Por qué universitarios? Para responder a la primera pregunta es preciso tener en cuenta la importancia que ha tenido este grupo poblacional para el Estado, influyendo en el desarrollo de políticas públicas específicas, además de su participación en las industrias de consumo.

Diferentes autores plantean que la relación entre los jóvenes y las industrias de consumo, se basan en la cultura juvenil como un sector de mercado amplio que ofrece múltiples posibilidades de servicios especializados y exclusivos para este sector de la población. Como lo refleja José Serrano *“Estos nuevos jóvenes, si bien no estaban directamente ligados a la producción en la medida en que se mantenían como estudiantes, van a permitir el desarrollo de industrias diversas*

³⁹ **SERRANO**, José Fernando. La investigación sobre los jóvenes: estudios de (y desde) las culturas. BARBERO, Jesús Martín. Cultura, medios y sociedad. Bogotá: UNAL de Colombia, 1998, p. 275

*dedicadas al ocio y al uso del tiempo libre. No son productores directamente; sin embargo fueron el sustento para nuevas formas de capitalismo*⁴⁰. Al igual que los procesos de reivindicación laborales, expuestos con anterioridad, los jóvenes asumen un rol importante dentro de las nuevas formas de consumo, dada su moratoria social que les permite desarrollar actividades de ocio y recreación en su tiempo libre (fuera de la escuela). Industrias como la musical y televisiva son algunas de las que más se beneficiaron a lo largo del siglo XX del consumo juvenil, mientras que a principios del siglo XXI las industrias de las telecomunicaciones y tecnológica han sido quienes más han sacado provecho de este público.

De esta forma se propone que, “Un primer modelo de políticas públicas se concentró principalmente en dos esferas particularmente importantes de la condición juvenil: la educación y el tiempo libre (...) Mientras tanto, y conjuntamente con la expansión del sistema educativo, los gobiernos procuraron ofrecer más y mejores oportunidades en el uso del denominado tiempo libre de los jóvenes (...) Así, se comenzaron a desarrollar diversas actividades deportivas, recreativas y culturales encaminadas a ocupar creativamente el tiempo libre de los jóvenes”⁴¹.

Espacialidad y Jóvenes Caleños

En la tarea de lograr articular los conceptos de rutinas de movilidad y jóvenes, Sonia Muñoz, en su libro titulado “*Jóvenes en discusión, sobre edades, rutinas y gustos en Cali*”⁴², presenta una investigación de tipo cualitativa. Esta investigación desarrolla algunos de los conocimientos adquiridos por los jóvenes respecto de la ciudad en la que habitan, los tipos de lugares que se frecuentan, los tipos de jóvenes que asisten a aquellos lugares y los usos que les dan.

⁴⁰ *Ibíd.*, p. 283

⁴¹ **CEPAL**. Juventud y políticas públicas en América latina y el Caribe. Juventud, población y desarrollo en América latina y el Caribe. Problemas, oportunidades y desafíos. Naciones Unidas. Santiago de Chile, 2000, p. 338.

⁴² **MUÑOZ**, Sonia. *Jóvenes en discusión, sobre edades, rutinas y gustos en Cali*. Fundación Antonio Restrepo Barco. Bogotá. 1999.

En un primer momento, la autora nos presenta un desarrollo del concepto de juventud, donde cabe resaltar la discusión que plantea respecto de la juventud como categoría etaria y como proceso de desarrollo personal. Aquí se tiene en cuenta factores como los círculos sociales, la cultura y la moda, además del *origen social* que es un factor determinante en la forma como los jóvenes construyen una idea de la ciudad, sus partes y sus usos.

La autora desarrolla la idea de la existencia de nociones o categorías mediante las cuales los jóvenes se desplazan por la ciudad, idea ligada al concepto de rutinas de movilidad que permite la exploración de la ciudad, haciendo uso de sus experiencias y la de sus círculos sociales más próximos para luego recorrerla y habitarla.

En este estudio se entrecruzan diferentes factores como el estrato socio económico, el género y la edad, que se convierten en elementos significativos a la hora de indagar por los espacios y los recorridos de la ciudad; esta idea se hace evidente cuando la autora describe la dificultad que tienen los informantes de menor edad al momento de realizar descripciones espaciales con relación a ejes cardinales como Norte-Sur, o con direcciones precisas, siendo la tendencia más fuerte en jóvenes de orígenes sociales más humildes. Esta disposición tiende a desaparecer a medida que la edad aumenta puesto que la frecuencia de desplazamientos dentro de la ciudad y en especial a los lugares de ocio, genera un mayor contacto de los jóvenes con la urbe.

La relación planteada entre juventud y espacio en esta investigación se encuentra mediada por varios factores, entre los cuales, la experiencia y el conocimiento de las zonas de la ciudad, juegan un papel fundamental a la hora del análisis, así como también los diferentes medios de transporte en los cuales se realiza el recorrido que son los encargados de generar las diferentes impresiones, asociaciones y precepción que tienen los jóvenes acerca del medio que los rodea

y por el cual transitan debido a las rutas y los recorridos a los que están expuestos.

Por último, la autora resalta que los jóvenes mayores de sectores humildes y los jóvenes universitarios, poseen una visión más compleja de la ciudad, esto se debe a su mayor experiencia y conocimiento del medio que los rodea, a su amplitud en los recorridos y a sus actividades cotidianas como el trabajo o el estudio que les lleva a desplazarse por la ciudad con mayor constancia, lo cual los convierte en una población susceptible de estudio en términos de sus desplazamientos y en especial en los relacionado con el ocio.

En todo lo expuesto, se identifican las diferentes variables que pueden tenerse en cuenta para la comprensión del fenómeno urbano que, en particular, en esta investigación se liga al impacto del SITM entre los jóvenes y la realización de actividades en el tiempo libre.

A continuación, se desarrollará la propuesta metodológica con la cual se abordó la problemática social particular hasta aquí expuesta.

III

Herramientas Metodológicas

Muestreo y Entrevistas

Para llevar a cabo la investigación, se recurrió a la recolección de datos cualitativos y cuantitativos que nos permitirán establecer los primeros impactos generados en el Tiempo Libre de los jóvenes en el proceso de transición del transporte en Cali.

Se optó por la realización de una encuesta y una serie de entrevistas que se basan en la profundización de casos específicos de jóvenes estudiantes universitarios y la manera como han sido afectados por la llegada del sistema de transporte masivo en la ciudad. Igualmente se han considerado algunos artículos de periódicos locales que hacen énfasis en el desarrollo de las políticas del transporte masivo y algunas de las problemáticas que surgen y afectan la sociedad.

De esta manera propuso como un método óptimo para esta investigación, la triangulación de datos, ya que se han propuesto modelos de análisis cuantitativo, cualitativo y la revisión documental de algunos datos. La medición cuantitativa desarrollada en este análisis se realizó a partir de una encuesta⁴³, que consta de 22 preguntas relacionadas con la problemática de la movilidad urbana y el tiempo libre de los jóvenes universitarios. Las instituciones universitarias, tecnológicas y técnicas donde se realizó la recolección de datos son:

La Universidad del Valle, esta universidad cuenta con dos sedes que para nuestro análisis se dividirán a causa de su ubicación en la ciudad. De esta manera diferenciamos UniValle Meléndez y UniValle San Fernando. Ambas sedes se ubican sobre una de las vías principales del SITM-MIO (calle 5ta y carrera 100).

⁴³ Consultar Anexos 2, Encuesta.

Universidades ICESI, Autónoma de Occidente, Santiago de Cali y Javeriana, cuya ubicación es de interés para nuestra investigación así como lo son quienes estudian en cada una de ellas, permitiendo que diferenciemos si el tipo de universidad influye a su vez en las rutinas de movilidad y sus actividades en el tiempo libre de los jóvenes universitarios. El grupo de otras universidades e instituciones técnicas y tecnológicas incluye algunos centros educativos cuya población por ser menor, se decidió plantearlas en un solo grupo. Dichas instituciones son: Academia de Dibujo Profesional, Bellas Artes, SENA, Universidad Cooperativa de Colombia y la Universidad Libre.

El total de la muestra⁴⁴ fue de 150 encuestas, por esto decidimos realizar 75 encuestas a hombres y 75 encuestas a mujeres distribuidas en cada universidad de la manera más homogénea posible. La codificación de estos datos se realizó mediante el programa “IBM SPSS Statistics 20”, con el cual se establecieron los diferentes cruces de variables..

Por otro lado, durante el desarrollo de la presente investigación encontramos diferentes decisiones respecto de la forma en cómo fue elaborada la recolección de datos. La variable estrato socioeconómico se vio impactada por factores operativos como el tamaño y la tipología de la muestra, además de la dificultad en términos económicos y temporales a la hora de levantar los datos en las diferentes instituciones de educación superior consultadas.

También, se recurrió al diseño etnográfico para la recolección de datos y experiencias concernientes al desarrollo de la investigación mediante la realización de entrevistas semi-estructuradas. Se realizaron un total de ocho entrevistas formales y una serie de entrevistas cortas a diferentes usuarios del transporte. En este punto es importante referirnos a la Universidad San Buenaventura, la cual si bien no hizo parte de la muestral en la encuesta, debido a inconvenientes procedimentales, se tomó en cuenta entre las entrevistas a un

⁴⁴ Anexos 2, Ficha Técnica

hombre y una mujer de dicha universidad lo cual permitiría contrastar la información con los demás datos.

Las entrevistas pueden ser consultadas en los anexos⁴⁵ de esta investigación ya que pueden ser aprovechadas por otros investigadores para establecer nuevas formas de abordar el tema que nos ocupa actualmente.

⁴⁵ Anexos 1, Entrevistas

Modelo de Análisis

Concepto	Dimensión	Sub dimensión	Indicador
Rutinas de movilidad	Urbanística	Rutas de desplazamiento	Distancia recorrida para acceder al sistema de transporte
			Numero de transbordos realizados
			Espacios y lugares recorridos durante el desplazamiento
		Temporalidades de desplazamiento	Duración del desplazamiento
			Horarios de desplazamiento
	Usos del transporte	Elección del Sistema	Sistema de transporte utilizado en el desplazamiento
		Finalidad del desplazamiento	Actividades ejecutadas que requieren el uso de sistemas de transporte para su realización
			Actividades relacionadas con Recreación, diversión y ocio
	Percepciones del transporte	Elección del sistema	Preferencias de los Sistemas de transporte
			Percepción de servicio y atención
			Percepción de Comodidad
		Tiempos	Percepción de horarios en los sistema de transporte público
			Percepción de cambios en los tiempos de desplazamiento
			Percepción de cambios en las distancias desde el descenso hasta el destino
		Espacio	Percepción de estado y condiciones del sistema
			Percepción de transformaciones del espacio del sistema
Jóvenes Estudiantes Universitarios en su tiempo libre	Espacial		Lugares visitados frecuentemente
			Percepciones de los lugares frecuentados
			Percepciones de modificaciones en los espacios y lugares recorridos durante el desplazamiento
	Actividades	Alteración de los tiempos en los que se desarrollan las actividades	Actividades realizadas en el espacio visitado
			Tipo de actividad que realiza en compañía en el espacio visitado
			Disponiendo de los sistemas de transporte público colectivo y/o masivo
			Producidas por el Transporte
			Cambios en las rutinas de movilidad
	Relacional	Desarrollo de actividades sin compañía	Vínculo sostenido con las personas con quienes desarrolla las practicas de sociabilidad
			Desarrollo de actividades en los lugares específicos
			Búsqueda de nuevos vínculos
			Reforzar vínculos
	Económica		Desarrollo de actividades en compañía
			Gastos de transporte para desplazarse hasta el destino
			Variación en el presupuesto de transporte para desplazarse al lugar

El modelo de análisis presentado define la forma de abordar el fenómeno planteado exponiendo los conceptos básicos sobre los cuales se basa la investigación, sus dimensiones y subdimensiones.

Para el caso del concepto de Rutinas de Movilidad se definieron tres dimensiones desde las cuales se procedió a analizar la información. La primera dimensión urbanística, compila la información espaciotemporal condensada en los datos obtenidos. La segunda, atañe a los usos del transporte proponiendo una posible elección y una finalidad en su uso por parte del usuario. La tercera se encarga de

las percepciones del transporte, en este sentido se observaron los tiempos, el carácter preferencial de la elección de un sistema de transporte sobre otro, y las diferencias estructurales de los sistemas analizados.

En cuanto a los Jóvenes Estudiantes Universitarios en su tiempo libre, encontramos cuatro dimensiones a tener en cuenta para el análisis de los datos. La primera plantea el elemento espacial, es decir, los lugares donde se llevan a cabo las diferentes actividades. La segunda dimensión expone las actividades, en este punto se clasificarán el tipo de actividades realizadas en los lugares y los medios empleados para acceder a dichos sitios. La tercera presenta el campo relacional, con el cual se definirá el tipo de vínculo que sostienen los informantes para realizar actividades en los lugares especificados. Y finalmente, la dimensión económica establecerá si de alguna forma se han alterado los recursos económicos desde que entró en servicio el MIO.

Revisión Documental

El desarrollo de la revisión de documentos se basa en las noticias de los diarios locales (El País, ADN, Q'hubo, Diario de Occidente y Diario MIO) en físico y archivos web, en los cuales se seleccionaron las noticias más relevantes para nuestro análisis en un período de poco más de tres años entre marzo de 2009 y mayo de 2012. Estos artículos contienen información de cómo ha afectado el sistema de transporte a la ciudad y a la ciudadanía, los principales efectos que ha tenido, cifras de pasajeros y presupuestos, y datos estadísticos de percepción. La revisión de las noticias permite un primer acercamiento para el análisis, destacando algunos de los aspectos principales que involucran al sistema y la sociedad durante la primera fase de la implementación del MIO.

Mapeo

Para complementar la información contenida en las entrevistas y encuestas, se diseñaron una serie de mapas por cada institución donde se realizó la encuesta. Para la ubicación de los lugares referenciados, se establecieron zonas de influencia, con la finalidad de evidenciar las diferentes rutas de acceso y las vías que comprendían los diferentes sectores ubicados en los mapas. Estos mapas se desarrollaron mediante el software ArcGIS server 9.3.

Cabe anotar que en esta investigación, los centros comerciales tienen un papel crucial a la hora de considerar los espacios en los cuales los jóvenes desarrollan prácticas ligadas al consumo, al ocio y al tiempo libre, ya que es allí donde se ofrecen diferentes alternativas como las compras y el entretenimiento especialmente para jóvenes de estratos socioeconómicos inferiores quienes los consideran como una de las opciones más viables en términos económicos debido a su facilidad de acceso.

En la siguiente parte, se presentaran los resultados cuantitativos y cualitativos obtenidos durante el desarrollo de la investigación.

IV

Impactos sociales del sistema de transporte en Cali: Los jóvenes estudiantes universitarios y su tiempo libre frente a la implementación del transporte masivo

Estudiantes, Transporte y Ocio en Cifras

Cuadro 1 "Estudiantes Consultados Por Universidad"

Universidad	Sexo			
	Mujer		Hombre	
UniValle Meléndez	17	11,3%	17	11,3%
UniValle San Fdo.	6	4,0%	5	3,3%
ICESI	5	3,3%	6	4,0%
Javeriana	8	5,3%	8	5,3%
USACA	18	12,0%	17	11,3%
U.A.O.	8	5,3%	10	6,7%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	13	8,7%	12	8,0%
Total	75	50,0%	75	50,0%

Fuente: Elaboración Propia

En el Cuadro 1 se aprecia el total de Jóvenes Estudiantes Universitarios por Universidad consultados para esta investigación. Se tiene con el mayor porcentaje del total de encuestados a la USACA con el 23,3%, seguido del 22,6% de la UniValle Meléndez, siendo estas las dos universidades con mayor número de encuestados sumando casi el 46% del total de la muestra.

Cuadro 2 "Sexo y Rangos de Edades de los Encuestados"

Sexo	14-16 años		17-19 años		20-22 años		23-26 años	
Mujer	2	1,3%	31	20,7%	30	20,0%	12	8,0%
Hombre	0	0,0%	24	16,0%	35	23,3%	16	10,7%
Total	2	1,3%	55	36,7%	65	43,3%	28	18,7%

Fuente: Elaboración Propia

En el cuadro 2 se observan el sexo de los jóvenes encuestados por rangos de Edad. La mayoría de los encuestados se encuentra entre los 20 y 22 años de

edad con el 43,3% del total de la muestra. Por otro lado, el 36,7% tiene entre 17 y 19 años de edad. Tenemos que el 80% de la muestra está entre los 17 y 22 años de edad. Teniendo en cuenta que el MIO está en funcionamiento hace poco más de tres años, cabe mencionar que, algunos de los jóvenes se encontraban cursando o terminando el bachillerato, lo cual condiciona en cierta medida el contraste de actividades previas a la implementación del MIO.

El Transporte Masivo y Sus Impactos Sociales

Continuando con el análisis de los resultados de la encuesta dentro de esta investigación, se plantearán los principales medios de transporte utilizados antes del masivo a partir del Gráfico 1.

Gráfico 1 "Principales Medios de Transporte antes del MIO"

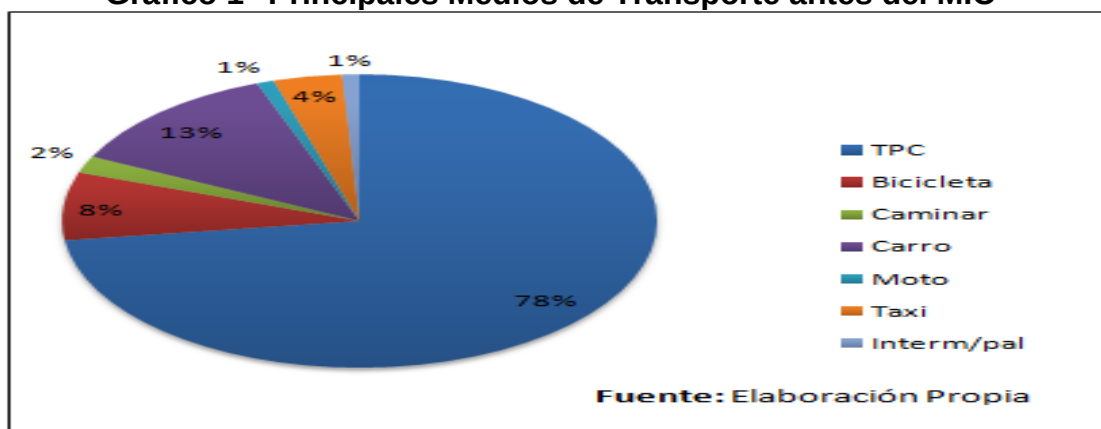
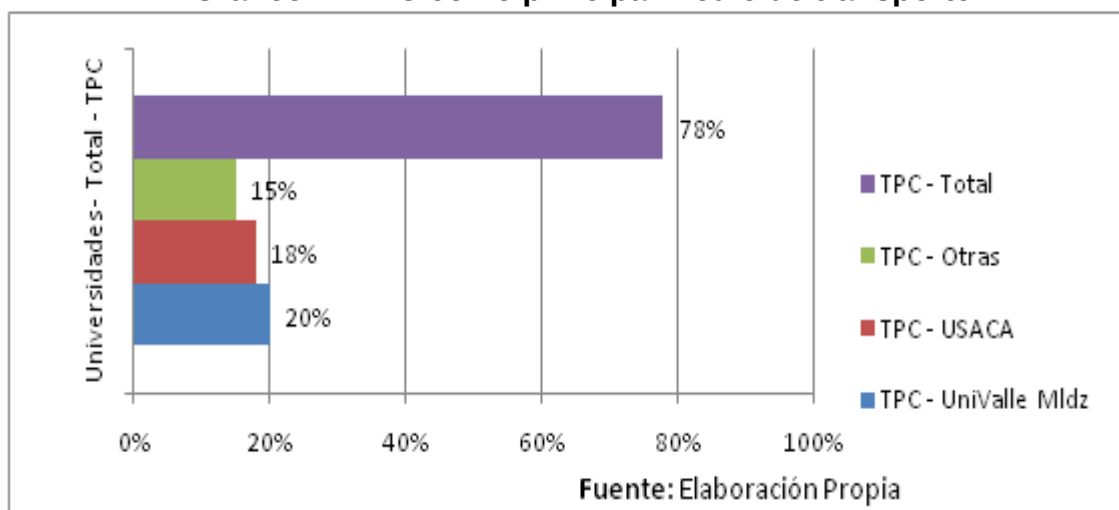


Gráfico 2 "TPC como principal medio de transporte"



Al observar los gráficos 1 y 2 cuyos datos se encuentran en la Tabla no.1⁴⁶, encontramos que el principal medio de transporte utilizado antes de la entrada en servicio del MIO es el Transporte Público Colectivo (TPC) con un 78%. Seguido por el carro y la bicicleta en una considerable menor medida, 13% y 8% respectivamente. Partiendo de estos datos, podríamos decir que la mayoría de las personas encuestadas no tenían acceso a otros medios de transporte además del TPC. Cabe aclarar que algunas de las personas que fueron encuestadas propusieron que antes de la llegada del masivo eran transportados en buses escolares, este tipo de transporte no fue tenido en cuenta como una variable en la encuesta ya que en la indagación se plantean los transportes utilizados con relación al tiempo libre.

Por otro lado, puede observarse que en la Universidad del Valle - Meléndez se encuentra un alto porcentaje de los usuarios del TPC, 20% de la muestra. No se puede generalizar la situación de cada uno de los informantes como una medida para la población de su universidad, sin embargo hay que resaltar que se consigue encontrar similitudes entre lo expuesto en los resultados de la encuesta y lo se obtuvo a través de entrevistas formales y de charlas informales realizadas a quienes participaron en esta investigación.

La Universidad Santiago de Cali (USACA) con el 18% del total de la muestra es la segunda con mayor número de casos en los que se utiliza TPC. Por otra parte, observamos que en otras universidades e institutos técnicos el medio de transporte más utilizado es el TPC, casi desestimando otras posibilidades de transporte. Entre estos tres grupos de universidades se alcanza el 53% de usuarios del TPC del total de la muestra, un valor significativo para establecer en adelante el impacto ocasionado por el MIO.

EL último grupo “Otras Universidades e Institutos Técnicos y Tecnológicos” junto a UniValle San Fernando no plantean como opción de transporte, el carro particular ni el taxi, mientras que en las demás universidades el uso del carro particular varía entre el 1% y 3%. Teniendo en cuenta todo lo anterior

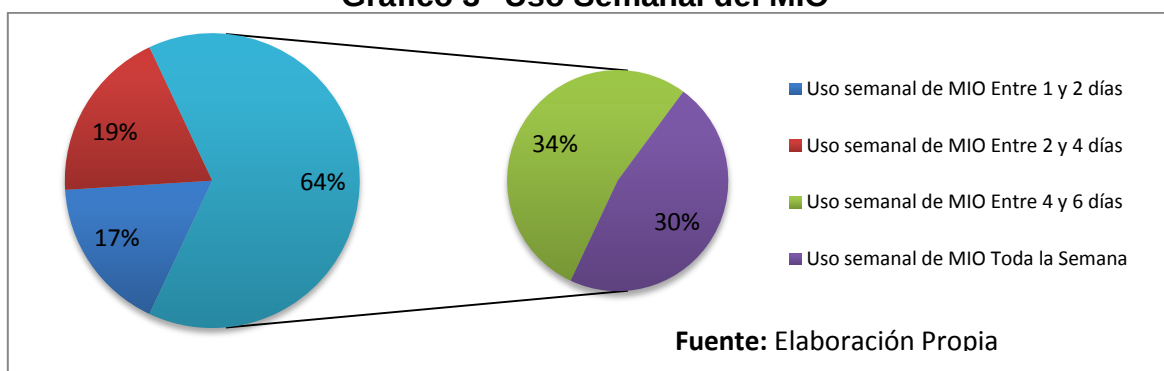
⁴⁶ Consultar anexos 2, Tablas.

establecemos que según los datos obtenidos, la población encuestada era usuaria del TPC, lo cual nos sugiere que en principio podríamos encontrar que los impactos ocasionados por la entrada del masivo podrían tener grandes efectos sobre la población analizada ya que el MIO desplazó al TPC de algunas zonas de la ciudad restringiendo su uso. Como se plantea en uno de los artículos consultados, “Con la declaratoria de operación regular del MIO saldrían de circulación 240 buses viejos, se eliminarán 39 rutas y se reestructurarían 111 en un plazo de 90 días. De 741 buses existentes, 142 deben ser chatarrizados”⁴⁷ (del TPC). Lo que implica cambios en la movilidad de los habitantes de la ciudad.

A continuación, se definirá el uso que actualmente hacen por semana los jóvenes estudiantes universitarios encuestados; esto revelará si el MIO es relevante en nuestra investigación dado que las premisas apuntan a que los impactos de este sistema de transporte masivo pueden evidenciarse empíricamente en el diario vivir de los agentes que intervienen.

En el gráfico 3⁴⁸ encontramos que el 64% de los encuestados hacen uso del MIO entre 4 y 6 días de la semana. De ese 64%, el 42% de su total se distribuye entre USACA (14%), UniValle Meléndez (13%), otras universidades e institutos técnicos (15%). Las personas encuestadas de UniValle San Fernando hacen uso del transporte masivo entre 2 y 4 días por semana. De igual forma, observamos que en la Universidad Javeriana la mayoría de los encuestados hacen uso del transporte entre 2 y 6 días representando un 6% del total en este caso.

Gráfico 3 "Uso Semanal del MIO"



⁴⁷ **EL PAÍS.** “Transportadores le hacen conejo al sistema”. Santiago de Cali. 30, julio, 2010. Entorno, A2.

³Consultar Anexos 2, Tabla 2

Con esta información, se hace evidente el uso del transporte masivo de la ciudad entre los jóvenes universitarios independientemente de las actividades que vayan a desarrollar durante su tiempo libre. Esto, teniendo en cuenta los datos del Gráfico 1, podríamos asumir que el efecto de la utilización del masivo es notable entre los informantes. Por otro lado no hay mayores diferencias entre hombres y mujeres respecto al uso semanal del MIO.

Cuadro 3 "Actividades en las que se hace uso del TPC por Universidad"

Universidad	Trabajar	Estudiar	Visita Fliares	Recreación	Diligencias
UniValle Meléndez	10,00%	11,30%	9,30%	8,00%	8,70%
UniValle San Fdo.	0,00%	0,70%	2,70%	2,00%	1,30%
ICESI	0,00%	3,30%	1,30%	2,70%	2,00%
Javeriana	2,00%	9,30%	6,00%	9,30%	8,00%
USACA	4,00%	8,70%	5,30%	4,70%	9,30%
U.A.O.	0,00%	5,30%	2,70%	2,00%	5,30%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	10,70%	10,70%	10,00%	10,70%	9,30%
Total	26,70%	49,30%	37,30%	39,30%	44,00%

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro 4 "Actividades en las que se hace uso del MIO por Universidad"

Universidad	Trabajar	Estudiar	Visita Fliares	Recreación	Diligencias
UniValle Meléndez	10,70%	16,00%	16,70%	18,00%	18,00%
UniValle San Fdo.	5,30%	6,00%	4,70%	5,30%	6,00%
ICESI	2,00%	7,30%	3,30%	5,30%	7,30%
Javeriana	3,30%	9,30%	6,00%	9,30%	8,00%
USACA	10,00%	15,30%	16,00%	16,70%	17,30%
U.A.O.	4,00%	9,30%	8,00%	7,30%	10,70%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	13,30%	15,30%	11,30%	13,30%	12,00%
Total	48,70%	78,70%	66,00%	75,30%	79,30%

Fuente: Elaboración Propia

Al tener claro que el MIO será en algún momento de la historia de la ciudad el único sistema de transporte público sobre ruedas y, a partir de lo expuesto hasta el momento, puede establecerse que el impacto ocasionado en cuanto al tema de movilidad en la ciudad es alto, no solamente por lo que suministran los datos sino por la realidad que puede evidenciarse empíricamente al salir a la calle y movilizarse por la ciudad. Los estudiantes encuestados afirmaron que entre las cosas que habían cambiado desde el ingreso del MIO, como medio de transporte fueron las distancias y la duración de los recorridos en comparación con el TPC. Más adelante ahondaremos en este tema.

En los cuadros 3 y 4 se presentan las diferentes actividades cotidianas de los encuestados para las cuales deben desplazarse en MIO y TPC, permitiendo establecer contrastes entre los universitarios. Al observar detenidamente los totales se aprecia que el MIO sobrepasa en gran medida al TPC en las diferentes actividades presentadas. Como una de las más significativas encontramos que para las actividades de recreación el uso del MIO supera en más del 35% al uso del TPC. Se establece según lo consignado que el uso del MIO es en promedio 30% más alto respecto al uso del TPC para desarrollar las actividades referenciadas. En cuanto a las actividades de recreación y diligencias personales, se destacan UniValle Meléndez y USACA, donde el uso del MIO supera en promedio por poco más del 10% al TPC.

Lo que se puede inferir en este punto sobre la superioridad del uso del MIO respecto a otros medios de transporte para realizar diferentes actividades diarias, es que a partir de la salida de muchos buses del TPC y el trazado de las vías “Solo Bus” del MIO, la ciudad quedó interconectada por el Sistema de Transporte Masivo en los puntos neurálgicos de producción, educación y cultura. Esto último puede explicarse desde lo expuesto por Manuel Castells cuando se refiere a que en el sistema circulatorio de la ciudad (sistema de transporte) está implícito el modelo capitalista de la ciudad.

“La urbanización latinoamericana se caracteriza, pues, por los rasgos siguientes: población urbana que supera la correspondiente a nivel productivo del sistema; no

*relación directa entre empleo industrial y urbanización, pero asociación entre producción industrial y crecimiento urbano; fuerte desequilibrio en la red urbana en beneficio de una aglomeración preponderante; aceleración creciente del proceso de urbanización; insuficiencia de empleo y servicios para las nuevas masas urbanas y, por consiguiente, acentuación de la segregación ecológica por clases sociales y polarización del sistema de estratificación al nivel de consumo*⁴⁹. En el caso de Cali, al observar el trazado de las vías troncales del MIO se aprecia que dicho circuito en el principio de la reestructuración e implementación del servicio, no atraviesa la zona oriental de la ciudad donde se encuentra una importante proporción de la población. Siendo uno de los sectores más afectados por la implementación del MIO, dadas las restricciones de algunas rutas de buses del TPC sobre vías de la ciudad.

Por otro lado, la ubicación de centros comerciales, culturales y/o recreativos más emblemáticos de la ciudad se establecen sobre gran parte del circuito de las vías troncales del SITM-MIO facilitando el acceso a dichos espacios. Podría pensarse, al contextualizarse y comprender el tipo de modelo urbano, que lo planteado por Castells está presente en cierta medida. Al detenerse un poco más respecto al modelo capitalista de la ciudad, se establece que el SITM-MIO está pensado en pro del fortalecimiento de la ciudad como destino turístico, lo cual permite comprender por qué las primeras zonas intervenidas para la construcción y adecuación vial del SITM de la ciudad se ubican sobre la calle 5ta y el centro, sectores donde se encuentra el equipamiento cultural de la ciudad. No en vano, la imagen de este sistema de transporte se observa en diferentes campañas publicitarias en pro del turismo como por ejemplo, durante el Mundial de Fútbol Sub 20 celebrado Colombia en el año 2011.

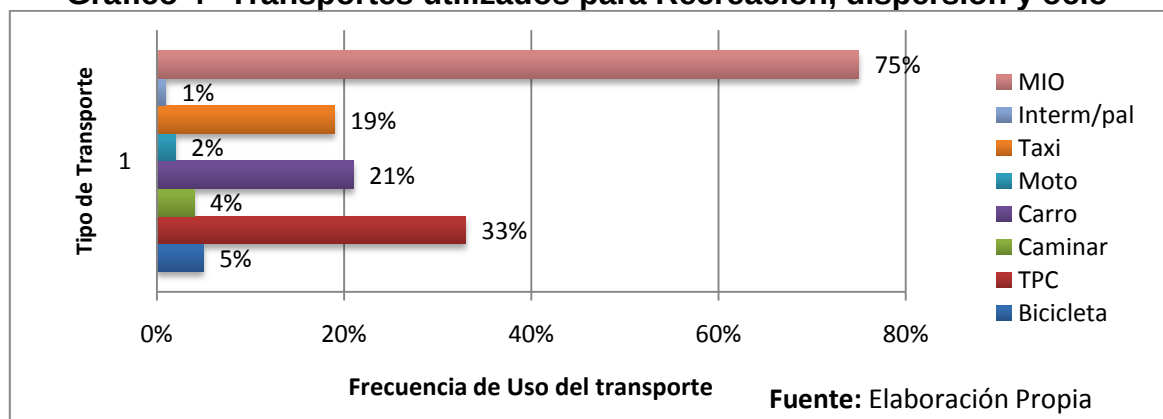
A continuación, en el Gráfico 4⁵⁰ se expone el tipo de transporte que se utiliza para realizar actividades de dispersión y ocio. El 75% de los encuestados utiliza como

⁴⁹ **CASTELLS**, Manuel. Modo de producción y proceso de urbanización: Observaciones acerca del fenómeno urbano en países socialistas. La Cuestión Urbana. México: Siglo XXI, 1974, p. 71

⁵⁰ Consultar Anexos 2, Tabla No.3

medio de transporte el MIO, el 33% lo hacen en TPC, el 21% son quienes utilizan carro y el 19% utilizan taxi.

Gráfico 4 "Transportes utilizados para Recreación, dispersión y ocio"



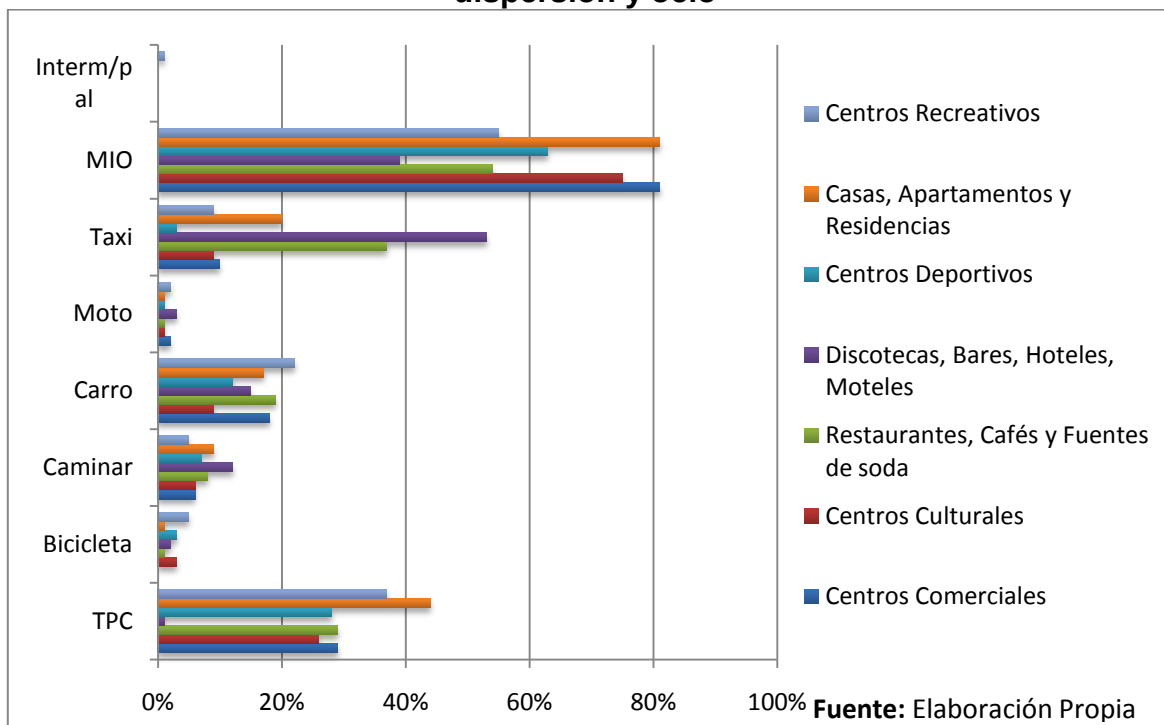
Las universidades que tienen el mayor número de usuarios de carros como medio de transporte para realizar este tipo de actividades, se distribuye entre la Universidad Autónoma de Occidente (UAO) con 5%, la USACA con 5%, Javeriana y Univalle Meléndez, 3% y 4% respectivamente. Por otra parte, quienes más hacen uso del taxi según los datos registrados, son los estudiantes de USACA (7%) y UniValle Meléndez (5%). Otros tipos de transporte como la bicicleta, moto, caminar o el transporte municipal, suman poco más del 12% del total de encuestados, que los tienen como una opción para transportarse cuando realizan actividades de recreación, diversión y ocio.

La dinámica desarrollada por la población encuestada en cuanto a lo que se define como espacios para la recreación, diversión y ocio, se ahondó en la encuesta a partir del planteamiento de lugares en donde se pueden desarrollar actividades en el tiempo libre. De ahí que, como menciona Castells⁵¹, la problemática del transporte, se presenta como los medios de circulación de una aglomeración por flujos de su estructura para la realización de las actividades cotidianas. Entre más crecen las unidades urbanas en dimensión y complejidad, más importantes son sus conexiones internas. El modo de circulación depende del tipo de

⁵¹ CASTELLS. Óp. cit., p.229

transformación, de los elementos de su estructura urbana, la dirección, la intensidad y la coyuntura presentes.

Gráfico 5 "Tipo de Transportes para dirigirse a destinos de recreación, dispersión y ocio"



En la Tabla No.3⁵², se suministran los datos correspondientes al tipo de transporte utilizado para realizar actividades en el tiempo libre pero no especifica el lugar donde se desarrollan tales actividades. Por otra parte desde la tabla no.4 hasta la tabla no.10 se exponen los tipos de transporte utilizados por los estudiantes encuestados para dirigirse a los diferentes lugares donde realizan sus actividades en el tiempo libre. Esta información está condensada en el gráfico 5⁵³ por totales, según el lugar al cual se dirige.

La selección de los lugares donde se desarrollan las actividades en el tiempo libre se realizó a través de los primeros acercamientos de campo y los elementos correlacionados basados en la conceptualización de esta investigación partiendo de Dumazedier. De esta manera, se encontró que los lugares más frecuentados por los jóvenes universitarios giraban en torno al sector de servicios y, teniendo en

⁵² Consultar Anexos 2. Tabla 3

⁵³ Consultar Anexos 2. Tablas 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10.

cuenta la clasificación de las actividades realizables en dichos espacios, se establecieron las características generales de los lugares específicos que se propusieron.

Junto con las casa-apartamentos, los centros comerciales son los principales lugares que más frecuentan los jóvenes estudiantes universitarios, siendo el MIO el tipo de transporte más utilizado para ir a estos lugares, con el 81% en ambos casos. En el caso del tipo de transporte para ir centros comerciales, esta sobresaliente cifra para el MIO, puede deberse a que estos lugares se ubican sobre las avenidas por donde solo hay acceso al sistema de transporte masivo y a taxis. El uso del masivo es generalizado en los diferentes establecimientos educativos donde se realizó el muestreo. Por otro lado, se observan que otros medios de transporte como el TPC y el carro son utilizados en una menor proporción, 29% y 10% respectivamente.

El tipo de transporte del cual hacen uso los jóvenes universitarios consultados para desplazarse a centros culturales (bibliotecas, museos y teatro), se establece con el 75% que utiliza el servicio de transporte masivo de la ciudad relegando al TPC a un 26%. El uso del MIO como medio de transporte marca la importancia de este sistema para desplazarse a lugares donde puedan llevarse a cabo actividades ligadas con el tiempo libre. Aún no se puede establecer la medida en que el masivo se ha introducido en la vida cotidiana de las personas, pero se hace evidente su relevancia entre la población.

En cuanto al tipo de transporte utilizado por los universitarios para ir a Restaurantes, Cafés y Fuente de Soda, el uso del MIO disminuye con relación a los sitios anteriormente expuestos en un 54%. El uso del TPC se mantiene en un 29% del total de la muestra. El taxi con el 37% aparece como el segundo transporte más utilizado para ir a este tipo de lugares y el uso del carro particular representa el 19%. No hay mayor diferenciación en el uso de estos medios de transporte entre las universidades consultadas. Se vislumbra el masivo como una opción impuesta para desarrollar actividades en el tiempo libre.

En el caso del tipo de transporte que se utiliza para ir a Bares, Discotecas y Hoteles, el TPC es casi nulo con el 1% del total de la muestra; el uso del MIO disminuye notablemente, llegando a un 39% y el uso del taxi impera como el medio de transporte más utilizado para desplazarse a los lugares mencionados con el 53%.

Otro punto importante que es necesario traer a colación para justificar el aumento en el porcentaje del taxi como medio de transporte, se debe a que para desplazarse a estos lugares en muchas ocasiones se realiza en horarios en los cuales tanto el TPC como el MIO se encuentran fuera de servicio. Así mismo, se plantean cuestiones subjetivas en cuanto a la imagen que podría proyectar una persona que va a estos lugares en TPC o MIO. Entre UniValle Meléndez y USACA suman el 26% del total de la muestra de quienes usan el taxi como medio de transporte para ir a bares, discoteca, hoteles.

Continuando, el tipo de transporte más utilizado por las personas consultadas para ir a centros deportivos (lugares destinados a la realización de actividades deportivas como el estadio, las canchas panamericanas, canchas de fútbol sintéticas, gimnasios y clubes deportivos) es el MIO con un 63% del total de la muestra. Encontramos que no hay mayores diferencias en cuanto al uso específico de un transporte según el sexo. En el caso del TPC 28%, no se observa un uso relevante en comparación del MIO, 63%.

Para ir a centros recreativos (parques de diversiones, parques temáticos, parques naturales, parques públicos y piscinas), se observa que poco más de la mitad del total de los encuestados utiliza MIO con el 55% como medio de transporte para ir a este tipo de lugares. El uso del TPC aumenta a un 37%, al igual que el uso del carro con el 22%. Hasta este punto aún no se evidencian diferencias entre hombres y mujeres en cuanto al tipo de transporte que utilizan para ir a centros recreativos.

En lo que respecta al tipo de transporte empleado para ir a casas o apartamentos, el MIO se reafirma como el medio de transporte más utilizado para ir a estos

lugares con el 81%. El TPC tiene su mayor nivel en este punto con el 44% seguido del taxi y del carro con el 20% y el 17% respectivamente. Encontramos que hay una gran diferencia según el sexo para utilizar el carro como el medio de transporte donde el 13% corresponde a las mujeres y EL 4% A los hombres.

Por otro lado, el uso del taxi como medio de transporte se amplía entre los hombres con el 14% del total de la muestra que las mujeres con el 6%. Gran parte de este porcentaje incluye a la USACA y UniValle Meléndez. El uso del TPC es más evidente en UniValle Meléndez y en otras universidades e institutos técnicos y tecnológicos, sumados equivalen al 25%.

De la misma manera podemos evidenciar esta afirmación al observar las principales vías por donde pasan los buses articulados del MIO, sobre la calle 5ta, carrera 100 y carrera 1ra, sobre las cuales en los tramos donde se encuentre el carril exclusivo del MIO, no pueden transitar otros tipos de transporte público colectivo. Asimismo durante la realización de esta investigación se observó cómo el TPC era restringido sobre la avenida pasoancho, lo cual ocasionó que muchas rutas de buses incomodaran a sus pasajeros dado que los cambios en los circuitos fueron abruptos.

La secretaría de tránsito municipal y la alcaldía proponen desde instancias nacionales que para el caso caleño, *“El proceso de reestructuración de rutas de transporte público colectivo en Cali, tiene como objetivo reducir la competencia del sistema de transporte tradicional al nuevo Sistema Integrado de Transporte Masivo, SITM-MIO. El MIO está incorporando gradualmente nuevas rutas y nueva flota para operarlas, con el fin de alcanzar, al final de la fase III del proyecto, una cobertura del 100% de la ciudad. Es por ello, que la reducción de las RTPC debe producirse de manera sincronizada con la entrada en operación del MIO para evitar el paralelismo de los dos sistemas”*⁵⁴. Esto con el fin de establecer el monopolio del transporte público masivo urbano, por ahora entregado en

⁵⁴ **Cali cómo vamos.** “Calímetro: Sobre La Reducción De La Sobreoferta De Transporte Público Colectivo Urbano – TPCU [Archivo PDF]. Santiago de Cali, Marzo de 2010 < <http://www.calicomovamos.org.co/calicomovamos/files/CALIMETRO/Cal%C3%ADmetro%20Reducci%C3%B3n%20TPC%20Marzo%202010.pdf>> [Consulta 10-7-2012]

concesión para las próximas décadas a los diferentes grupos empresariales anteriormente mencionados, el cual, finalmente a largo plazo pasará a ser de la ciudad.

Al restringir el acceso a ciertas zonas de la ciudad en otro transporte colectivo que no fuese MIO, generó problemáticas en la movilidad en la medida que se alargaron trayectos tanto para abordar los buses como para llegar al destino una vez se ha descendido del bus. Este caso, se hizo notorio al principio de la puesta en marcha del sistema MIO para las personas que habitan o tienen sus lugares de trabajo en el sector ubicado sobre la autopista sur-oriental y se dirigen a zonas cercanas a la calle 5ta.

Este es uno de los puntos fundamentales para nuestro análisis puesto que el MIO se convirtió, para muchos sectores de la ciudad, en el único medio de transporte colectivo. Algunos de estos sectores se vieron más afectados que otros y de diferentes maneras. Como se ve en lo planteado con anterioridad, uno de los inconvenientes generados fue el aumento en los trayectos, y a este se unieron, extensión en los tiempos de espera por buses y recorridos.

Los Lugares del Ocio en Cali

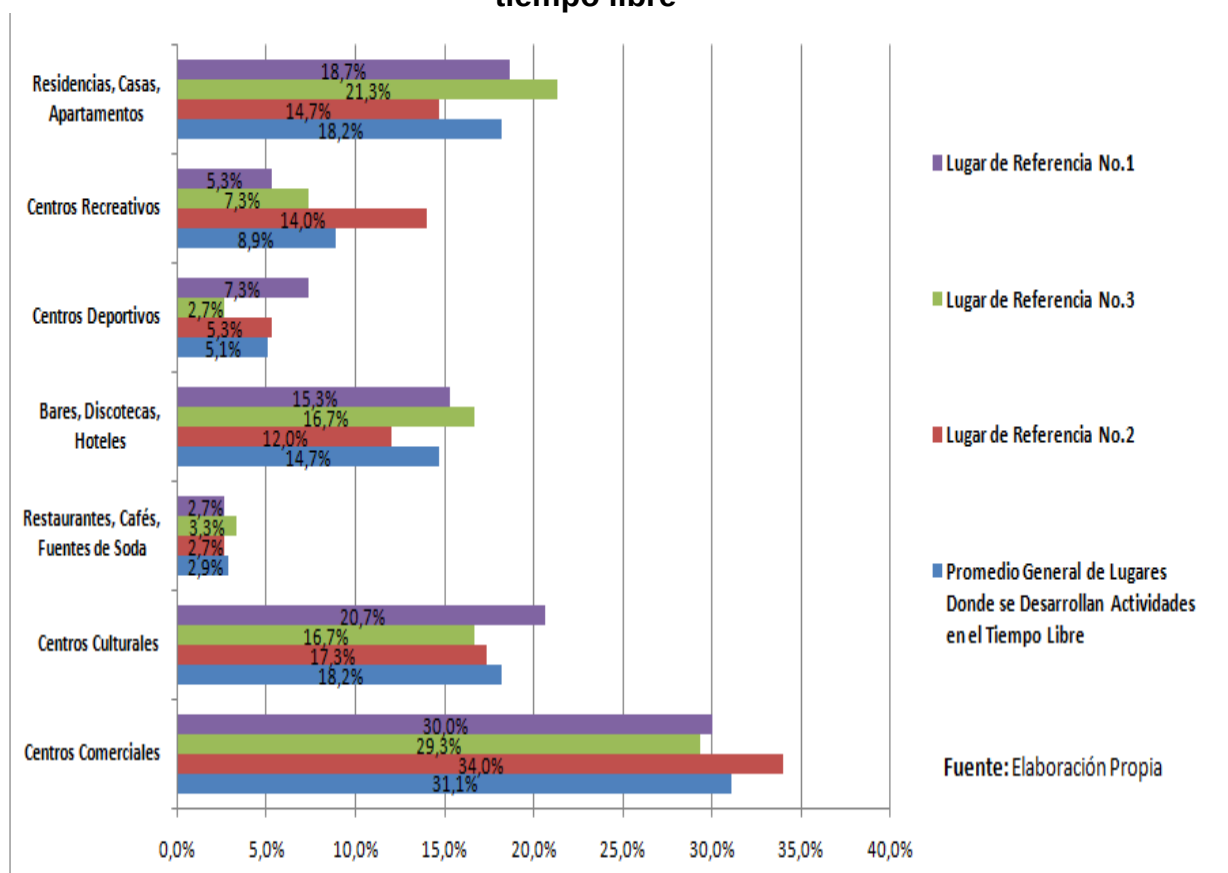
La delimitación administrativa del espacio⁵⁵, es la expresión de la lógica del sistema institucional; su eficacia social se articula al conjunto de efectos económicos e ideológicos que influyen sobre los procesos sociales y la lucha política. El proceso de regulación y delimitación espacial, se expresa a través de grupos de poder, que organizan el espacio, determinando normas de funcionamiento y, conserva la posibilidad de iniciativas centrales que transforman directamente el espacio.

Partiendo de los preceptos expuestos por Castells, se logra entrever como la organización del circuito del transporte masivo corresponde a necesidades económicas y sociales que favorecen al sector comercial en la medida que

⁵⁵ CASTELLS. Óp. cit., p. 247-256

permiten la circulación del capital local entre las diversas actividades y espacios donde los habitantes de la ciudad se desenvuelven. El Gráfico 6 presenta el tipo de lugar donde los jóvenes consultados desarrollan sus actividades en el tiempo libre.

Gráfico 6 "Lugares de referencia para el desarrollo de actividades en el tiempo libre"



Se Observa que el lugar escogido como primera referencia son los centros comerciales con el 30%, seguido de los centros culturales con el 20,7%, residencias-casas-apartamentos con 18,7% y en menor medida bares-discotecas-hoteles con el 15,3%. En los anexos se encuentran especificados los lugares a los cuales acuden los estudiantes contactados. Según el promedio, los centros recreativos 8,9%, los centros deportivos 5,1% y los restaurantes-café-fuentes de soda 2,9%, son los menos frecuentados por quienes fueron consultados, en total entre estos lugares suman 16,9% del total de la muestra. Los lugares específicos de la ciudad que están condensados en las categorías propuestas en los gráficos

y tablas, están expuestos en los anexos 3, Mapas. Asimismo observamos que la oferta de consumo de servicios en la ciudad parece estar encabezada por los centros comerciales.

Por ser los centros comerciales lugares donde la oferta de planes, va desde ver cine hasta comer o “vitriñar”, podemos inferir que este tipo de lugares para los jóvenes universitarios que hicieron parte de esta investigación, van más allá de la compra de bienes y servicios y se emplean como puntos de encuentro, destinados a una gama variada de actividades. Por otra parte cabe mencionar que pese a que los centros comerciales estén cercanos a las vías del MIO, aún el servicio de TPC logra transportar hacia algunos de estos lugares a los jóvenes universitarios.

Como se había comentado en apartados anteriores, este trabajo ha procedido metodológicamente bajo la idea de la triangulación de datos; de la mano de esta, se ha procedido a acompañarse de otros elementos como una serie de mapas, los cuales tienen como finalidad expresar de una manera mucho más fácil y organizada algunos de los datos recopilados en esta investigación.

Los diferentes mapas, que se enseñaran a continuación, presentan de manera gráfica una serie de datos relacionados con la posición y las actividades realizadas en los lugares señalados por los encuestados. Se presentan divididos por universidades con el fin de señalar algunas diferencias y similitudes entre ellos y lograr hacer evidente los datos que se presentan en esta descripción.

Al observar detenidamente los mapas, encontramos patrones comunes entre las universidades, es por esto que realizar un análisis por separado de cada uno de los mapas no llevaría a descubrir nada que no se haya revelado por medio de las encuestas y cada uno de los gráficos que surgieron a partir de ella; esto nos lleva a presentar una descripción conjunta que muestra algunas de las similitudes y diferencias más relevantes que existen en cada uno de los mapas, donde se tendrán en cuenta dos aspectos principales a la hora del análisis: los lugares y las actividades.

Para empezar, los mapas están elaborados basándose en las preguntas 14 y 15 de la encuesta “la transición del transporte en Cali”, las cuales se referían a los lugares y los tipos de actividades realizadas en los espacios destinados para el ejercicio del ocio, la recreación y el tiempo libre de los jóvenes universitarios encuestados. Estos espacios fueron ubicados dentro del mapa de Santiago de Cali; posterior a la ubicación, se procedió a generar una zona de influencia, la cual se refiere a la zona ubicada en un radio de 700 metros a la redonda de los diferentes puntos referenciados en el mapa, esta decisión se toma con la intención de hacer más explícitas las diferentes partes de la ciudad que están relacionadas a determinados tipos de actividades ligadas al ocio y el entretenimiento, además de evidenciar las diferentes vías de acceso con las que cuenta cada una de las zonas señaladas.

Cada una de esas zonas de influencia señaladas dentro de los mapas, se encuentra resaltada bajo un color específico que se refiere a la tipología de actividades realizadas en esa parte de la ciudad. Cada mapa posee sus correspondientes convenciones y herramientas para su correcta interpretación. A continuación, se presenta la serie de mapas generados a partir de los datos recopilados en la encuesta “La transición del transporte en Cali”

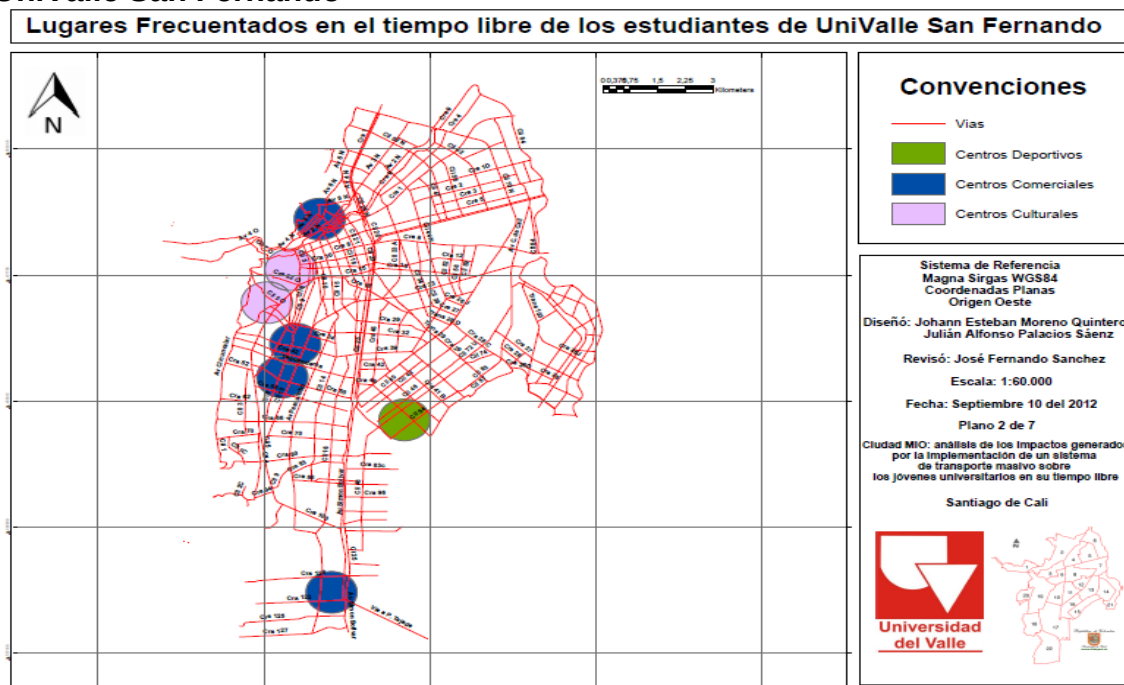
Mapa 1 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de UniValle Meléndez”



UNIVALLE MELÉNDEZ – Listado de Lugares

Avenida Sexta	Casa Novios	Iglesia Guadalupe
B. San Antonio	Centro Cultural	Jardín Plaza
B. San Fernando	Comfandi	La Topa Tolondra
Babel	Chipichape	Palmetto
Biblioteca Deptal	Ciudad Jardín	Parque del Acueducto
Canchas	Comfenalco Valle de	Piscinas Galindo
Panamericanas	Lili	Premier Limonar
Carrera 66	Cosmocentro	Tres Cruces
Casa Amigos	Crepes & Waffles	Unicentro

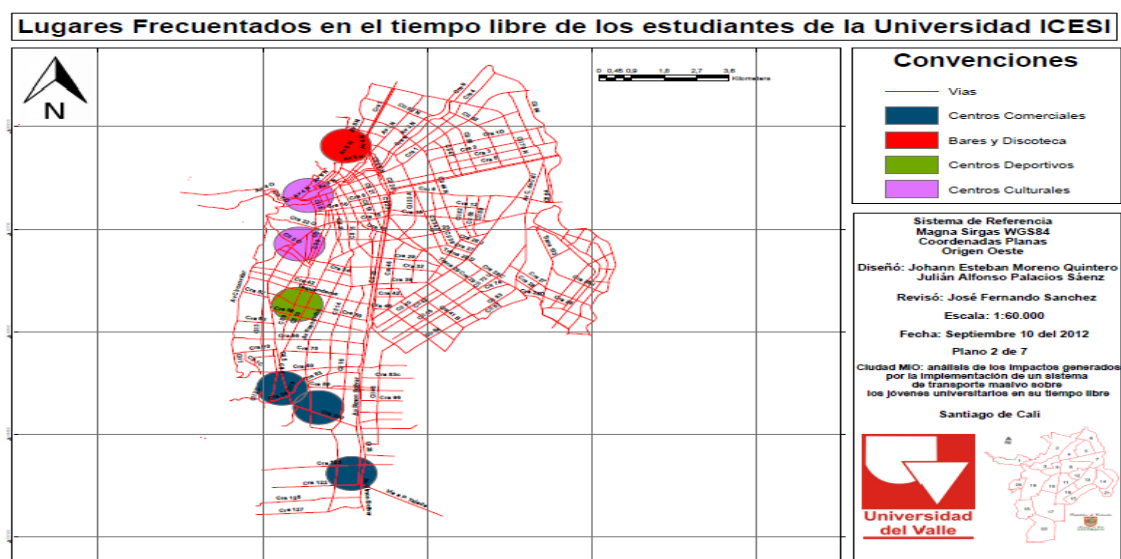
Mapa 2 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de UniValle San Fernando”



UNIVALLE SAN FERNANDO – Listado de Lugares

B. Salomia	C.C.	Escalona
B. San Antonio	Cosmocentro	La Merced
B. San Fernando	C.C. Jardín	Piedra Linda
Biblioteca	Plaza	Polideportivo
Deptal	C.C. Palmetto	Ciudad Córdoba
C.C.	C.C. Unicentro	Titirí fue
Chipichape	Calle Novena	Univalle
	El Centro	Meléndez

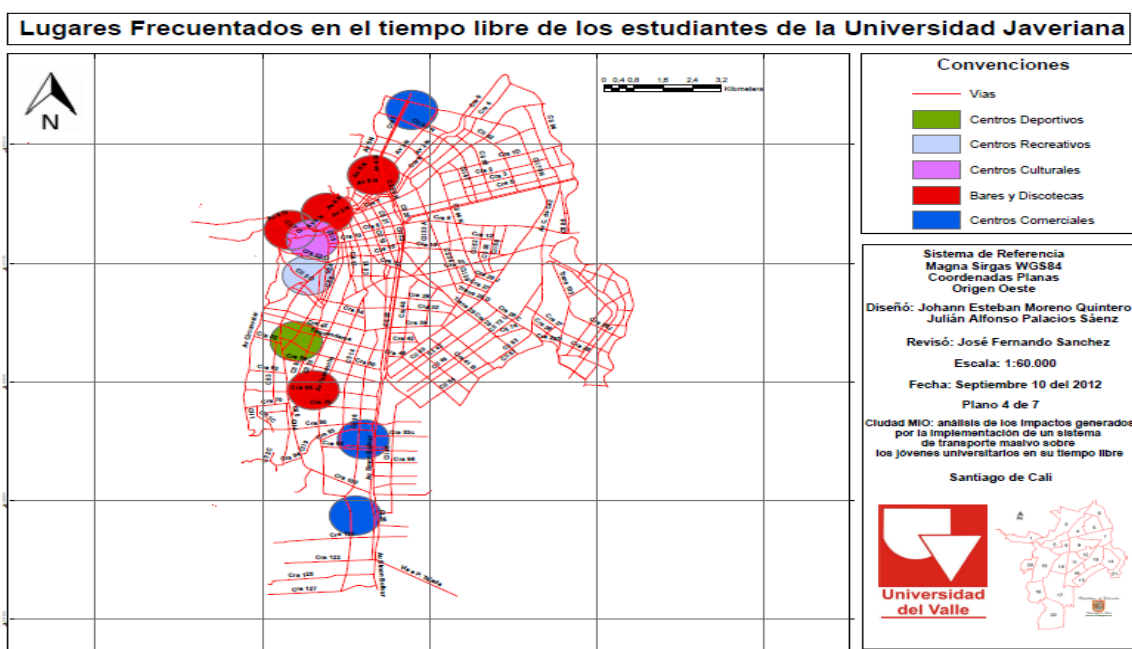
Mapa 3 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de Universidad ICESI”



ICESI – Listado de Lugares

C.C. Jardín Plaza	Carrefour	Juan Valdés (Av. 8 Norte)
C.C. Chipichape	Coliseo Evangelista	Letravendo
C.C. Holguines Trade Center	Mora	Lugar a dudas
C.C. La Fontana	Diablo Azteca	Orange
C.C. Palmetto	Diverzone	Teatro La Máscara
C.C. Unicentro	Estadio Pascual	Teatro Municipal
Café Escalada	Guerrero	Urbanarte
Cali Teatro	Gimnasio Megalastra	

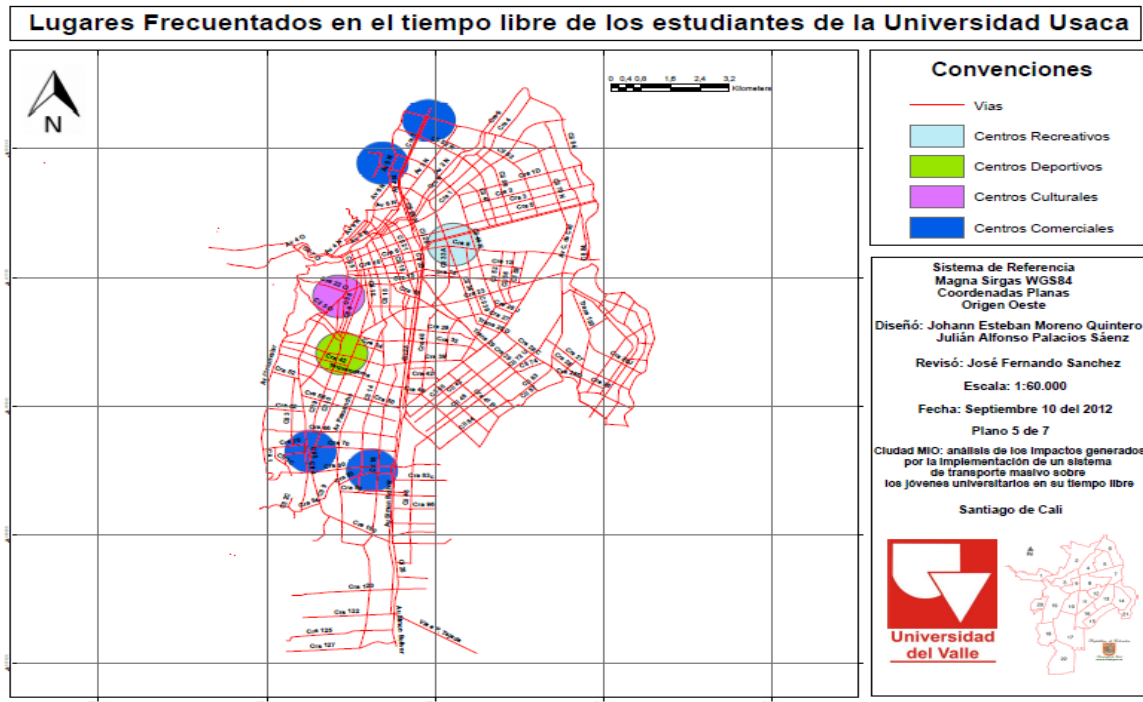
Mapa 4 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de Universidad Javeriana”



JAVERIANA – Listado de Lugares

B. El Peñón	Don Ebert	Pizza al Paso
Bamboleiro	El Centro	Premier Limonar
C.C. Chipichape	El Faro (Carrera 66)	Ruta 66
C.C. Cosmocentro	Estado Pascual	San Antonio
C.C. Jardín Plaza	Guerrero	Santa Librada
C.C. Unicentro	Granada	Siete de Agosto
Calle Quinta	La Tertulia	Wembley Canchas
Canchas	Loma de la Cruz	Tercera Norte
Panamericanas	Pance	
Carrera 66	Parque Ingenio	

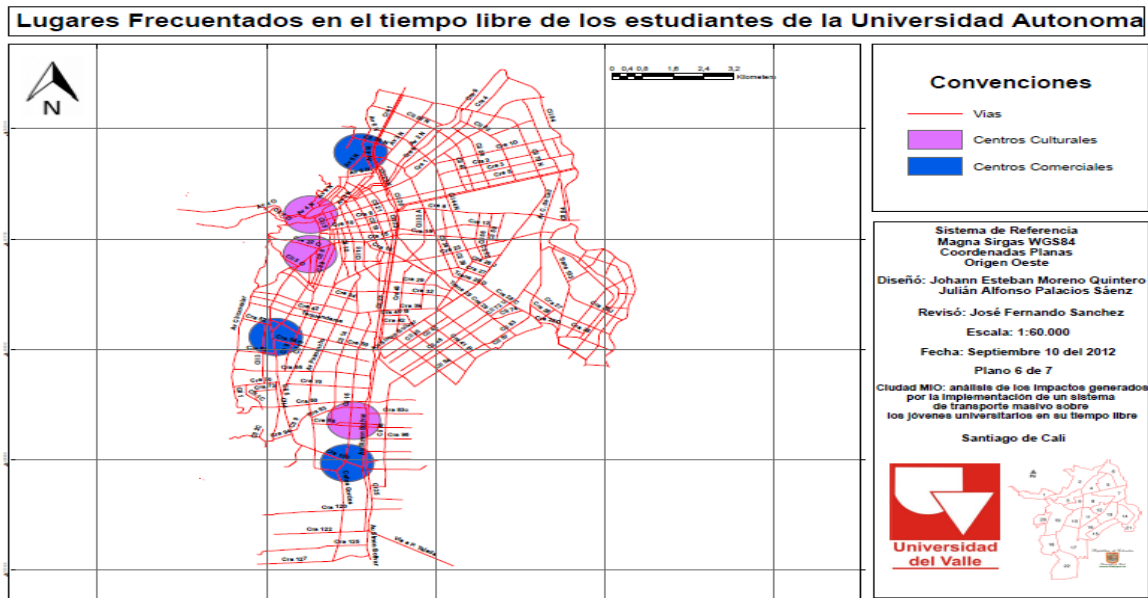
Mapa 5 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de Universidad Santiago de Cali”



USACA – Listado de Lugares

Acuaparque de la Caña	C.C. Jardín Plaza	Estadio Pascual
Avenida Sexta	C.C. Palmetto	Guerrero
B. San Antonio	C.C. Unicentro	Granada
C.C. 14 de Calima	Carrera 66	La Flora
C.C. Centenario	Cinépolis	Loma de la Cruz
C.C. Chipichape	Comfandi Pance	Pance
C.C. Cosmocentro	El Caney	Univalle Meléndez
	El Centro	

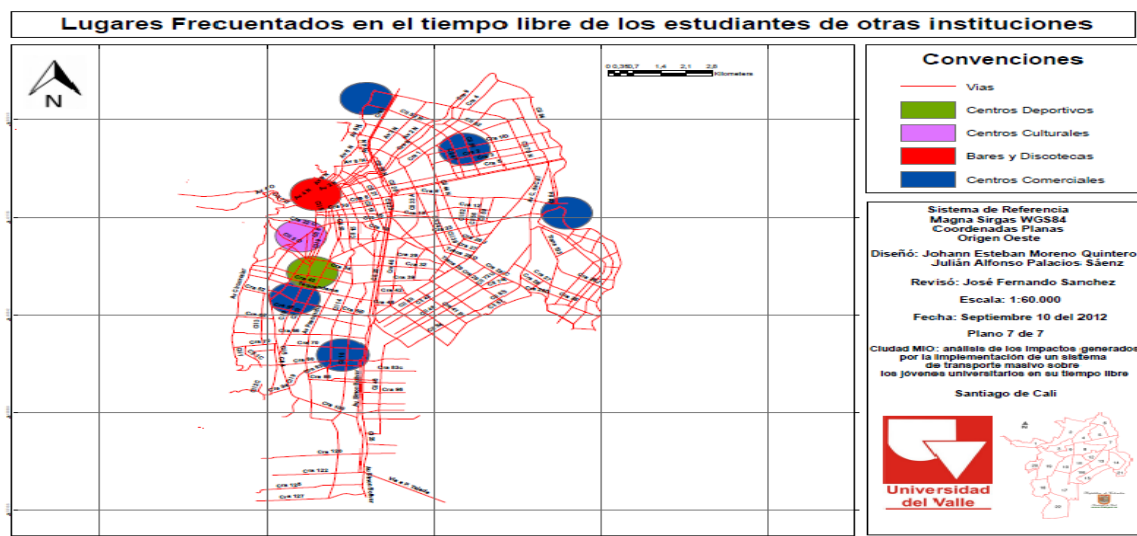
Mapa 6 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de Universidad Autónoma de Occidente”



AUTONOMA – Listado de Lugares

B. Belalcázar	Carrera 66	Menga
B. San Antonio	El Caney	Mi Casa Bar
Biblioteca Dptal	El Centro	Pance
C.C. Chipichape	El Escondite	Piscinas Galindo
C.C. Cosmocentro	La Ira	Univalle
C.C. Jardín Plaza	La Tertulia	
C.C. Unicentro	Lumao	

Mapa 7 “Lugares Frecuentados en el Tiempo Libre de los Estudiantes de otras instituciones”



Otras Universidades e institutos técnicos y tecnológicos (Academia de Dibujo Profesional, Bellas Artes, SENA, Universidad Cooperativa de Colombia y la Universidad Libre) – Listado de Lugares

Alterno	C.C. Rio Cauca	Iglesia Pasoancho con
Avenida Sexta	C.C. Unicentro	Guadalupe
B. San Antonio	C.C. Único	La 14 de Calima
Baiao	Calle Novena	La Gruta
Bellas Artes	Centro Empresa	Le Monde
Biblioteca del Banco	Don Ebert	Loma de la Cruz
de la República	Estadio Pascual	Menga
C.C. Chipichape	Guerrero	Parque del Perro
C.C. Palmetto	Granada	Univalle Meléndez

Lugares

A partir de los anteriores mapas y teniendo como base los datos arrojados por las encuestas y las entrevistas, podemos confirmar que los espacios más frecuentados por los jóvenes universitarios son los centros comerciales, estos lugares, se constituyen en espacios importantes en el uso del tiempo libre debido a la oferta de actividades que allí se encuentran; esta oferta, pasa por la comercialización de bienes y servicios, el consumo cultural con el caso del cine, la música y los libros, hasta constituirse en simple puntos de referencia y encuentro.

Llama la atención de este tipo de lugares, la alta referencia que hacen los jóvenes encuestados de los centros comerciales ubicados al sur de la ciudad; esto se debe a la gran proximidad que existe entre esta parte de la ciudad y la zona universitaria, todo esto haciendo excepción del Centro Comercial Chipichape que aunque se encuentra ubicado al norte de la ciudad, también se constituye en una referencia importante dentro de los informantes, sobre todo para los estudiantes de las universidades Javeriana y Santiago de Cali evidenciado en los mapas nº4 y nº5 respectivamente.

Igualmente entre los lugares más concurridos de la ciudad se encuentran la colina de San Antonio y la loma de la Cruz, ambas localizadas al oeste de la ciudad.

Durante la realización de las encuestas y las entrevistas encontramos que estos lugares son concurridos por los jóvenes estudiantes universitarios consultados durante su tiempo libre, esto se debe en gran medida a que estos son vistos como lugares de esparcimiento dada la oferta de actividades a realizar y sitios ubicados en esta zona.

Es importante tener en cuenta que una gran cantidad de zonas referenciadas en los mapas, se encuentran ubicadas a lo largo de una de las vías troncales del MIO, la calle 5ta. Este eje vial concentra en una gran parte de la oferta de espacios dedicados al desarrollo del ocio y el entretenimiento en los jóvenes universitarios al presentar espacios como Centros Culturales, La Biblioteca Jorge Garcés Borrero, Centros comerciales como Cosmocentro, Éxito de San Fernando, Unicentro y Jardín Plaza, además de Centros recreativos, como el estadio Pascual Guerrero, entre otros sitios.

Lo anterior, a pesar de no mostrar una relación directa entre los espacios en los que se desarrolla el tiempo libre de los jóvenes universitarios y el medio de transporte utilizado para desplazarse a aquellos lugares, logra evidenciar que gran parte de las zonas frecuentadas por los encuestados sí fueron impactados por la puesta en funcionamiento del MIO, en materias como renovación, distribución y uso del espacio urbano.

Por otro lado, otro grupo de lugares significativo en el desarrollo de tiempo libre en los jóvenes universitarios en Cali es el de los centros culturales. En esta parte podemos evidenciar la concentración que existe en la zona Noroccidental de la ciudad, donde en cada uno de los mapas que poseen una zona de influencia de estas características se encuentra ubicada cerca o sobre la Calle 5ta, una zona característica en el desarrollo del tiempo libre en Cali debido a su amplia y heterogénea oferta de actividades, sitios y eventos que se desarrollan en esta zona de la ciudad, convirtiéndola en la área más frecuentada por los encuestados y la zona más importante para el desarrollo de actividades de ocio, entretenimiento y recreación de los jóvenes universitarios en Santiago de Cali.

Por último, es preciso resaltar la recurrencia de la zona deportiva en zonas referenciadas por los encuestados, los cuales con excepción del mapa n°2, registran la zona entre las calles 5ta y 9na entre carreras 39 y 42 como la zona predilecta para realizar actividades ligadas al deporte y el ejercicio físico, esto en parte a que esta zona de la ciudad concentra diferentes escenarios deportivos como el estadio Pascual Guerrero, las canchas panamericanas y las piscinas Alberto Galindo.

Lugares Frecuentados, Distribuidos Por Tipo De Lugar

- Centros Comerciales (C.C.)

C.C. Cosmocento	C.C. Chipichape	C.C. Palmetto
C.C. Jardín Plaza	C.C. Holguines Trade	C.C. Premier Limonar
C.C. Calima	Center	C.C. Unicentro
C.C. Centenario	C.C. La Fontana	Carrefour

- Centros Culturales (Bibliotecas, Museos, Teatros, etc.)

Biblioteca Banco de la República	Cali Teatro	Teatro La Tertulia
Biblioteca Departamental	Museo Banco de la República	Teatro Municipal
	Teatro La Máscara	

- Restaurantes, Cafés, Fuentes de Soda

Café Escalada	El Faro	Lugar a dudas
Café Lumao	Juan Valdés (Av. 8 Norte)	Pizza Al Paso (El Peñón)
Crepes & Waffles (C.C. Unicentro)	La Curva	Urbanarte

- Bares y Discotecas

Alterno Bar	Fabela	Ruta 66 (Cra 66)
Bamboleira	Letravendo	Titirifué
Don Ever	Mi Casa Bar	
El Escondite	Orange	

- Centros Deportivos

Cancha Sintética	Cancha Sintética	Cancha Sintética
Diablo Azteca	Pascualito	Wembley (Av. 3 Norte)

Canchas Panamericanas Canchas Sintéticas (San Judas) Club de Tenis	Coliseo Evangelista Mora Pascual Estadio Guerrero Gimnasio Megalastra	Polideportivo Córdoba	Ciudad
--	--	--------------------------	--------

- Centros Recreativos (Parques públicos, de diversiones, temáticos, naturales, piscinas)

Aquaparque de la caña	Santa Librada (Parque de los Estudiantes)	El Peñón	
Centro Empresa	UniValle	Zona Granada	
Diverzone	Zona Centro	Zona La Flora	
Hospital Universitario del Valle	Zona Jamundí	Zona La Hacienda	
Instituto Colombo Japonés	Zona Alfonso López	Zona La Merced	
La Sincronía	Zona Av. 6ta	Zona Los Aguacatales	
Loma de la Cruz	Zona Barrio Departamental	Zona Oeste	
Parque del Ingenio	Zona Belalcázar	Zona Palmira	
Parque del Perro	Lugares Calle 9na	Zona Pance	
Piedralinda	Lugares Calle 5ta	Zona Pasoancho	
	Zona Caney	Zona San Fernando	
	Lugares Cra 1ra	Zona San Judas	
	Lugares Cra 66	Zona 7 de Agosto	
		Zona Sur	
		Zoológico de Cali	

- Residencias, Casas, Apartamentos

Casa Abuela	Casa Novia	Casa Tío
Casa Amigos	Casa Novio	
Casa Mamá	Casa Papá	

Actividades

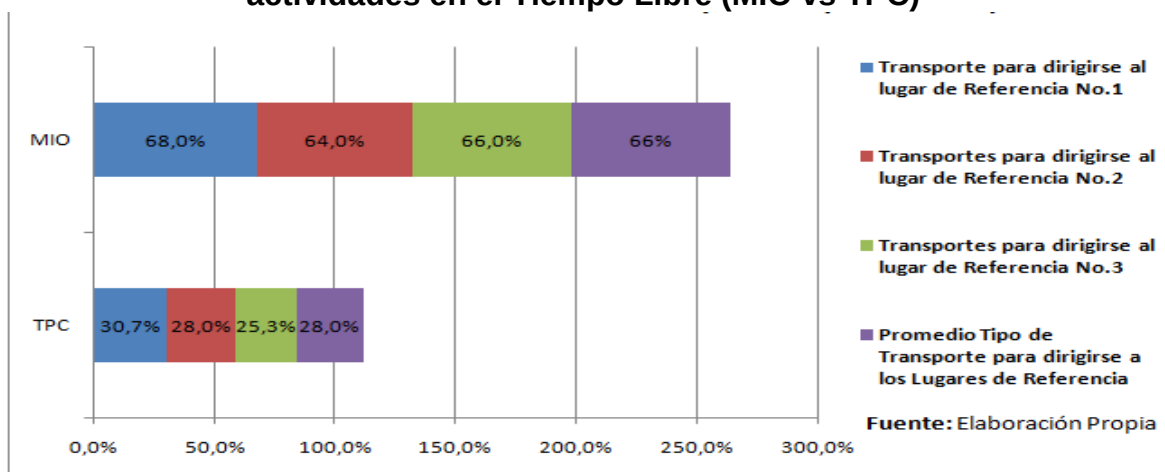
Cada una de las zonas de influencia marcadas dentro de los mapas, referencia un sector de la ciudad donde se encuentran los lugares en los que se desarrollan los espacios de tiempo libre que fueron registrados en las encuestas; estos lugares, a pesar de ser catalogados dentro de un grupo específico, ofrecen una amplia variedad de opciones en términos de actividades a realizar, esto se puede ver específicamente en los centros comerciales, donde si bien es un espacio destinado al comercio de bienes y servicios, también se denominan como puntos de encuentro.

Al interior de los centros comerciales se logran articular actividades como el cine, el entretenimiento y el consumo de alimentos que también estaría relacionada con el grupo denominado restaurantes, fuentes de soda y cafés, esto indicaría al igual que la zona noroccidental de la ciudad, que existen puntos heterogéneos donde las diferentes actividades se entrecruzan y se mezclan entre sí dando paso a el encuentro de diferentes formas de emplear el tiempo libre entre quienes los frecuentan.

También es importante tener en cuenta que, debido a que las visitas a otras residencias se desarrollan a lo largo y ancho de toda la ciudad, sería contraproducente marcar una zona determinada como una zona de influencia para este tipo de actividad, debido a que gran parte de las respuestas otorgadas por los informantes, se extienden a lo largo de zonas residenciales diversas y no concentradas como el caso de otros grupos de lugares.

Por otro lado, en el Gráfico 7⁵⁶ se expone el acumulado de la frecuencia del uso del MIO vs TPC con el fin de contrastar ambos sistemas, siendo los más representativos en el muestreo.

Gráfico 7 "Acumulado del Tipo de Transporte utilizado para el desarrollo de actividades en el Tiempo Libre (MIO vs TPC)"



Como se ha presentado reiterativamente en lo expuesto hasta este punto, se evidencia la superioridad en el uso del MIO en contraste con el uso del TPC en

⁵⁶ Ver Cuadro 5

promedio de poco más del 38% de diferencia. Por el efecto directo ocasionado por el reordenamiento del transporte en la ciudad sobre la población se vislumbra, en aras de responder a la pregunta central, que el impacto del MIO es fuerte en cuanto al desarrollo de las diferentes actividades cotidianas, y en el caso particular de esta investigación en las que pueden realizarse en el tiempo libre. Entre UniValle Meléndez y Usaca suman el 68% de quienes utilizan el MIO para dirigirse a los diferentes lugares de referencia. Por su parte, quienes estudian en la U. Javeriana, el 1,4% se transporta en TPC para desplazarse a los lugares referidos.

Cuadro 5 "Tipo de Transporte para dirigirse a los de referencia No. 1,2 y 3"

Universidad	Transporte para dirigirse al lugar de Referencia		Transportes para dirigirse al lugar de Referencia		Transportes para dirigirse al lugar de	
	TPC	MIO	TPC	MIO	TPC	MIO
UniValle Meléndez	10,0%	16,0%	7,3%	12,7%	5,3%	15,3%
UniValle San Fdo.	1,3%	5,3%	1,3%	4,7%	2,0%	4,7%
ICESI	2,0%	2,7%	2,7%	3,3%	1,3%	5,3%
Javeriana	0,7%	8,0%	0,0%	8,7%	0,7%	7,3%
USACA	5,3%	16,0%	3,3%	14,0%	7,3%	14,0%
U.A.O.	3,3%	6,7%	4,7%	6,7%	0,7%	5,3%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	8,0%	13,3%	8,7%	14,0%	8,0%	14,0%
Total	30,7%	68,0%	28,0%	64,0%	25,3%	66,0%

FUENTE: Elaboración Propia

En el cuadro 6 se presenta la cantidad de trasbordos y el tiempo de desplazamiento desde el punto de origen hasta los lugares de referencia donde los jóvenes consultados desarrollan sus actividades de recreación, dispersión y ocio. Lo referente al punto de origen es presentado a partir de tres variables constantemente presentes en las respuestas de los jóvenes encuestados (la casa, la universidad y la casa de un allegado). El caso particular de la casa de un allegado, que puede ser amigo y/o familiar, es expuesto en el cuadro 6 como “otra casa” simplificando en gran medida el punto de origen específico.

Cuadro 6 "Trasbordos y Tiempo de Viaje desde el Punto de Origen hasta el Lugar de Referencia"

Cantidad de Trasbordos en MIO	Tiempo Promedio de Viaje en MIO	Punto de Origen	Tipo de Lugar de Referencia				Total Promedio de Trasbordos y Tiempo de Viaje en MIO desde el Punto de Origen Hasta el Lugar de Referencia
			Centros Comerciales	Centros Culturales	Bares, Discotecas, Hoteles	Residencias, Casas, Apartamentos	
1	0'-15'	Casa	3,1%	1,3%	0,0%	1,3%	5,8%
		Otra Casa	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
		Universidad	0,7%	0,0%	0,0%	0,7%	1,3%
	15'-30'	Casa	14,0%	2,7%	3,3%	7,3%	27,3%
		Otra Casa	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,7%
		Universidad	1,3%	0,0%	1,3%	0,7%	3,3%
	30'-45'	Casa	10,0%	2,7%	4,0%	2,7%	19,3%
		Universidad	1,3%	2,7%	0,0%	0,0%	4,0%
	Más de 45'	Casa	5,3%	2,0%	4,0%	1,3%	12,7%
		Otra Casa	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
		Universidad	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	2,0%
2	0'-15'	Casa	0,0%	2,0%	2,0%	0,7%	4,7%
		Otra Casa	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	1,3%
		Universidad	0,7%	0,0%	0,0%	0,7%	1,3%
	15'-30'	Casa	2,0%	0,0%	1,3%	3,3%	6,7%
		Otra Casa	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
		Universidad	0,0%	0,7%	0,0%	2,0%	2,7%
	30'-45'	Casa	7,3%	4,0%	2,0%	4,7%	18,0%
		Otra Casa	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,7%
		Universidad	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Más de 45'	Casa	7,3%	3,3%	2,7%	3,3%	16,7%
		Otra Casa	0,7%	0,0%	0,7%	0,0%	1,3%
		Universidad	0,0%	0,7%	0,7%	0,7%	2,0%
3	15'-30'	Casa	0,7%	0,0%	0,0%	2,7%	3,3%
		Otra Casa	0,7%	0,0%	0,0%	0,7%	1,3%
	30'-45'	Casa	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,7%
		Otra Casa	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,7%
	Más de 45'	Casa	0,7%	0,0%	0,0%	2,7%	3,3%
		Otra Casa	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,7%

Fuente: Elaboración Propia

Se establece que el 79.1%, de quienes afirman que deben hacer interconexión, realizan un sólo trasbordo, de ahí, el 56% realiza hasta dos trasbordos y solo el 10% dice realizar hasta tres trasbordos. Igualmente se aprecia que la realización de hasta tres trasbordos implica una duración de desplazamiento superior a los 15 minutos. De la misma manera al realizar un solo trasbordo, la duración del desplazamiento desde el hogar hasta el lugar de referencia puede ser entre 15 y 45 minutos según el 46,6%. El 12,7% tarda más de 45 minutos desde su hogar

hasta el lugar referenciado. Por otro lado se expone que el principal lugar de origen desde donde parten los jóvenes estudiantes para realizar actividades en el tiempo libre es el hogar donde habitan. Quienes realizan hasta dos trasbordos y cuyo punto de origen es el hogar, el 34,7% puede tardar en desplazarse entre 30 o más de 45 minutos hasta el lugar donde desarrollan actividades de ocio. El 24% al salir de su hogar hacia Centros Comerciales puede tardar entre 15 y 45 minutos, realizando solo un trasbordo. Sobre el fenómeno alrededor de las interconexiones que deben realizarse cuando se hace uso del SITM-MIO se explicará con mayor profundidad más adelante.

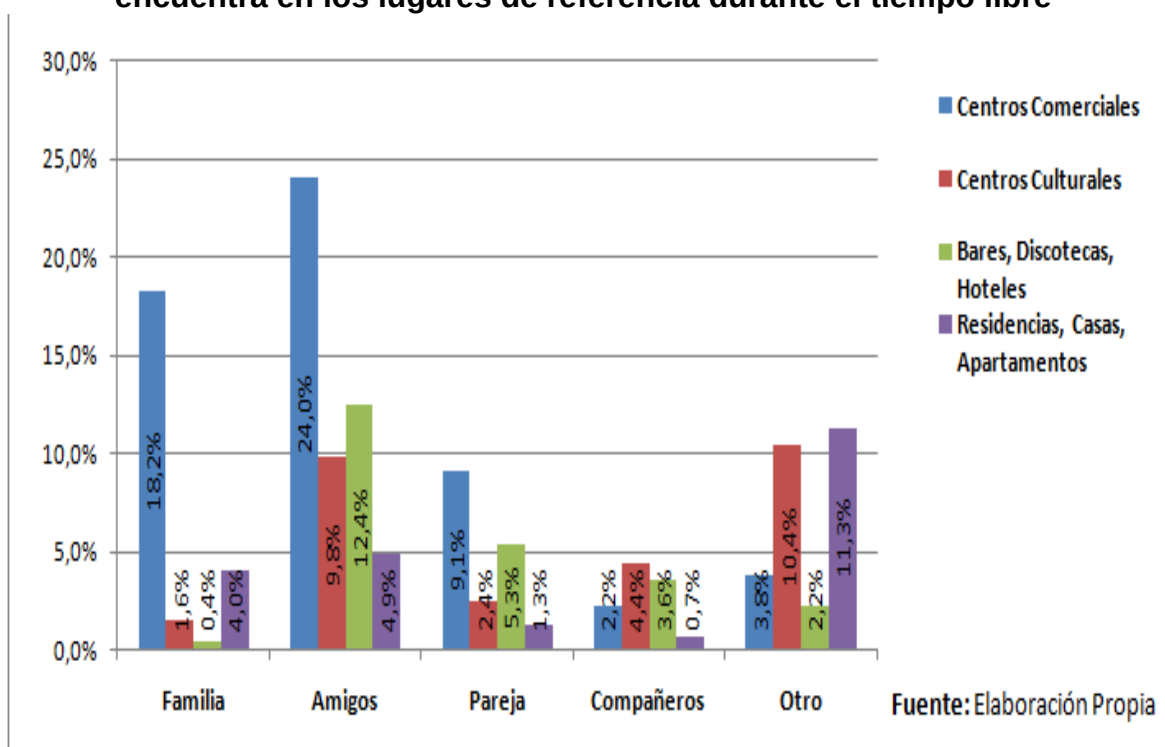
Jóvenes Ociosos

Para ahondar en el desarrollo de actividades en el tiempo libre, en el gráfico 8⁵⁷ se expone el promedio del tipo de vínculo o relación de la(s) persona(s) con quien(es) va(n) acompañado(s) o con quienes se encuentran los jóvenes estudiantes universitarios consultados en los lugares de referencia donde se desarrollan actividades en el tiempo libre.

Se observa que los vínculos de amistad en la realización de actividades en el tiempo libre imperan sobre los demás. El 24% de los estudiantes encuestados van a Centros Comerciales en compañía o al encuentro de amigos, el 12,4% hace lo propio cuando se dirige a Bares, o Discotecas. El vínculo determinado como “otro” se plantea como la posibilidad de asistir a esos lugares solo, es decir, sin necesidad de un encuentro anterior o posterior con una o más personas. De ahí la diferencia con los vínculos planteados, implicando que para ir a Centros Culturales y/o a Casas existe la posibilidad de hacerlo sin compañía alguna o sin búsqueda de fortalecer otros vínculos durante el viaje.

⁵⁷ Consultar Anexos 2. Tabla No.18

Gráfico 8 "Tipo de Vínculo del Acompañante y/o de la persona con quien se encuentra en los lugares de referencia durante el tiempo libre"

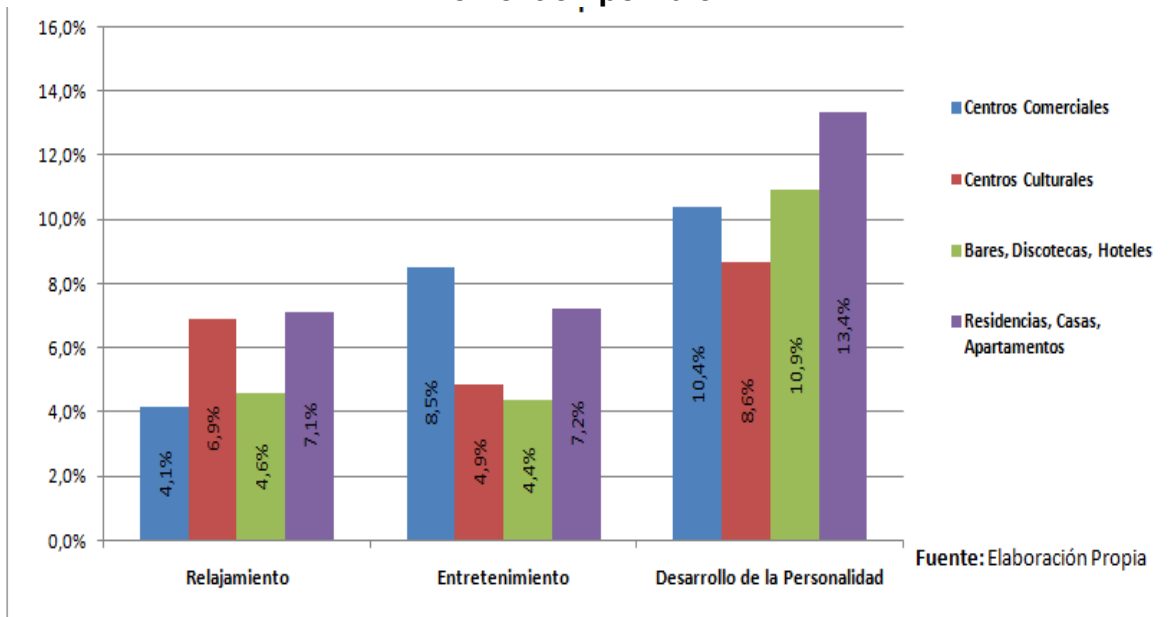


En el gráfico 9⁵⁸ se condensa la información pertinente al promedio de actividades que se realizan en los lugares referenciados en el tiempo libre de los jóvenes encuestados. Es evidente que las actividades para el desarrollo de la personalidad son las que más se destacan. Cuando se dirigen a Residencias, Casas o Apartamentos con 13,4%. Asimismo con un 10,9% en los Bares y Discotecas son destacables. Los centros comerciales y culturales permiten un desarrollo de actividades tendientes al desarrollo de la personalidad y de entretenimiento, con 10,4% y 8,5% respectivamente.

Entre las Actividades de Relajamiento se encuentran, según la encuesta y la clasificación realizadas, las siguientes: leer, caminar, pasear al perro, dormir, broncearse, tomar fotos, cocinar, fumar, relajarse, parcharse, conocer, mirar el paisaje

⁵⁸ Consultar Anexos 2. Tabla No.19

Gráfico 9 "Promedio de actividades realizadas en los lugares de referencia en el tiempo libre"



En el grupo de Actividades de Entretenimiento se plantean las siguientes actividades: voltear, comprar, ver cuenteros, ver tv, danzoterapia, ver exposiciones, ver títeres, escuchar música, ver jugar fútbol, vitrinear, ver artesanías, juegos de azahar, apostar.

Para el caso de las Actividades de Desarrollo de la Personalidad se realizó una separación entre las actividades sociales, recreativas y culturales con el fin de facilitar la clasificación de tales dinámicas, pese a que las actividades recreativas y culturales pueden implicar actividades sociales, se optó por separarlas en la medida de la finalidad que plantea la actividad. De esta forma quedaron clasificadas las actividades según los datos suministrados en las encuestas:

Sociales: Bailar, comer, tomar café, beber, hablar, salir, socializar, rumbear, visitar, hablar. En este tipo de actividades pueden fortalecer los vínculos relacionales anteriormente expuestos.

Recreativas: Hacer deporte, jugar fútbol, recrearse, hacer ejercicio, jugar videojuegos, jugar ajedrez, nadar. Estas actividades están ligadas al acondicionamiento físico y/o mental de los diferentes informantes.

Culturales: Estudiar, ir al teatro, ir al cine, tocar instrumentos, ir a la iglesia, ir a la biblioteca, diseñar cosas. Las actividades presentadas en este apartado están en pro del crecimiento intelectual y cultural de los informantes.

En el siguiente cuadro 7 se presentan las actividades realizadas en el tiempo libre con relación a los principales vínculos afectivos.

Cuadro 7 "Con quien se realizan las actividades en el Tiempo Libre"

Tipo de Actividad	Familia	Amigos	Pareja
Relajamiento	2,3%	5,7%	2,6%
Entretenimiento	4,9%	7,9%	2,4%
Desarrollo de la Personalidad	17,4%	40,7%	16,0%

Fuente: Elaboración Propia

Se tiene que, con el 40.7%, los amigos son con quienes se realizan más frecuentemente actividades para el desarrollo de la personalidad, seguido por la pareja (novio, tinieblo, amigos con derechos) con el 16%. Se reafirma el vínculo de amistad como el predilecto para realizar actividades en el tiempo libre, puesto que en relación con el vínculo familiar o conyugal, la amistad tiene una mayor frecuencia. La gran diferencia entre el vínculo de amistad relacionado con las actividades de desarrollo de la personalidad y las demás presentes en el cuadro anterior, se debe al fortalecimiento del vínculo a través de las actividades sociales planteadas con anterioridad.

Cuadro 8 "Actividades de Desarrollo de la Personalidad realizadas con Amigos"

Vínculo	Recreativas	Sociales	Culturales
Amistad	8,2%	93,3%	20,4%

Fuente: Elaboración Propia

En el cuadro 8 se puede evidenciar lo referido anteriormente, el vínculo de amistad se establece para la realización de actividades sociales con el 93,3% y en una menor medida para el desarrollo de dinámicas culturales y recreativas con el 20,4% y 8,2% respectivamente. Cabe anotar que las cifras referenciadas, al sumarse, sobrepasan el 100% debido a que cada una de las actividades se toma por separado a razón de la respuesta múltiple en la encuesta.

Percepciones de los Impactos del Transporte Masivo entre los Jóvenes Universitarios

Para continuar, presentamos en la tabla 14 las principales razones por las cuales las personas hacen uso del MIO. Es necesario establecer que en esta tabla se condensan respuestas múltiples en cada caso. Observamos que el principal motivo de uso de este sistema de transporte se debe a que para el 16% de los consultados no tiene otro transporte que les sirva para desplazarse a diferentes lugares.

Otros dos puntos en el análisis de esta tabla que son precisos relacionar son la disponibilidad y los horarios de servicio con 14% cada uno. Ambos se pueden relacionar en el sentido que el MIO tiene un horario de funcionamiento específico en las vías principales que va desde las 5:30am hasta las 11:00pm. En el caso del TPC no todas las rutas de este sistema funcionan en los horarios más tardíos o tempranos. Esta correlación entre los horarios de servicio y la disponibilidad radican en la probabilidad de utilizar el MIO en un determinado horario y zona de la ciudad, puesto que aunque en las principales estaciones se cierre el servicio a las 11:00pm, sobre muchas de las vías de uso mixto para buses padrones y alimentadores, el servicio puede ir hasta pasada la media noche, sobre todo en fines de semana. Por otro lado con el 13%, la seguridad radica como uno de los principales motivos para que se utilice el MIO.

Tabla 14 "Principales Razones por las cuales se transporta en MIO por Universidad y Sexo "

Universidad	Sexo	TOTAL	Seguridad	Respeto N. Tránsito	Comodidad	Disponibilidad	Rapidez	Economía	Civismo	Facil Acceso	No Hay Otro	Horarios Servicio
Univalle Melendez	Mujer	17	12	5	9	10	6	5	3	9	11	11
		11%	8%	3%	6%	7%	4%	3%	2%	6%	7%	7%
	Hombre	17	7	2	6	11	3	6	3	6	12	10
		11%	5%	1%	4%	7%	2%	4%	2%	4%	8%	7%
	Total	34	19	7	15	21	9	11	6	15	23	21
23%	13%	5%	10%	14%	6%	7%	4%	10%	15%	14%		
Univalle San Fernando	Mujer	6	5	2	3	5	3	5	2	5	4	5
		4%	3%	1%	2%	3%	2%	3%	1%	3%	3%	3%
	Hombre	5	2	1	2	4	1	3	0	2	5	5
		3%	1%	1%	1%	3%	1%	2%	0%	1%	3%	3%
	Total	11	7	3	5	9	4	8	2	7	9	10
7%	5%	2%	3%	6%	3%	5%	1%	5%	6%	7%		
ICESI	Mujer	5	3	1	3	2	0	2	1	3	5	2
		3%	2%	1%	2%	1%	0%	1%	1%	2%	3%	1%
	Hombre	6	4	1	3	3	1	5	2	3	4	3
		4%	3%	1%	2%	2%	1%	3%	1%	2%	3%	2%
	Total	11	7	2	6	5	1	7	3	6	9	5
7%	5%	1%	4%	3%	1%	5%	2%	4%	6%	3%		
Javeriana	Mujer	8	6	2	2	4	3	6	3	4	5	4
		5%	4%	1%	1%	3%	2%	4%	2%	3%	3%	3%
	Hombre	8	5	0	3	4	2	3	2	3	5	6
		5%	3%	0%	2%	3%	1%	2%	1%	2%	3%	4%
	Total	16	11	2	5	8	5	9	5	7	10	10
11%	7%	1%	3%	5%	3%	6%	3%	5%	7%	7%		
USACA	Mujer	18	5	3	3	15	5	7	3	11	13	9
		12%	3%	2%	2%	10%	3%	5%	2%	7%	9%	6%
	Hombre	17	8	5	8	12	6	6	4	9	13	11
		11%	5%	3%	5%	8%	4%	4%	3%	6%	9%	7%
	Total	35	13	8	11	27	11	13	7	20	26	20
23%	9%	5%	7%	18%	7%	9%	5%	13%	17%	13%		
U.A.O.	Mujer	8	3	2	2	5	1	3	0	3	6	3
		5%	2%	1%	1%	3%	1%	2%	0%	2%	4%	2%
	Hombre	10	4	0	3	6	2	1	5	4	7	3
		7%	3%	0%	2%	4%	1%	1%	3%	3%	5%	2%
	Total	18	7	2	5	11	3	4	5	7	13	6
12%	5%	1%	3%	7%	2%	3%	3%	5%	9%	4%		
Otras Universidades e Institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13	10	2	7	7	0	2	0	6	8	9
		9%	7%	1%	5%	5%	0%	1%	0%	4%	5%	6%
	Hombre	12	10	3	3	4	3	3	2	3	10	11
		8%	7%	2%	2%	3%	2%	2%	1%	2%	7%	7%
	Total	25	20	5	10	11	3	5	2	9	18	20
17%	13%	3%	7%	7%	2%	3%	1%	6%	12%	13%		
TOTAL	Mujer	75	10	4	6	11	4	7	3	9	12	10
		50%	7%	3%	4%	7%	3%	4%	2%	6%	8%	6%
	Hombre	75	9	3	7	10	4	6	4	7	13	11
		50%	6%	2%	4%	7%	3%	4%	3%	5%	9%	8%
	Total	150	19	7	13	21	8	13	7	16	25	21
100%	13%	4%	9%	14%	5%	9%	5%	11%	16%	14%		

Fuente: Elaboración Propia

Los puntos más importantes sobre la seguridad aparente en este sistema de transporte, parecen fundamentarse en la percepción de una baja probabilidad de robos o atracos dentro del mismo, más que en cuestiones de seguridad vial. En otros casos cuando se plantea la comodidad, en el caso de la tabla con un 9%, como un factor para la elección de este transporte se hace en gran medida por el hecho que el MIO opera con aire acondicionado, que para climas como el de Cali, son una solución muy conveniente en épocas de intenso calor, aunque en muchos casos se constató que no siempre está en uso el aire acondicionado frio y solo se deja en ventilación.

Otro de los puntos que se establecieron en la encuesta corresponde a la preferencia en horario para transportarse en MIO, la finalidad de esta parte se centra en establecer las razones por la cuales los universitarios usuarios del MIO prefieren o no este medio de transporte a ciertas horas del día. Según la tabla No.15, el 29% prefiere transportarse entre las dos y las cinco de la tarde, otro 26% elige el horario después de las ocho de la noche y el 20% opta por el horario entre las ocho y once de la mañana.

Tabla 2 "Horarios en los que prefiere transportarse en MIO por Universidad y Sexo"

			5:30 - 8:30	8:30 - 11:30	11:30 - 14:30	14:30 - 17:30	17:30 - 20:30	20:30 - 23:30
UnValle Meléndez	Mujer	17 11%	0 0%	4 3%	1 1%	6 4%	2 1%	6 4%
	Hombre	17 11%	3 2%	3 2%	3 2%	8 5%	1 1%	11 7%
	Total	34 23%	3 2%	7 5%	4 3%	14 9%	3 2%	17 11%
UnValle San Fernando	Mujer	6 4%	0 0%	2 1%	1 1%	2 1%	2 1%	1 1%
	Hombre	5 3%	0 0%	2 1%	0 0%	1 1%	3 2%	2 1%
	Total	11 7%	0 0%	4 3%	1 1%	3 2%	5 3%	3 2%
ICESI	Mujer	5 3%	1 1%	1 1%	1 1%	1 1%	2 1%	1 1%
	Hombre	6 4%	2 1%	2 1%	0 0%	1 1%	0 0%	1 1%
	Total	11 7%	3 2%	3 2%	1 1%	2 1%	2 1%	2 1%
Javeriana	Mujer	8 5%	2 1%	2 1%	3 2%	3 2%	1 1%	3 2%
	Hombre	8 5%	0 0%	2 1%	1 1%	5 3%	0 0%	2 1%
	Total	16 11%	2 1%	4 3%	4 3%	8 5%	1 1%	5 3%
USACA	Mujer	18 12%	2 1%	7 5%	1 1%	5 3%	4 3%	7 5%
	Hombre	17 11%	2 1%	3 2%	2 1%	11 7%	2 1%	3 2%
	Total	35 23%	4 3%	10 7%	3 2%	16 11%	6 4%	10 7%
U.A.O.	Mujer	8 5%	0 0%	6 4%	1 1%	4 3%	1 1%	3 2%
	Hombre	10 7%	3 2%	2 1%	2 0%	4 3%	4 0%	3 2%
	Total	18 12%	3 2%	8 5%	3 1%	8 5%	5 1%	6 4%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	0 0%	3 2%	2 1%	8 5%	0 0%	4 3%
	Hombre	12 8%	2 1%	2 1%	1 1%	2 1%	0 0%	7 5%
	Total	25 17%	2 1%	5 3%	3 2%	10 7%	0 0%	11 7%
TOTAL	Mujer	75 50%	4 2%	18 12%	7 5%	21 14%	9 6%	18 12%
	Hombre	75 50%	9 6%	11 8%	5 3%	23 15%	4 3%	21 14%
	Total	150 100%	12 8%	29 20%	12 8%	44 29%	13 9%	39 26%

Fuente: Elaboración Propia

Asimismo la tabla 15.1 nos da a conocer las principales razones por las cuales se prefieren estos horarios, el 25% lo hace porque el bus en tales horarios no está

lleno, el 21% plantea que logran sentarse y finalmente el 19% afirma que va más cómodo. Esta información nos propone que quienes fueron consultados prefieren no transportarse en MIO en las horas pico debido a que se a situaciones como la incomodidad, la congestión en los buses y estaciones o el aumento en los tiempos de desplazamiento.

Tabla 3 "Principales razones por las cuales prefiere transportarse en el Horario mencionado por Universidad y Sexo"

Universidad	Sexo	TOTAL	Principales Razones por las cuales prefiere transportarse en el Horario Mencionado					
			Más Seguro	Más Cómodo	Más Rápido	No está Llento	Logra Sentarse	Pasan Más Rutas
UnVale Meléndez	Mujer	17	8	4	7	9	9	3
		11%	5%	3%	5%	6%	6%	2%
	Hombre	17	3	10	7	9	8	7
		11%	2%	7%	5%	6%	5%	5%
UnVale San Fernando	Total	34	11	14	14	18	17	10
		23%	7%	9%	9%	12%	11%	7%
	Mujer	6	0	6	2	6	6	3
		4%	0%	4%	1%	4%	4%	2%
UnVale San Fernando	Hombre	5	3	3	1	4	3	2
		3%	0%	2%	1%	3%	2%	1%
	Total	11	0	9	3	10	9	5
		7%	0%	6%	2%	7%	6%	3%
ICESI	Mujer	5	0	2	3	4	4	4
		3%	0%	1%	2%	3%	3%	3%
	Hombre	6	1	4	1	3	2	1
		4%	1%	3%	1%	2%	1%	1%
Javeriana	Total	11	1	6	4	7	6	5
		7%	1%	4%	3%	5%	4%	3%
	Mujer	8	4	4	3	8	7	1
		5%	3%	3%	2%	5%	5%	1%
USACA	Hombre	8	4	5	3	8	5	3
		5%	3%	3%	2%	5%	3%	2%
	Total	16	8	9	6	16	12	4
		11%	5%	6%	4%	11%	8%	3%
U.A.O.	Mujer	18	1	12	7	15	11	7
		12%	1%	8%	5%	10%	7%	5%
	Hombre	17	7	9	7	10	9	5
		11%	5%	6%	5%	7%	6%	3%
Otras Universidades e Institutos Técnicos y Tecnológicos	Total	35	8	21	14	25	20	12
		23%	5%	14%	9%	17%	13%	8%
	Mujer	8	1	5	3	8	5	1
		5%	1%	3%	2%	5%	3%	1%
TOTAL	Hombre	10	1	4	6	7	6	1
		7%	1%	3%	4%	5%	4%	1%
	Total	18	2	9	9	15	11	2
		12%	1%	6%	6%	10%	7%	1%
TOTAL	Mujer	13	8	11	2	12	12	3
		9%	5%	7%	1%	8%	8%	2%
	Hombre	12	8	8	6	9	10	4
		8%	5%	5%	4%	6%	7%	3%
TOTAL	Total	25	16	19	8	21	22	7
		17%	11%	13%	5%	14%	15%	5%
TOTAL	Mujer	75	7	14	9	20	17	7
		50%	5%	9%	6%	13%	12%	5%
	Hombre	75	8	15	11	17	15	8
		50%	6%	10%	7%	11%	10%	5%
TOTAL	Total	150	15	29	19	37	32	15
		100%	10%	19%	13%	25%	21%	10%

Fuente: Elaboración Propia

Con los datos consignados en la tabla No.16 podremos identificar las diferencias en cuanto a la percepción del tipo de transporte utilizado por los jóvenes universitarios, lo cual establecerá si entre los consultados el servicio como tal del TPC o MIO es importante para preferirlo sobre el otro. En lo que respecta a la percepción del tipo de transporte de 1 a 5, la mayor calificación otorgada es de tres en ambos casos. La calificación impuesta es del 53% para el TPC y el 40%

para el MIO, ninguno de los servicios parece ser excelente y el MIO sólo supera en un pequeño margen de 9% al TPC en cuanto a la calificación de grado cuatro.

Tabla 4 "Calificación de 1 (pésimo) a 5 (excelente) del servicio de los sistemas de transporte por Universidad y Sexo"

Universidad	SEXO	TOTAL	Transporte Público Colectivo					MIO				
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
UnValle Meléndez	Mujer	17 11%	1%	4%	10%	2%	0%	1%	3%	7%	6%	0%
	Hombre	17 11%	0%	3%	5%	3%	0%	2%	3%	6%	1%	0%
	Total	34 23%	1%	6%	11%	5%	0%	3%	5%	11%	7%	0%
UnValle San Fernando	Mujer	6 4%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	1%	3%	2%	0%
	Hombre	5 3%	0%	0%	3%	1%	0%	0%	1%	1%	3%	0%
	Total	11 7%	0%	0%	7%	1%	0%	0%	2%	4%	5%	0%
ICESI	Mujer	5 3%	0%	0%	3%	1%	0%	0%	2%	2%	1%	0%
	Hombre	6 4%	0%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	3%	2%	1%
	Total	11 7%	0%	1%	4%	2%	1%	0%	2%	5%	3%	1%
Javeriana	Mujer	8 5%	0%	2%	3%	1%	1%	1%	0%	2%	4%	0%
	Hombre	8 5%	2%	2%	3%	1%	0%	0%	2%	4%	1%	1%
	Total	16 11%	2%	4%	5%	2%	1%	2%	2%	6%	5%	1%
USACA	Mujer	18 12%	0%	5%	11%	2%	0%	1%	7%	5%	4%	1%
	Hombre	17 11%	1%	4%	10%	2%	0%	1%	1%	7%	8%	0%
	Total	35 23%	1%	9%	21%	4%	0%	2%	8%	12%	12%	1%
U.A.O.	Mujer	8 5%	0%	1%	3%	1%	0%	1%	1%	3%	2%	0%
	Hombre	10 7%	0%	2%	3%	3%	0%	0%	5%	5%	0%	0%
	Total	18 12%	0%	3%	6%	4%	0%	1%	6%	8%	2%	0%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	1%	6%	4%	1%	1%	1%	5%	4%	2%	1%
	Hombre	12 8%	0%	5%	4%	1%	0%	2%	4%	5%	1%	0%
	Total	25 17%	1%	11%	10%	2%	1%	3%	9%	9%	3%	1%
TOTAL	Mujer	75 50%	1%	12%	29%	6%	1%	4%	13%	17%	15%	1%
	Hombre	75 50%	3%	20%	36%	15%	1%	4%	17%	34%	16%	2%
	Total	150 100%	3%	25%	53%	16%	2%	8%	24%	40%	25%	3%

Fuente: Elaboración Propia

Lo calificado por los colaboradores podría plantearse como un primer paso para establecer diferencias entre ambos servicios, lo que nos deja un interrogante ya que el MIO lleva solo tres años y tiene la misma calificación del TPC, ¿podría entonces el MIO superar la calificación del TPC en 10 años?, es un largo recorrido para responder a esta pregunta ya que el MIO es un sistema joven que está en constante reestructuración y al cual le hace falta vías, buses y estaciones pese a que en la actualidad tiene una cobertura de más del 75% en la ciudad.

“Lo que más gusta del MIO que le cambió la cara a Cali, que tiene aire acondicionado, que no hay vendedores, la seguridad, el uso de la tarjeta MIO en

lugar de pagar efectivo. Lo que no gusta del MIO, la lentitud, la impuntualidad, el sobrecupo (sobretudo), falta de rutas, que empujan al entrar y salir del bus, falta de información sobre rutas y horarios, y, hacer trasbordos”⁵⁹. En este artículo se presentan diferencias entre el MIO en Cali y el Transmilenio en Bogotá, en esta última ciudad dicho sistema de transporte colapsó, previo al artículo redactado, generando caos en la movilidad de la ciudad.

En lo que tiene que ver con los principales cambios percibidos⁶⁰ por los encuestados en su tiempo libre desde que el MIO está en funcionamiento. En estas tablas, se condensan múltiples respuestas de quienes participaron en la encuesta, por lo cual las cifras superan en algunos casos el total de la muestra, por otra parte el grado de cambio en escala de 1 a 5 es de respuesta única. Es por ello que destacamos los principales cambios percibidos como los horarios de servicio con el 71%, los tiempos de recorridos con 84%, las rutas de desplazamiento con 79% y el acceso a la ciudad con 71% cuyas medidas de cambio se plantean en grado 4 lo que nos sugiere que el cambio percibido desde estas perspectivas es alto para nuestros encuestados. Es prudente recalcar que en cuanto a cambios percibidos en los horarios de ocio, solo el 42% propuso que en este sentido algo había cambiado con una medida de 3, es decir que su cambio no ha sido mayor.

En cuanto a factores económicos no hay mayores cambios, sin embargo en la práctica y como se planteó por algunos informantes, el tema de la tarjeta inteligente ha ocasionado gran impacto puesto que los gastos económicos del transporte pueden estar “asegurados” en la medida que el dinero recargado solo puede ser utilizado en el sistema de transporte masivo y según se haya adquirido una tarjeta inteligente personalizada, en caso de pérdida o robo hay garantías para la recuperación de los fondos.

⁵⁹ **EL PAIS**. “Mejorar el servicio, gran reto del MIO”. El País, viernes 2 de marzo de 2012, Cali, Colombia, p.

A2

⁶⁰ Consultar Anexos 2. Tablas No.17-17.6

Hasta este punto se ha establecido la relevancia que tiene el Sistema de Transporte Masivo sobre las actividades que realizan los jóvenes estudiantes universitarios en su tiempo libre. Igualmente cabe decir según los datos, que en cierta medida las percepciones sobre el transporte se han alterado positiva y negativamente, estos contrastes se dan por el corto tiempo que lleva en servicio el MIO lo cual no permite que se realice una comparación inmediata entre los transportes.

Los datos cuantitativos generan un campo de análisis más específico, lo cual al complementarse con la información cualitativa obtenida en las entrevistas, amplía la visión del fenómeno en cuestión. De esta manera, las tendencias y porcentajes presentados contextualizarán la información de las entrevistas y facilitarán el proceso de análisis cualitativo.

Impactos del MIO en las Rutinas de Movilidad durante el Tiempo Libre: Experiencias de los Jóvenes Universitarios en Cali

En este apartado se establecerán, desde el análisis cualitativo, los impactos directos que ha tenido el SITM-MIO como medio para la selección de lugares donde los jóvenes universitarios realizan sus actividades en el tiempo libre. Las rutinas de movilidad se establecen alrededor del sistema de transporte como medio de desplazamiento que condiciona la selección de un lugar para el desarrollo de actividades en el tiempo libre.

La selección de un lugar donde se realicen las actividades de ocio depende de diversos factores como, costos económicos, tiempos de desplazamiento, percepción de seguridad, horarios, etc. Como menciona Ramiro Simbaqueva⁶¹ en su investigación, acerca de la subjetividad del tiempo relacionada con el Transmilenio en Bogotá, al concentrarse en los tiempos de desplazamientos se deben considerar las distancias, las rutas, las frecuencias y las velocidades que, dado el caso, determinan la selección o preferencia de un medio de transporte a otro.

La asignación del tiempo para cada actividad cotidiana depende de las preferencias de los agentes y las restricciones presupuestales y temporales, donde a diferencia del dinero el tiempo no es almacenable, pero puede transferirse en diferentes actividades. De esta manera, cada actividad requiere de un tiempo agregado en el intermedio de su realización. Este “vacío” temporal entre las diversas actividades puede distribuirse en varios espacios, entre ellos, en el medio de transporte utilizado para desplazarse. En el transporte, el tiempo es fundamental para los usuarios, siendo un determinante de la demanda individual del transporte.

⁶¹ **SIMBAQUEVA**, Ramiro. “El valor subjetivo del tiempo para los usuarios del Sistema Transmilenio”. Bogotá, Uniandes, 2006. Pp. 1

El tiempo de viaje es una porción de tiempo que cada individuo asigna en su vida diaria, para esperar, realizar trasbordos, sí es el caso, y desplazarse en un vehículo de transporte hasta llegar a su destino. Es un tiempo que no genera placer como tal, debido a que, como dice Simbaqueva⁶², es asignado por obligación, pero podría ser fijado a otro tipo de actividades. Esto propone que los individuos tendrían una mayor utilidad de su tiempo si para su desplazamiento en el transporte, éste fuese un período corto. El tiempo ahorrado, podría transferirse a otro tipo de actividades o de mayor bienestar y satisfacción. Para efectos de la investigación, se enfocará en la manera cómo afecta el desarrollo de actividades en el tiempo libre.

A partir de la implementación del Sistema de Transporte Masivo Integrado de Occidente, se puede evidenciar una nueva lógica del transporte en Cali, esto se hace evidente en el reordenamiento urbano al cual fueron sometidas algunas de las principales vías que reorganizaron los flujos de pasajeros y las rutas establecidas con anterioridad por el transporte público colectivo. Con esto no solo se vieron afectados los transportadores, sino la población en general, la cual debió adecuarse a una forma nueva de desplazarse por la ciudad.

En esta investigación, los diferentes cambios en las rutinas de movilidad de los jóvenes universitarios generados por la implementación de un sistema de transporte masivo en Cali, se encuentran organizados en diferentes grupos que recogen las diversas experiencias relatadas por los informantes en las entrevistas, estas experiencias no representan una generalidad para toda la población caleña, pero si se acerca a una evaluación a escala micro de los diferentes impactos que tuvieron lugar a partir de marzo de 2009.

Cabe resaltar que esta clasificación hace parte de las diferentes rutinas especificadas por los informantes los cuales a partir de sus experiencias no solo entorno al ocio, sino a su quehacer diario, desarrollan comparaciones entre

⁶² Ibíd. P.10

sistemas de transporte, usos y estrategias al realizar cada uno de sus recorridos en la ciudad haciendo uso de los diferentes medios de transporte que tienen a la mano.

Rutinas de Movilidad Previas a la Introducción del SITM-MIO

Teniendo en cuenta lo expuesto por Alexander Tobón y Diana Galvis, quienes analizan la situación del transporte en Colombia comparando el primer trimestre de los años comprendidos entre 2004 y 2009, partiendo de la encuesta trimestral de transporte urbano de pasajeros realizada por el DANE. Presentan que el crecimiento de la población urbana obliga de cierta forma a que se implementen sistemas de transporte masivo que, a su vez, necesitan de nueva infraestructura para mejorar la calidad de vida de los habitantes además de jalonar procesos de renovación urbana.

“Sin embargo, se observa que estos servicios masivos no transportan ni siquiera la mitad de los pasajeros, por ejemplo, en Bogotá sólo se desplaza en Transmilenio el 25,5% de los pasajeros, en el Megabus de Pereira el 21,1% y en el Metro de Medellín el 25,6%. Es posible además creer que los servicios masivos están en competencia con el transporte tradicional y que no existe aún la complementariedad deseada”⁶³. Debemos prestar atención a los resultados presentados por Tobón y Galvis debido a que los períodos analizados, no otorgan mayor valor al sistema de transporte masivo en Cali dado que éste se puso en funcionamiento en marzo de 2009, por lo cual las cifras no son relevantes en su análisis.

Para contrarrestar el paralelismo del servicio de transporte en Cali la administración municipal tomo cartas en el asunto, “A mediados de septiembre de 2009, la Secretaría de Tránsito anunció la cancelación de 17 rutas del transporte público colectivo, iniciando así el proceso de eliminación de rutas para acabar con

⁶³ **TOBÓN**, Alexander & **GALVIS**, Diana. “Análisis sobre la evolución reciente del sector de transporte en Colombia”. Universidad de Antioquia, Perfil de Coyuntura Económica No. 13, agosto 2009, P. 162

el paralelismo del viejo sistema con el MIO, ya que lo hecho anteriormente con las RTPC era solamente su desvío. Se informó la eliminación de 10 rutas para el día siguiente y luego 7 más en el transcurso de los días posteriores al anuncio de la decisión (...) La elección de las rutas eliminadas obedece a que éstas son adyacentes a los principales corredores por donde transita el MÍO, principalmente la Carrera 1, Calle 5 y la Carrera 15. De acuerdo con la STTM, la demanda de transporte en tales corredores ya la satisface el MIO”⁶⁴.

Con lo mencionado anteriormente, se plantea un impacto directo, ocasionado por la entrada en servicio del MIO, sobre la cotidianidad de muchas personas en cuanto a sus rutinas de movilidad en algunos sectores de la ciudad. Lo cual sustenta la pertinencia de la información correspondiente a las rutinas de movilidad previas al funcionamiento del MIO consignada en las entrevistas. Varios de los estudiante consultados tanto en la encuesta como en la entrevista expusieron que antes de la llegada del MIO, eran transportados en buses escolares además del TPC u otros tipos de transporte.

Como el informante no3 lo menciona: “(...) *pues yo casi que solo iba al colegio, entonces pues la ruta del colegio me recogía y me dejaba, pero a veces pues me montaba en bus para salir con amigos y amigas (...)*”⁶⁵. Teniendo en cuenta esta información, se observa que para quienes se encontraban en el colegio hace más de tres años sus rutinas de movilidad eran limitadas en cierta medida en ese momento.

Por otro lado el informante no.7 quien respondiendo acerca del tipo de transporte que usaba previo al MIO decía respecto al uso del TPC: “(...) *para todo, para ir a la U, para hacer visita, para ir a todo lado, en mi casa nadie tiene carro ni moto así que tocaba obligatoriamente o bus o de pronto algunas veces taxi, pero sobretodo bus urbano(...)* yo por ejemplo como ya te lo había dicho, tenía que usar bus urbano para todo. Si quería ir a algún lugar era bus, ya otra cosa era si estaba en

⁶⁴ **Cali Cómo Vamos**. Crónica de la ciudad: aspectos determinantes de la movilidad en Cali, 2009. [Archivo PDF], Santiago de Cali, 2009, pp. 39

⁶⁵ Anexos 1 Entrevistas, Informante n°3

*la calle hasta tarde lejos de mi casa, entonces ahí me tocaba por obligación coger un taxi o buscar donde quedarme hasta el otro día para devolverme en bus (...)*⁶⁶.

En otro caso como el de la estudiante de ICESI⁶⁷ antes del MIO debía transportarse “(...) *En bus, o mi papá me llevaba, y a veces una amiga me llevaba en el carro con ella (...)*”.

Podemos encontrar diferencias entre los diferentes tipos de estudiantes al analizar todo su contexto, sin embargo en este análisis no se entra en grandes detalles en este sentido pero logramos vislumbrar algunas diferencias con base en los datos obtenidos y lo observado mientras se recolectaban los datos, como por ejemplo juicios de valor sobre el tipo de transporte usado para un fin.

Finalmente sobre este punto queda claro que para algunos informantes la oferta de transporte anterior al MIO era limitada al TPC, Taxi o carro particular.

Impactos Generales de la implementación del SITM sobre los jóvenes estudiantes universitarios en Cali

Forma de Abordaje

Para dar cuenta de los diversos cambios que se han presentado en este sentido, recurriremos a la investigación realizada por Alexander Aguirre y Yuirubán Hernández titulada “*Cultura ciudadana y sistema de transporte público en Cali: la silueta del viajero, certeza e incertidumbres tras pasillos*”⁶⁸; en esta investigación se realiza una descripción detallada del proceso de espera y abordaje de transporte público colectivo en Cali, lo que nos será de utilidad en el proceso de

⁶⁶ Anexos 1 Entrevistas, Informante n°7

⁶⁷ Anexos 1 Entrevistas, Informante n°5

⁶⁸ **AGUIRRE**, Alexander; **HERNÁNDEZ**, Yuirubán. “La informalidad en la formalidad: momentos situacionales en el recorrido del bus” En *Cultura ciudadana y sistema de transporte público en Cali: la silueta del viajero, certeza e incertidumbres tras pasillos*. Universidad del valle, trabajo de grado realizado para optar por el título de Sociólogo. 2008. Pág. 49.

establecer las diferencias y los cambios generados por la implementación del transporte masivo.

En el capítulo tres titulado *“La informalidad en la formalidad: momentos situacionales en el recorrido del bus”* más específicamente en su apartado 3.1 *la parada de bus*, los autores describen la forma como se desarrolla la espera por parte de los usuarios de transporte público, aquí se mencionan tres formas distintas en las que se puede realizar el proceso de abordaje a un bus de servicio público.

En primer lugar, tenemos el paradero, el cual es un lugar legalmente constituido como un lugar de ascenso y descenso de pasajeros, este punto del recorrido está constituido por una estructura metálica que permite a los pasajeros refugiarse tanto del sol como de la lluvia; en segundo lugar, tenemos la parada efímera, la cual es aquella que se desarrolla en *“un lugar en la acera o andén peatonal, que es transformado momentáneamente e informalmente por los usuarios en un lugar de parada”*⁶⁹ y por último, tenemos la parada constituida, esta se encuentra ubicada a lo largo del recorrido de la ruta en algún punto estratégico identificado por usuarios y por el conductor como sitio de espera y abordaje.

Las anteriores formas de abordar el transporte público colectivo están relacionadas con condiciones materiales y espaciales que permiten el abordaje de los usuarios al transporte público colectivo.

A diferencia del paradero, la parada efímera y la parada constituida son dos situaciones que no se encuentran reguladas más que por el conductor y los usuarios, puesto que se llevan a cabo en cualquier lugar dispuesto por estos a lo largo del recorrido. La desaparición de estas dos situaciones en el transporte masivo, se constituyen como uno de los impactos más significativos en el proceso de abordaje y acceso al transporte, ya que el MIO cuenta con paraderos fijos que

⁶⁹ Ibid. Pág 47.

se constituyen en los lugares oficiales para la espera, el ascenso y descenso de pasajeros, lo cual condiciona a los pasajeros a desplazarse hasta estos sitios específicos a la hora de hacer uso de este transporte.

El cambio en las rutinas de movilidad, a la hora de abordar el bus no solo es evidente en términos espaciales, aspectos como las expresiones no verbales convenida entre los pasajeros y el conductor, igualmente se han visto impactados con la implementación del transporte masivo, esto se debe principalmente a la lógica de las paradas fijas, las cuales eliminan el gesto de levantar la mano para indicar la intención de uso del transporte, esto es señalado por uno de los informantes al comentar que:

“Estirar la mano, esperar a que el bus pare al lado de uno, montarse pagarle al chofer y esperar la devuelta si dio de mas, (...) en el masivo integrado, a ver, una de las normas podría ser empezando se olvida ya el estigma, se borran de estar parando la mano para que el bus pare, el bus para normalmente en la estación, uno lo espera y nada más, sacas la tarjeta para registrarse y entras a buscar el asiento”⁷⁰

La forma de pago por otro lado, se constituye en un cambio relevante a la hora del abordaje, esto se debe a que el proceso de pago en el transporte masivo es efectuado mediante una tarjeta recargable que sustituye el pago en efectivo que es realizado en el TPC, este cambio en el proceso se presenta como una transformación importante debido a su influencia en otros campos, como en la economía o en la percepción de seguridad de los usuarios. Esto es expresado por los informantes al comentar lo siguiente:

“Lo de la tarjeta recargable también me parece una chimba porque no tengo que andar con la plata entonces recargo lo de la semana o lo que vaya a usar y sé que no me voy a quedar tirado, igual a veces me sale un solo pasaje como cuando voy

⁷⁰ Entrevista Informante 7.

al médico a esas citas de 5 minutos que más se demora uno en llegar y que lo atiendan.”⁷¹

“me gusta el masivo integrado por que usted pasa la tarjeta y no hay que andar con dinero y es muy seguro, se ve adentro hoy en día, hay cámaras dentro del masivo así que le da más seguridad, uno se siente más seguro, da más confianza.”⁷²

Rutas de desplazamiento

Las rutas de desplazamiento es uno de los factores que ha recibido un mayor impacto a partir de la implementación del MIO en Cali, esto se debe principalmente a la reestructuración de los recorridos realizados por las rutas del transporte público colectivo acatando diferentes resoluciones emitidas por la secretaria de tránsito y transporte en compañía de la alcaldía municipal, quienes han reestructurado el servicio del transporte en aras de generar un desarrollo en la competitividad del transporte masivo frente al público colectivo.

Decisiones como sacar de circulación al transporte público colectivo en los corredores troncales, han generado cambios en las rutas tradicionales dando paso a recorridos alternos para las “busetas” y los “buses”, además de condicionar la oferta de transporte de determinadas zonas; en este sentido expresiones como: *“Porque como te decía, han cambiado muchas rutas que yo utilizaba, es más, ahora ya para ir a muchas partes toca obligatoriamente “MIO”⁷³, “Es un poco complicado ir a algunos lugares porque como han restringido los buses en algunas zonas uno no sabe cómo llegar sino en MIO”⁷⁴* ejemplifican el monopolio ejercido por parte del MIO sobre algunas partes de la ciudad.

⁷¹ Entrevista Informante 3.

⁷² Entrevista Informante 7.

⁷³ Entrevista Informante 8.

⁷⁴ Entrevista Informante 4.

Uno de los sectores que ha sufrido uno de los mayores impactos en términos de oferta de rutas y flujos de pasajeros ha sido la Calle 5ta. Esta calle en la actualidad, solo permite el flujo de transporte masivo, condicionando el flujo del transporte público colectivo a ejes paralelos como la Calle 9na y la Calle 7ma, lo cual ha impactado los recorridos de los habitantes del sector y de aquellos que lo frecuentan. En palabras de los entrevistados:

“Pues para ir a la quinta, ya toca solo “MIO”, es que esa vía ya está monopolizada, si usted quiere ir al estadio o quiere ir a la loma, lo más rápido desde mi casa es el masivo, de resto caminar (...) Ya en la parte de los buses y por donde pasan, el cambio también ha sido grande porque por ejemplo los buses ya no pasan ni por la [Carrera]15, ni por la [Calle]5ta, ahora para ir al sur todo es “MIO”, para ir a Univalle toca ir en “MIO” o caminar, entonces siempre ha sido grande el cambio”⁷⁵

“A San Antonio sí sigo yendo con amiguitas y eso, pero sí, si utilizo más el masivo, es que uno para ir para esos lados ya le toca utilizarlo por obligación, lo mismo que para ir a la quinta, ya los buses urbanos dejaron de pasar por ahí entonces le toca decidir a uno, o caminar o “MIO”, y al final sale lo mismo en tiempo y si me voy en bus llego más acalorado, más empolvado y más cansado.”⁷⁶

“Si me ha afectado en las rutas o los lugares por donde paso, porque ahora si voy en masivo, todo es por la quinta, mientras que antes el bus urbano me llevaba por los barrios y por otras calles”⁷⁷

La oferta del servicio del transporte alrededor de la Calle 5ta ha sufrido transformaciones drásticas, ya que el retiro de las rutas del TPC sobre esta vía ha influido en las formas de movilizarse en este sector, abarcando la demanda del transporte por parte de los usuarios, los cuales se han ido acoplado a los nuevos recorridos y procesos que conlleva el MIO.

⁷⁵ Entrevista Informante 8.

⁷⁶ Entrevista Informante 7.

⁷⁷ Entrevista Informante 7.

Otro sector impactado por la implementación del transporte masivo en Cali, ha sido el centro de la ciudad. Este sector fue intervenido en dos de sus principales arterias viales que dieron paso a vías troncales ubicadas sobre la Calle 13 y 15, además del cierre del sentido norte-sur de la Carrera 10, la cual concentra la mayor parte del flujo del TPC proveniente del sur de la ciudad. Esto se puede ver al momento que uno de los entrevistados comenta que:

“... Lo que sí ha cambiado mucho es la ida al centro, porque ahora toca que ir en “MIO” solamente porque los buses dan muchas vueltas y hay muchos trancones para ellos”⁷⁸

“Sí, tengo entendido que los buses ya no pasan por la quinta y tampoco por el centro digamos como pasaban antes que te dejaban más cerca del lugar de destino, ahora te tienes que bajar en Santa Rosa para llegar al centro en transporte público, mientras que en “MIO” te deja en la 13, entonces es como más estratégico usar el “MIO”⁷⁹

Los cambios en las rutinas de movilidad, van más allá del simple desvío en las rutas del transporte público colectivo, ya que la concentración en el flujo de pasajeros por las vías troncales, genera un cambio en los recorridos de los pasajeros, además de esto, evidencia una jerarquía en la vías de circulación, donde el recorrido se desarrolla principalmente por vías troncales y pre-troncales, desligadas según los entrevistados a las calles de barrio, esta experiencia es relatada por los informantes en palabras como:

“Ahorita es más frecuente pasar por la quinta que es por donde pasan los expresos que es generalmente lo que uno más usa, y cuando uno tomaba una

⁷⁸ Entrevista Informante 5.

⁷⁹ Entrevista Informante 6.

ruta de bus público era como una ruta más específica, no era tan central, sino que se podía meter por un barrio.”⁸⁰

“Si ha cambiado mucho, porque pues en el bus urbano hacía un recorrido por los barrios se metía por cada cuadra que encontraba y se demoraba mucho en salir, (...), ahora con el masivo pues sí afortunadamente me saca muy rápidamente de mi barrio, sí, pero el problema es lo que se demora por allá en la quinta todo eso toca ir a dar toda una vuelta, ir a conocer todo Cali para llegar al sector que yo quiero llegar.”⁸¹

Estrategias Alrededor del Transporte

Los diferentes cambios en las rutas del MIO y del TPC, han generado también, diferentes estrategias para moverse en la ciudad, estas estrategias están sujetas al tiempo disponible por el usuario para el desarrollo del recorrido, la zona a la cual se dirige, el horario en el que se realiza el recorrido y el medio de transporte que se dispone para hacerlo, debido a esto, se presenta una alternancia en el uso de diferentes transportes que permiten formas de recorrer la ciudad adaptadas a cada necesidad.

“Ya para otro lado, por ejemplo, al norte, si me sigo movilizandó en transporte público, porque la diferencia en tiempo es brutal, yo de mi casa a chipichape me demoro por ahí unos 45 minutos, pero si me voy en “MIO”, me demoro una hora y media por ahí, entonces si prefiero buseta para ir allá”⁸².

Este tipo de estrategias también están vinculadas a factores como la economía, donde la asociación entre amigos permite el establecimiento de una ruta, especialmente cuando el destino es un destino común. Para ello se llevan a cabo practicas como la “vaca” donde se reúne dinero para el pago de un servicio,

⁸⁰ Entrevista Informante 6.

⁸¹ Entrevista Informante 7.

⁸² Entrevista Informante 8.

comida, transporte, compras en general en grupo. Para la Informante no.1 antes de la llegada del masivo sus rutinas de movilidad se planteaban de la siguiente forma: *“(...) depende de con quienes estuviera porque (...) a veces ni siquiera andábamos en bus, simplemente como era un grupo grandecito pues reuníamos entre todas para pagar un taxi o algunas tenían carro que era lo más común, (...) cuando estaba con estos muchachos a veces o también reuníamos lo del taxi, o nos íbamos a pie o uno cuadraba con el conductor, algunos pagaban y otros se subían por detrás (...) Habitualmente cuando estaba solita pagaba 1.000 pesos, cuando los muchachos se transaban con el conductor a veces ni pagaba”*⁸³.

Por otro lado, como plantea Marc Augé sobre los Lugares y los No lugares, encontramos que el MIO ofrece un espacio de encuentro y reconocimiento en la medida que las personas pueden citarse y reunirse en una estación específica. O igualmente se reconocen estas estaciones como puntos de referencia y ubicación en la ciudad. Esto se encuentra en lo expuesto por el Informante no.8 *“Sí, por ejemplo, ahora es más común encontrarse la gente por lo menos en una estación, o cosas así, cosa que de pronto en los buses no pasa porque son diferentes rutas para diferentes lugares, mientras que ahora todos los que usan masivo por esa zona tienen que utilizar la misma ruta que pase por la 15, entonces es más fácil encontrarse con ellos”*.

Percepciones del Transporte

El transporte público esta instituido por un conjunto de normas –horarios, rutas específicas y la regularidad del funcionamiento–, que influyen como señala Marc Augé⁸⁴, la movilidad de los individuos. Al reconocer las regulaciones, las personas hacen uso del transporte como un servicio público, usándolo al mismo tiempo en conjunto con los demás, lo cual lo transforma en un *recorrido social*. Augé⁸⁵,

⁸³ Anexos 1 Entrevistas, Informante n°1

⁸⁴ AUGÉ, Marc. Conclusiones. En: El viajero subterráneo. *Un etnólogo en el metro*. (2ª edición). España: Gedisa Editorial, Colección El mamífero parlante. 1998, p. 215-216

⁸⁵ Ibid, p. 86-88

relaciona los lugares dispuestos para el transporte con los recuerdos que se pueden generar en cada persona, quien basándose en dichos recuerdos aprende el manejo de las distintas situaciones dentro del sistema y del sistema en sí, es decir, de la manera cómo desenvolverse al interior de éste y del manejo de sus respectivas rutas y recorridos; esta última parte nos será de mucha ayuda ya que en forma sutil se plantea la existencia de una *rutina de movilidad* basada en los recuerdos asociados con la experiencia del uso del sistema, de los distintos recorridos y rutas ofrecidas por éste. Las experiencias recaen en cuestiones de percepción las cuales a su vez se manifiestan en la justificación de una selección o preferencia diferente para cada individuo o colectivo.

Como se reiterará en algunas ocasiones, una de las principales causas de preferencia entre el TPC y el MIO radica en la seguridad como se expone en lo suministrado por el Informante no.5: *“no, yo creo que en el MIO es como más seguro, o sea, no sé no es igual, en el bus, hasta con el chofer a veces es un lio para las devueltas”*⁸⁶. Los siguientes comentarios presentan algunos de los aspectos más relevantes que se plantean alrededor de las Rutinas de Movilidad y el transporte:

- La Informante no.1 dice: *“(...) por unas partes mejora pero por otras no porque igual la seguridad estando en la estación difícilmente te atraque, ya que te bolsiqueen dentro del bus (...)”*⁸⁷.

- El Informante no.2 dice: *“(...) me transporto más fácil, me siento más seguro, siento que si estoy en el MIO no me pierdo (...) Las rutas, la organización del MIO se ve más agradable, más confiable, los interiores de los buses. Es más placentero ir en un MIO, por la forma que conducen los choferes por el espacio interior. Me siento más seguro andando en un MIO por que se que no hay pierde en eso (...) Las rutas, la organización del MIO se ve más agradable, más confiable, los interiores de los buses. Es más placentero ir en un MIO, por la forma*

⁸⁶ Informante n°5

⁸⁷ Informante N°1

*que conducen los choferes por el espacio interior. Me siento más seguro andando en un MIO por que se que no hay pierde en eso*⁸⁸.

- El Informante no.3 dice: *“(...) la seguridad, en eso si pa que pero el MIO es muy seguro por lo menos para mí, lo de la tarjeta recargable y eso de los pasajes con el tiempo (...)”*⁸⁹.

-La Informante no.4 dice: *“(...) uno se sube en MIO en las estaciones y hay cámaras y vigilante que a uno le da cierto fresquito, como un aire de seguridad, claro que he escuchado que en el MIO roban pero a mí no me ha tocado. En cambio un día que me fui en blanco y negro, cuando estaba como en segundo o tercero se subieron a robar unos tipitos que cantaban rap, a mi me robaron el celular y un mp3, ese día llegué llorando a la Universidad y desde ese día le cogí pánico a esa ruta y me seguí yendo en recreativos. Esa ruta si la cojo vacía desde mi casa si voy a la U. El MIO es súper seguro, uno puede escuchar música en el celular sin el miedo a que se lo arranquen por la ventana o teniendo que esconderlo por allá refundido en el bolso, por lo menos ahora uno puede ir tranquila sin que le pase nada en MIO*⁹⁰.

Igualmente cabe mencionar lo expuesto por el estudiante de UniValle San Fernando sobre las ventajas del MIO *“(...) Ventajas: la seguridad, en eso si pa’ que pero el MIO es muy seguro por lo menos para mí, lo de la tarjeta recargable y eso de los pasajes con el tiempo, y pues en algunos buses el aire acondicionado, los horarios de servicio hasta casi medianoche y de resto nada más (...)”*⁹¹.

En cuanto a una visión general del sistema de transporte masivo, el Informante no.6 explica: *“yo creo que cada día está peor, a medida que se aumenta la cantidad de usuarios es peor la calidad del servicio porque la gente no respeta la entrada y salida de los buses, se llena demasiado por la irresponsabilidad de la*

⁸⁸ Informante N°2

⁸⁹ Informante N°3

⁹⁰ Informante N°4

⁹¹ Informante N°3

llegada de los padrones, ya igual los buses no están en la misma calidad con la que iniciaron por ejemplo, ya algunos están deteriorados, algunos ya no tienen aire, están rellenos”

Por su lado el Informante no.7 dice: *“sino que la gente que era un poquito culta en los buses urbanos se ha trasladado a los buses masivos, no digamos todos, pero vemos más que todo la gente universitaria que viajaba en los urbanos, en la ruta que yo viajaba la gente universitaria, los jóvenes que se sentaban y veían a esas pobres señoras que sudaban y llegaban salían de trabajar y miraban a las señoras como con esa compasión y les brindaban el puesto, hoy en día no se ve eso en el urbano, porque parece que todos los universitarios se han trasladado al masivo”.*

Horarios de Servicio

Los periodos de funcionamiento del transporte también fueron un factor impactado a partir de la implementación del sistema de transporte masivo en Cali, puesto que anteriormente, los horarios en los que eran prestados los servicios de transporte, dependían del conductor del vehículo, lo cual generaba incertidumbre en la prestación del servicio durante algunos periodos del día.

El horario de funcionamiento del transporte es un aspecto que se encuentra un poco más relacionado a las actividades ligadas al ocio y recreación de los jóvenes universitarios, quienes revelan un cambio más marcado en el horario nocturno debido a la regulación de los periodos de funcionamiento ejercida institucionalmente por Metrocali y sus consorcios asociados.

Algunos de los entrevistados admiten que estos horarios no representan un incremento en los periodos de funcionamiento del transporte público, pero si se traducen en la posibilidad de disfrutar de diferentes espacios de la ciudad por periodos de tiempo más largos; algunos ejemplos de lo comentado anteriormente se reflejan en comentarios como:

“Sí, como el MIO trabaja hasta las 11 de la noche puedo quedarme hasta más tarde en los lugares que frecuento”⁹²

“Lo otro es que ya uno puede llegar relajado a la casa más tardecito porque el MIO pasa hasta las 11pm, pero uno lo puede coger a las 11:30 y llego relajado a dormir...”⁹³

“... aunque lo bueno del “MIO” es que funciona hasta tarde entonces así me puedo quedar mas rato en la calle.”⁹⁴

Al igual que en el apartado anterior, a partir de los cambios presentados con la implementación del transporte masivo se presentan diferentes estrategias para el uso y el desplazamiento en el transporte público durante actividades de entretenimiento y tiempo libre, esta vez un poco más relacionados con el factor económico al comentar uno de los entrevistados que:

“... cuando no tengo mucho dinero para salir en el carro, el MIO me permite estarme hasta tardecito en la calle y puedo aprovechar, porque igual si me quedo rumbeando o algo solo tengo que esperar como hasta las cinco de la mañana para irme pa la casa y me ahorro lo del taxi y más bien me lo bebo...”⁹⁵

⁹² Entrevista Informante 2.

⁹³ Entrevista Informante 3.

⁹⁴ Entrevista Informante 7

⁹⁵ Entrevista Informante 3.

Impactos del SITM-MIO entre los jóvenes estudiantes universitarios durante el desarrollo de actividades en el tiempo libre

Tiempos de Desplazamiento e Interconexiones

La forma de moverse al interior de la ciudad se ha visto impactada no solo en las rutas y circuitos, aspectos como el tiempo de desplazamiento, presentan cambios sustanciales a la hora del análisis, esto se debe a factores como el pago a los conductores el cual cambia de lógica al pasar de un pago por pasajero en el TPC, a un pago por Km recorrido, las constantes reestructuraciones de rutas y las intervenciones viales que tienen lugar en la ciudad por motivos de mantenimiento en la malla vial. Lo anterior se hace evidente en comentarios expresados por los entrevistados en palabras como:

“Pues yo creo que en cuanto a la economía del tiempo, la diferencia es total, los buses públicos te llevaban más rápido a tu lugar de destino, el “MIO” se demora muchísimo, y aparte, los padrones se demoran mucho en llegar, ¡Eso es un engaño esos tiempos que ponen ahí en esos letrero electrónicos!”⁹⁶

“Cuando es de paseo o de ratos libres, el MIO. Por ejemplo para la tertulia y el estadio andar en MIO es un paseo, eso se demora tanto y hay que hacer tantos transbordos que para ir a algunos lugares hay que tener bastante tiempo”⁹⁷

Los tiempos de desplazamiento tienen un impacto mayor dependiendo de factores como la hora, el lugar y la ruta, así lo describe uno de nuestros informantes:

“Pues todo depende de la hora, porque si es muy tarde se demoran hasta 20 minutos, o en hora pico uno puede quedarse esperando hasta media hora, pero en horas suaves entre 5 y 10 minutos, claro que yo creo que eso también depende

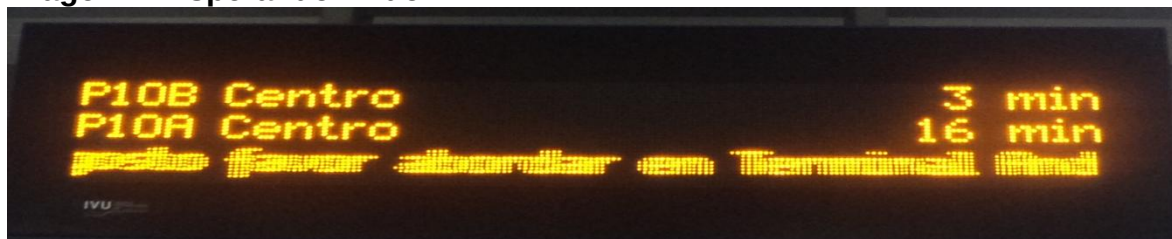
⁹⁶ Entrevista Informante 6.

⁹⁷ Entrevista Informante 4.

*mucho de la ruta que se vaya a coger porque hay unas que se demoran muchísimo*⁹⁸

Complementando lo anterior, si observamos la Imagen 3 (tomada en la estación Universidades), los tiempos de espera pueden variar según la ruta y estación donde se esté. Pese a ser anunciados en estos tableros electrónicos los tiempos probables de espera, en ocasiones pueden aumentar o disminuir significativamente. Teniendo esta información en cuenta, podríamos decir que sí se necesita realizar trasbordos para ir a un lugar cualquiera de la ciudad, no hay certeza en el tiempo que pueda tardar alguien en llegar al lugar deseado. En repetidas oportunidades se constató que el tiempo de espera podía cambiar súbitamente y de esperar dos minutos en principio, se pasó a esperar casi 10 minutos.

Imagen 4 "Esperando Ando"



Fuente: Fotografía Propia

Como plantea Carlos Pardo⁹⁹ en su investigación, donde intenta responder a las preguntas respecto a la velocidad, al tiempo y el espacio comparando dos tipos de sistemas de transporte en Bogotá, buses de transporte público informal y buses de tránsito rápido. Pardo obtuvo diferencias significativas en la percepción del tiempo, distancias, velocidad, comodidad y seguridad dependiendo del modo de transporte que tomaban los participantes.

La correlación entre el tiempo y la percepción de distancia refuerza el planteamiento de que las personas tienen una noción particular de dicha relación.

⁹⁸ Entrevista Informante 3.

⁹⁹ **PARDO**, Carlos F. [et.al.]. "Time, speed & space perception in three modes of transport". Bogotá, Universitas Psychologica Vol. 4, no. 3 (Oct.-dec. 2005), p. 339-348 (Traducción Propia)

Sin embargo, las personas relacionan la condición tiempo-espacio y no tiempo-distancia. Lo cual sugiere que entre los habitantes de la ciudad, el tiempo y la velocidad son factores importantes dejando a un lado la distancia.

La lógica de integración virtual instaurada por el MIO, permiten el surgimiento de nuevas formas de experimentar los desplazamientos por la ciudad, esto tiene lugar en el momento en que se generan nuevas rutas que se entrecruzan unas con otras en función de desplazarse hacia un lugar. Las adecuaciones físicas e instalaciones fijas para el funcionamiento del transporte, abren paso a formas novedosas de encuentro entre pasajeros que proceden desde puntos remotos de la ciudad, lo que se puede ver en las palabras de uno de los entrevistados cuando dice que:

“Ahora es más común encontrarse la gente por lo menos en una estación, o cosas así, cosa que de pronto en los buses no pasa porque son diferentes rutas para diferentes lugares, mientras que ahora todos los que usan masivo por esa zona tienen que utilizar la misma ruta que pase por la 15, entonces es más fácil encontrarse con ellos(...) Porque si algo tienen de bueno el “MIO” es eso, que uno puede esperar en la estación y no le toca que pagar otro pasaje, las estaciones se volvieron un punto de referencia dentro de la ciudad, entonces si uno está por la quinta o por la quince se guía más fácil por las estaciones, la misma gente se aprende las rutas por las estaciones entonces ya sabe cuánto le falta y cuanto se puede demorar, entonces cuando te vas a encontrar con alguien y te dice, no, ya voy, estoy en la estación tal, vos sabes más o menos cuanto se demora la otra persona y así.”¹⁰⁰

El entramado de estaciones ubicado a lo largo de las vías troncales permite relacionarlas con ciertos sectores de la ciudad, de manera que se convierten en puntos focales que concentran a los pasajeros de determinadas zonas. Los diferentes usuarios dan al sistema y a las estaciones, un uso distinto al de

¹⁰⁰ Entrevista Informante 8.

transportarse convirtiéndolas en referentes espaciales y puntos de encuentro a lo largo de sus trayectos, lo que se hace explícito en palabras como:

“muchas personas utilizan de encuentro las estaciones, por ejemplo, entonces es como un punto de encuentro, ya no es como nos vemos ahí en el lugar en que quedamos sino nos vemos en la estación del “MIO”, entonces yo creo que en ese punto si ha cambiado.”

Imagen 5 “Imagine las del Centro en Hora Pico”



Fuente: Fotografía Propia

La imagen 4, muestra un día común de la semana en la estación “Buitrera”, con esto se observa un vagón casi lleno, en otras estaciones logran verse largas filas para hacer recargas de tarjeta, y congestión de personas mucho más pronunciada a la observada aquí. Esta aglomeración de personas puede dificultar la salida de los pasajeros que llegan en las diferentes rutas puesto que interfieren en su paso.

Selección de Lugares de Ocio entre los jóvenes estudiantes universitarios

Maria Rossi hace una observación respecto del transporte para el caso de Bogotá “Transmilenio se considera un elemento transformador del espacio y el transporte como espacio público generador de ciudadanía entendiéndose como un

sentimiento de pertenencia de la ciudad”¹⁰¹. Se convierte entonces el sistema de transporte en un generador y potenciador de actividades en la ciudad produciendo un valor subjetivo del transporte en la medida que se integra en la vida diaria del usuario. A continuación analizaremos los testimonios de nuestros informantes respecto a los cambios más notables en la imagen de la ciudad.

Para el Informante no.5 hay un sector de la ciudad que más ha cambiado: *“pues toda la ciudad cambió mucho con lo del “MIO”, pero para el norte ha cambiado mucho sobre todo la 3ª norte, con las ciclo rutas y los arbolitos que le colocaron, quedó muy bonito y ya no hay tanto trancón.”*

Por otro lado el Informante no.6 explica: *“pues en cuanto al aspecto físico de la ciudad yo creo que mejoró porque las estaciones digamos que le dan algo de estilo a la ciudad, y están bien decoradas, pues tienen arborización, se ve bien.”*

El Informante no.8 presenta una idea más desarrollada respecto a esta temática: *“Es diferente porque cambio físicamente y eso como que hizo que la gente lo percibiera de una forma distinta y se comportara como una forma distinta. Yo me acuerdo que la 15 era muy distinta a lo que es ahora con el “MIO”, empezando porque ahora es más amplia; a eso le tuvieron que tumbar un poco de casas. En ese sentido si me ha parecido que el “MIO” ha ayudado a la ciudad, le ha permitido renovarse, (...) Ya en la parte de los buses y por donde pasan, el cambio también ha sido grande porque por ejemplo los buses ya no pasan ni por la 15, ni por la 5ta, ahora para ir al sur todo es “MIO”, para ir a Univalle toca ir en “MIO” o caminar, entonces siempre ha sido grande el cambio (...) Bueno, yo creo que la ciudad ahora está un poco más organizada, que le falta mucho y que el servicio todavía está muy deficiente, sí, es verdad, pero ahora por lo menos está un poco mejor que antes, se ve distinta, por ejemplo ahí en Andrés Sanín eso ha cambiado mucho, porque eso antes para allá era bien peligroso y con todo eso que han hecho por ahí ha mejorado”.*

¹⁰¹ ROSSI IDÁRRAGA, MARÍA. “Dos sistemas de transporte de pasajeros. En: “Bogotá en movimiento: habitar la ciudad recorriéndola”. Bogotá, D.C., Uniandes. CESO, 2005. Pp.54

El Informante no.2 propone: *“se ve la inversión en la ciudad y aunque no pueda notar mucho el cambio, Sí es seguro que la ciudad tiene una forma distinta con ese, por ejemplo, se construyeron más paradas de buses, se arreglaron las carreteras, se construyeron calles nuevas”*.

El Informante no.3 manifiesta que : *“Realmente me parece que la cara de Cali cambió, por lo menos las zonas por donde pasa el MIO muchas están bien cuidadas, porque me acuerdo por donde pasaba el bus del colegio cuando era pequeño y muchas partes eran muy feas, ahora han cambiado bastante, es un poco más seguro moverse por la ciudad, al menos en esos buses, lo malo es que el MIO también afecta muchísimo las congestiones en la ciudad, hay muchos semáforos y por lo menos la calle 5ta quedó muy angosta con ese MIO”*.

Las afirmaciones de los entrevistados, exponen los lugares que frecuentan en la ciudad en su tiempo libre:

*“(...) siempre he ido al estadio con mi papá y obvio a centros comerciales como chipichape o palmetto (...)”*¹⁰². Cabe resaltar nuevamente que los centros comerciales constituyen un lugar predilecto para realizar actividades en el tiempo libre de los estudiantes universitarios consultados. *“(...) Mantengo en chipichape o unicentro (...)”*¹⁰³ dice el informante no.4. Igualmente entre los lugares más concurridos de la ciudad se encuentra la Loma de San Antonio localizada al oeste de la ciudad. Durante la realización de las encuestas y las entrevistas encontramos que este lugar influye mucho en el tiempo libre de los estudiantes como un lugar de esparcimiento dada la oferta de actividades a realizar en esta zona. De igual forma tenemos que entre los lugares que más se frecuentan están las discotecas.

La estudiante de ICESI nos permite conocer algunas de las razones por las cuales hace uso del MIO y los lugares que frecuenta *“(...) pues cuando mi papá no me*

¹⁰² Informante n°3

¹⁰³ Informante n°4

*lleva o no me prestan el carro que últimamente es muy constante, sí. (...) voy mucho a San Antonio, porque algunas de mis amigas viven por ahí (...) yo no salía mucho a bares o discotecas antes, me gustaba más ir a centros comerciales, a cine y cosas así (...)*¹⁰⁴. Entre muchas razones para seleccionar un tipo transporte una de las más significativas radica en las opciones de transporte que se tienen a la mano, contrario al caso anterior la informante n°6 respecto al tipo de transporte utilizado para desplazarse a un lugar específico como San Antonio, manifestó: *“(...) solamente masivo. Sí, porque igual los buses públicos ya no pasan por la quinta, entonces, masivo o masivo (...)*¹⁰⁵.

Durante la investigación se estableció que en algunos casos el uso del taxi se plantea desde una perspectiva económico-social como un poder de adquisición; quienes fueron consultados establecieron que a lugares como discotecas o moteles se debe ir en taxi. Para ir a discotecas en muchos casos, no se hace individualmente sino que se acuerda un punto de encuentro al cual se llega en otro medio de transporte, bien sea MIO, TPC o carro particular; y posteriormente desde allí se desplazan al lugar de “rumba” que hayan establecido.

Un ejemplo conciso del uso del transporte, en particular del MIO lo explica el Informante no.2 de la siguiente manera: *“Cuando es de paseo o de ratos libres, el MIO. Por ejemplo la tertulia y el estadio Andar en MIO es un paseo, eso se demora tanto y hay que hacer tantos transbordos que para ir a algunos lugares hay que tener bastante tiempo (...) Por ejemplo pa’l trabajo hay una ruta directa y pa’ la U también pero si estoy en el trabajo y quiero ir a la U, ahí también incide el lugar desde donde voy a desplazarme. Para ese último caso tomo MASIVO, o sea... cuando estoy en mi casa y voy pa’ la U, abordo Bus. Pero cuando estoy en el trabajo y voy pa’ la U, abordo masivo”*.

Se hace manifiesto cierta irregularidad en el servicio del MIO a causa de los tiempos que maneja, lo cual genera en la mayoría de casos un rechazo al MIO si se necesita llegar a tiempo a un determinado lugar, es decir, que para una cita

¹⁰⁴ Informante n°5

¹⁰⁵ Informante n°6

médica, para ir a trabajar o entrevista de trabajo las personas preferirían transportarse en cualquier otro transporte que no sea MIO. Esto le ocurre a la informante no.4 cuando usa el TPC, *“si lo uso es porque necesito llegar rápido o definitivamente no sé cual ruta de MIO pasa (...) Es un poco complicado ir a algunos lugares porque como han restringido los buses en algunas zonas uno no sabe cómo llegar sino en MIO, y eso porque ese MIO no es que lo deje a uno precisamente donde necesita llegar”*.

Observamos con todo lo condensado en las entrevistas analizadas, que los principales impactos de MIO sobre las rutinas de movilidad durante el tiempo libre de los jóvenes estudiantes universitarios radica en la imposición escalonada del MIO como el sistema de transporte que suplirá todas las necesidades en este sentido en el futuro. Los aspectos cualitativos aquí tratados permiten establecer los espacios donde los jóvenes estudiantes universitarios consultados desarrollan sus actividades durante el tiempo libre. Esto reafirma el contenido de lo expuesto en el análisis cuantitativo de que dicha población frecuenta en su mayoría los centros comerciales y las casas o residencias de sus allegados.

V

CONCLUSIONES Y Aportes Para Futuras Investigaciones

La ligazón amplia entre los jóvenes estudiantes universitarios, el SITM-MIO y el tiempo libre, está vinculada directamente a las necesidades y capacidades socio-económicas que permiten el acceso a diferentes lugares donde desarrollan sus actividades de ocio y, la selección y/o preferencia de los medios de transporte que permiten desplazarse a tales lugares. Las motivaciones de desplazamiento que generan rutinas de movilidad, atienden al contexto individual. Dichas rutinas de movilidad dependen a su vez de diferentes factores como los horarios, la ubicación, las distancias, todos condicionados por el sistema de transporte en la ciudad, bien sea Transporte Público Colectivo, MIO, taxi, entre otros.

Ahora bien, respondiendo a la pregunta central. Se puede afirmar que, la implementación del MIO ha impactado directamente la Imagen de la ciudad, transformándola y modernizándola. Asimismo la introducción de este sistema de transporte entre los jóvenes universitarios caleños ha afectado la selección de los lugares donde desarrollan actividades en su tiempo libre, directamente en el tiempo y distancias de desplazamiento hacia los lugares donde las llevan a cabo. Igualmente, otro de los factores que establece un impacto en este sentido, es el de la percepción de seguridad, la cual, es alta para el MIO. Este último punto es particularmente reforzado al observar los horarios de servicio del MIO, puesto que en horarios nocturnos donde puede percibirse mayor inseguridad en la ciudad, éste sistema de transporte es fácilmente utilizado para evadir complicaciones en la seguridad individual.

El análisis de los impactos durante el principio de la transición del Sistema de Transporte Urbano, conlleva a establecer diferentes perspectivas metodológicas para abordar los fenómenos que surgen alrededor de dicha problemática. Así, logran identificarse los alcances de la introducción de nuevas tecnologías entre las

formas socio-culturales de una población. Por tanto, como se ha mencionado, el MIO constituye un condicionante para el desarrollo de la vida cotidiana en la ciudad para quienes deben o tienen que hacer uso de él.

Dado que el MIO se constituirá en el único medio de transporte masivo de la ciudad, se puede inferir con lo expuesto en esta investigación que hay recelo frente a la calidad del servicio del mismo, ya que entre los informantes permiten entrever molestias particulares como el incremento en los tiempos de desplazamiento por la realización de trasbordos y por las demoras en la llegada de las rutas hasta las estaciones y paraderos. Igualmente las deficiencias en los horarios de servicio que puede deberse a una baja calidad del sistema de monitoreo de tiempos de rutas.

Por el tiempo en el que se desarrolló este estudio no podemos referirnos a cambios en la estructura social, pero la imagen de la ciudad cambió ya que se reestructuraron calles y avenidas y en una menor medida podemos decir que dicho cambio en la imagen de la ciudad afectó a los usuarios de los sistemas de transporte en la ciudad.

Por otro lado, se identificaron los lugares que frecuentan los jóvenes estudiantes universitarios cuando desarrollan actividades en su tiempo libre. Se encontró así, que los centros comerciales son los principales lugares donde se realizan las actividades de ocio, lo que se debe a la variedad de dinámicas que pueden llevarse a cabo, ya sea, en compañía o solos. Asimismo, las casas o residencias de allegados o familiares, se constituyen en el segundo lugar de preferencia para realizar actividades tendientes al tiempo libre.

De la misma manera, se clasificaron las diferentes actividades que realizan los agentes analizados. Esta definición de las actividades, permite establecer que en gran medida las actividades sociales (para el desarrollo de la personalidad) son las que más se proyectan en el tiempo libre de los jóvenes estudiantes

universitarios. A su vez, se observa que, para el desarrollo de actividades en el tiempo libre, el principal vínculo afectivo que se refuerza es el de la amistad, dado que entre la mayoría de los jóvenes analizados hay una alta preferencia en este sentido.

Como se ha mencionado, el impacto del SITM-MIO sobre las rutinas de movilidad durante el tiempo libre está claramente relacionado a incrementos en los tiempos y distancias de desplazamiento, alteraciones en los circuitos o rutas de desplazamiento gracias a la reestructuración del sistema circulatorio de la ciudad. En cuanto al impacto del MIO sobre las actividades en el tiempo libre, se puede decir que, pese a no haber una ligazón directa, si se presenta una correlación transversal por la selección del medio de transporte que limita o expande las posibilidades de desplazarse y mantenerse temporalmente en los espacios que los jóvenes estudiantes universitarios frecuentan.

Los alcances de la comparación de las experiencias de los informantes, a través de métodos cuantitativos y cualitativos, configuran y determinan las variables que deben tenerse en cuenta para la comprensión de la problemática tratada. Desde un amplio ángulo de visión, se aglutinan las diferentes perspectivas que enfrentan los agentes estudiados en el plano socio-espacial de la urbe. Con lo cual se establecen los efectos que tiene el transporte en la vida cotidiana de los jóvenes estudiantes universitarios.

Es menester aclarar que este análisis es una propuesta metodológica desde la cual se pueda abordar este tipo de fenómenos con el fin de acercarnos a la realidad. Es importante atender la información suministrada puesto que queda mucho en el tintero para aprovechar. Los datos obtenidos a lo largo de este proceso permiten que desde otros frentes se propongan o estudien problemáticas alrededor del transporte masivo. Dada la cantidad de datos recogidos parece quedar corta la explicación posible de lo observado, sin embargo se logra enfocar con el fin de responder a los objetivos y argumentar las hipótesis.

A partir de lo desarrollado en el análisis podemos exponer los siguientes puntos como los más sobresalientes:

Al observar los diferentes mapas que proponen los sitios donde los jóvenes universitarios contactados realizan sus actividades en el tiempo libre, inferimos que la oferta de espacios en la ciudad es de cierta forma limitada, ya que es evidente que lugares como San Antonio o centros comerciales como Unicentro, Chipichape y Jardín plaza están presente en cada grupo seleccionado. Una de las posibles respuestas para que San Antonio sea tan visitado se debe a la oferta cultural, como se mencionó anteriormente, que se presenta en los diferentes días de la semana, en especial los fines de semana, que va desde escuchar cuenteros, comer, parcharse o consumir sustancias legales o ilegales.

De la misma manera la variada gama de actividades realizables en los centros comerciales implican que se conviertan en centros de encuentro para reforzar lazos o vínculos afectivos o para satisfacer necesidades individuales. Siguiendo con lo planteado en los mapas, identificamos que los lugares más frecuentados y comunes entre quienes hicieron parte del estudio están ubicados en su mayoría en lo que sería el sector sur-oeste de la ciudad que va desde la calle 5ta en San Antonio hasta la carrera 100 en jardín plaza, otros sectores de la ciudad son planteados como zonas residenciales donde se visitan familiares, allegados, amigos o pareja.

De estos lugares encontramos que entre los que se destinan a actividades culturales y recreativas una gran parte de los estudiantes universitarios tienen a la Universidad del Valle Meléndez entre los sitios que frecuentan en su tiempo libre para realizar actividades diferentes a lo estrictamente académico, desde el consumo de sustancias alucinógenas y psicoactivas hasta espacios de relajación y recreación.

De igual forma logramos establecer que las actividades desarrolladas en el tiempo libre de los estudiantes universitarios están condicionadas por el tipo de lugar al cual se dirigen. Esto se puede evidenciar entre las actividades en sitios de “rumba” o en lugares destinados a cuestiones culturales diferentes. Por otro lado resaltamos el tipo de actividades sociales que son, según lo que encontramos, de gran importancia en los diferentes lugares a los que se va, siendo la conversación la más importante de las actividades sociales encontradas.

Por otro lado, el MIO aún está estructurándose por lo tanto las problemáticas tienden a variar y lo que se pudo decir respecto a un tema ayer, hoy no es igual y mañana podrá carecer de sentido, lo que nos permite plantear lo hecho hasta el momento como un aporte a la investigación urbana local desde la sociología.

Finalmente con lo planteado, es claro que no se debe apresurar y sacar conclusiones debido a la temporalidad del análisis. Sin embargo quedan al descubierto nuevos interrogantes respecto a la problemática general presentada ¿cómo ha afectado el MIO a trabajadores y empleados? ¿Cuáles son las estrategias que pueden mejorar el servicio y hacer más eficiente el sistema de transporte masivo? ¿Cómo se ha transformado el usuario del transporte? ¿Qué implicaciones futuras tendrá el paralelismo del servicio? Todas estas preguntas pueden tener bases sobre lo construido en la presente investigación, la cual se espera, aporte la información necesaria para su desarrollo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- **AGUIRRE**, Alexander; **HERNÁNDEZ**, Yuirubán. “La informalidad en la formalidad: momentos situacionales en el recorrido del bus” En *Cultura ciudadana y sistema de transporte público en Cali: la silueta del viajero, certeza e incertidumbres tras pasillos*. Universidad del valle, trabajo de grado realizado para optar por el título de Sociólogo. 2008, p. 154
- **AGUSTI**, Andreina. “*Mapas mentales y ciudad*” [en línea]. Revista FERMENTUM. Mérida - Venezuela - ISSN 0798-3069 - AÑO 15 - N104 ° 42 - ENERO - ABRIL - 2005 - Pág. 104-113 [Recurso Electrónico]. Disponible en <http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/20574/2/articulo7.pdf> (Citado: 25 de Septiembre de 2012)
- **ALCÁNTARA VASCONCELLOS**, Eduardo. Impacto de la Movilidad. Análisis de la movilidad urbana: Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá: CAF, 2010, p. 51
- **ARANGO GAVIRIA**, Luz Gabriela. Perspectivas latinoamericanas sobre la juventud. Jóvenes en la universidad. Género, clase e identidad profesional. Bogotá: Siglo del Hombre editores, UNAL, 2006, p. 314.
- **ARANGO GAVIRIA**, Luz Gabriela. Perspectivas latinoamericanas sobre la juventud. Jóvenes en la universidad. Género, clase e identidad profesional. Bogotá: Siglo del Hombre editores, UNAL, 2006, p. 315.
- **BOTERO**, Carlos Enrique. Sistema Integrado de Transporte Masivo y Ordenamiento Urbano: El Caso de Cali. En: Revista CITCE. Cali, 2003. No. 5. P.45-52.
- **CALI CÓMO VAMOS**. Crónica de la ciudad: aspectos determinantes de la movilidad en Cali, 2009 [Archivo PDF], Santiago de Cali, 2009, p.2
- **CALI CÓMO VAMOS**. Calímetro: sobre la reducción de la sobreoferta de Transporte Público Colectivo Urbano - TPCU [Archivo PDF]. Santiago de Cali, Marzo de 2010 <
<http://www.calicomovamos.org.co/calicomovamos/files/CALIMETRO/Cal%C3%ADmetro%20Reduci%C3%B3n%20TPC%20Marzo%202010.pdf>> [Consulta 10-7-2012]

- **CANTER**, David. Cartografía cognoscitiva. Psicología del lugar. México D. F.: Editorial Concepto S.A, 1987, p. 70.
- **CASTELLS**, Manuel. La organización institucional del espacio. La Cuestión Urbana. México: Siglo XXI, 1974, p. 247-248.
- **CASTELLS**, Manuel. Los Medios Sociales Urbanos. La Cuestión Urbana. México: Siglo XXI, 1974, p. 133
- **CEPAL**. Elementos para un marco conceptual y contextual. Juventud, población y desarrollo en América latina y el Caribe. Problemas, oportunidades y desafíos Naciones Unidas. Santiago de Chile, 2000, p. 30.
- **CEPAL**. Juventud y políticas públicas en América latina y el Caribe. Juventud, población y desarrollo en América latina y el Caribe. Problemas, oportunidades y desafíos. Naciones Unidas. Santiago de Chile, 2000, p. 338.
- **DAVIS**, Kingsley. El sistema circulatorio urbano. La ciudad: su origen, crecimiento e impacto en el hombre. Madrid: Hermann Blume Ediciones, 1976.
- **DELGADO**, Manuel. Coaliciones peatonales en Sociedades Movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles. Barcelona: Anagrama, 2007, p. 153.
- **DUMAZEDIER**, Joffre. Qu'est-ce que le loisir?. Vers une civilisation du loisir?. Paris: Editions du Seuil, 1962, p. 25-58. (Traducción propia)
- **EL PAÍS**. Mejorar el servicio, gran reto del MIO. El País, viernes 2 de marzo de 2012, Cali, Colombia, p. A2.
- **EL PAÍS.com**. Cali Inauguró el MÍO [en línea]. El País, Cali, 15 de Noviembre de 2008, http://www.elpais.com.co/paionline/calionline/notas/Noviembre152008/cali_mio.html (citado: 10 de Octubre 2012)
- **JIMÉNEZ**, José, et al. Transporte y movilidad en el marco de la sustentabilidad y Competitividad de la ciudad posmoderna. En: Quivera. México, 2010. Vol. 12, No. 1. P. 5.

- **LYNCH**, Kevin. La Imagen del medio ambiente. La Imagen de la Ciudad. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 1984, 1998, p. 17
- **MUÑOZ**, Sonia. *Jóvenes en discusión. Sobre edades, rutinas y gustos en Cali*. Fundación Antonio Restrepo Barco. Bogotá. 1999.
- **PARDO**, Carlos F. [et.al.]. "Time, speed & space perception in three modes of transport". Bogotá, Universitas Psychologica Vol. 4, no. 3 (Oct.-dec. 2005), p. 339-348
- **RODRIGUEZ**, Arabella. ¿Adiós a los buses tradicionales? [en línea]. El País, Cali, 5 de marzo de 2009, <http://historico.elpais.com.co/paionline/calionline/notas/Marzo062009/cali6.html> (citado: 22 de Mayo 2012)
- **ROSSI IDÁRRAGA**, MARÍA. "Dos sistemas de transporte de pasajeros. En: "Bogotá en movimiento: habitar la ciudad recorriéndola". Bogotá, D.C., Uniandes. CESO, 2005. Pp.54
- **SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE**. Restructuración de nuevas rutas de transporte público [En Línea]. 14 Enero de 2011. <http://www.cali.gov.co/publicaciones.php?id=36916> (citado: 23 de Mayo 2012)
- **SERRANO**, José Fernando. La investigación sobre los jóvenes: estudios de (y desde) las culturas. BARBERO, Jesús Martín. Cultura, medios y sociedad. Bogotá: UNAL de Colombia, 1998, p. 275-283
- **SIMBAQUEVA**, Ramiro. "El valor subjetivo del tiempo para los usuarios del Sistema Transmilenio". Bogotá, Uniandes, 2006. Pp. 1
- **TOBÓN**, Alexander & **GALVIS**, Diana. "Análisis sobre la evolución reciente del sector de transporte en Colombia". Universidad de Antioquia, Perfil de Coyuntura Económica No. 13, agosto 2009, P.147 -163

ANEXOS

ANEXOS 1 ENTREVISTAS

INFORMANTE N°1

Mujer, 23 años, USACA

Fecha: 29 Mayo 2012

Ubicación: Calle 5ta con carrera 94 frente a la estación “Meléndez” en sentido sur-centro

J: Te voy a hacer unas preguntas acerca del masivo y tu tiempo libre y sobre tu vida con el transporte en la ciudad. Para comenzar, ¿me podrías decir tu edad?

INFORMANTE N°1: 23 años

J: ¿en cuál universidad estudias?

INFORMANTE N°1: en la Santiago, pero ya falta el grado...

J: ¿eres de Cali?

INFORMANTE N°1: No, soy de Buga, llevo viviendo en Cali más o menos unos 7 años u 8 años

J: ¿conocías el medio de transporte previo al masivo?

INFORMANTE N°1: Sí claro! a mi me toco el colectivo antes del MIO

J: ¿Cuál ruta utilizabas a menudo?

INFORMANTE N°1: no recuerdo muy bien, era para ir más que todo a la javeriana, ceo que me servía la "ermita 2N10", un recreativos, pance 10.

J: eso era lo que utilizabas para ir a la universidad.

INFORMANTE N°1: pues ya el resto de semestres, más que todo por la diferencia en gastos respecto a la Santiago, cuando me reunía con mis amigos andábamos a pie.

J: ¿van a algún lugar en especial en Cali?

INFORMANTE N°1: yo acostumbro a pasar mucho tiempo en la universidad, independientemente del tiempo que estudie, me gusta mantener en la universidad por el significado del recinto, prefiero discutir allá, divertirme allá. Ya si son actividades de consumo de licor o algo ya las conversaciones son en otro lado...

J: ¿y por lo menos un fin de semana cuando estudiabas en la javeriana?

INFORMANTE N°1: cuando estudiaba en la javeriana, yo creo q iba de pronto a la mancha, era otro estilo de vida. Antes era re-metalera

J: ¿cuándo estabas en la javeriana había masivo?

INFORMANTE N°1: No

J: y ¿antes de salir?

INFORMANTE N°1: Tampoco

J: en la USACA, ¿más o menos desde que semestre te tocó masivo?

INFORMANTE N°1: no recuerdo cuanto lleva el masivo funcionando, ¿como 3 años?

J: el masivo está desde el 2009 más o menos...

INFORMANTE N°1: entonces en el 2009 estaba como en 6to semestre, no, en 4to semestre

J: aparte de ir a la universidad, ¿qué otros lugares de Cali conocías antes del masivo?

INFORMANTE N°1: yo he visto muy poquitos, aún conozco muy poquitos lugares, pues como te digo la mayor parte del tiempo la paso en la universidad, me gusta estar allá, y para salir no soy mucho de bares, de discotecas, soy más bien de ir a la casa de una amiga o algunos parques, en ese entonces, salía a San Antonio o a la loma de la cruz, a la tertulia

J: ¿para desplazarte en el transporte público había alguna estrategia económica?

INFORMANTE N°1: claro, es que depende de con quienes estuviera porque estaba el grupito de las nenas *hight life* con el que a veces ni siquiera andábamos en bus, simplemente como era un grupo grandecito pues reuníamos entre todas para pagar un taxi o algunas tenían carro que era lo más común, cuando era con el parchecito que se llamaba parche boston que era un grupito de las momias, los *freakies* de la javeriana no sé si todavía exista, cuando estaba con estos muchachos a veces o también reuníamos lo del taxi, o nos íbamos a pie o uno cuadraba con el conductor, algunos pagaban y otros se subían por detrás

J: ¿cuánto se ahorran?

INFORMANTE N°1: yo recuerdo que costaba como 1.100 pesos el pasaje cuando yo recién llegué, depende, habitualmente cuando estaba solita pagaba 1.000 pesos, cuando los muchachos se transaban con el conductor a veces ni pagaba

J: ¿cuando hacían esto, registraban normalmente?

INFORMANTE N°1: no, uno entraba por detrás, yo a veces ni pagaba, antes las niñas no pagábamos, los manes pagaban y no fresco

J: continuando, antes de que empezaran las obras del masivo, ¿llegaste a ir por los lugares donde estaban realizando las obras?

INFORMANTE N°1: toda la quinta la desbarataron, eso era un complique porque yo estudiaba en la Santiago, no pasaban buses, eso era horrible

J: ¿se creaban muchos trancones?

INFORMANTE N°1: muchísimos trancones, yo prefería irme a pie, a esperar un bus que daba una vuelta

J: ¿te afectó directamente?

INFORMANTE N°1: claro, de hecho el ruido constante

J: mientras estaban realizando las obras

INFORMANTE N°1: exacto, si no fuera porque tenía a veces exposiciones y clases así y porque en la Santiago yo portaba uniforme de salud como para no llegar mal presentada, madrugaba muchísimo más y me daba la re-vuelta para llegar pero cuando ya me regresaba prefería venir a pie, me quitaba la camisa me quedaba en camisilla y me venía a pie

J: ¿recuerdas cómo era la calle, qué cambios más abruptos en cuanto a la carretera que recuerdes?

INFORMANTE N°1: pues a mí me parece muy curioso porque yo considero que esta ciudad quedó construida para el MIO, para el masivo, el que no tiene su carro particular o el que va a pie no tiene muchas alternativas, a mí me parece muy curioso para llegar aquí, porque si tu vienes del norte le toca hacer una U inmensa hasta Unicentro si vienes en carro o te toca violar vía en Meléndez un momentito, es lo que hacen todos los taxistas cuando ya está de noche, pues porque la planeación allí uno no tiene forma de entrar a la unidad a menos de que te bajes a la porra, es muy curioso, o cuando uno va a pasar la calle tiene que hacer una vuelta enorme o pasarse por en medio de los dos buses, es como riesgoso, yo no sé porque quedó construido en esa forma pensaron en el masivo pero el que va a pie

J: ¿hacen falta las ciclorutas?

INFORMANTE N°1: muchísima, yo no soy una mujer de andar mucho en bicicleta, de hecho, no me han gustado, es que ni me acuerdo de cómo se monta eso, hace muchísimo no me monto en una bicicleta, a mi me gusta más andar a pie, mis amigos la gran mayoría tienen bicicleta y para ellos

J: ¿por lo menos viajes al centro de Cali a hacer alguna vuelta, recuerdas antes del masivo cómo era el centro? Sí alguna vez fuiste...

INFORMANTE N°1: de hecho yo casi no voy al centro si no voy a algo específico

J: ¿qué partes eran las que más frecuentabas antes del masivo aparte de la universidad?

INFORMANTE N°1: casas de amigos y amigas para hacer trabajos, como no me ubicaba bien, no iba sola

J: ¿lugares específicos de la ciudad?

INFORMANTE N°1: la tertulia, san Antonio, la loma

J: y para llegar a estos lugares en el transporte público en ese entonces era sencillo o era más complicado o es más complicado

INFORMANTE N°1: pues siempre uno se demora esperando igual que en el masivo, por unas partes mejora pero por otras no porque igual la seguridad estando en la estación difícilmente te atraque, ya que te bolsiqueen dentro del bus, igual no te van a dejar de robar en todas partes, la comodidad, no es lo mismo estar de pie con 50.000 personas más en un bus con aire acondicionado, a no tenerlo, los buses y el mío se llenan eso no cambia en lo más mínimo.

J: transporte masivo

INFORMANTE N°1: sí, es una cosa impresionante, antes igual el colectivo también era así, ahora por lo menos, se cuenta con aire acondicionado para no decir que vas tan mal

J: hablando de estas diferencias entre los tipos de transporte ¿cuáles son, a parte de la seguridad y la comodidad, otros aspectos importantes diferenciar estos dos tipos de transporte?

INFORMANTE N°1: el tiempo, yo me acuerdo que antes por la guerra del centavo esos buses iban a los que les marcaba y tú tenías opciones, o sea si te ibas a ciertos lugares tenías varias rutas depende de cómo tu quisieras irte si querías dar una vuelta más larga o ir más cómodo, para ir a la javeriana yo sé que la ruta ermita 2N10 me daba más vueltas, iba al ICESI, a la Sanbuenaventura, pero iba

más vacía, yo a veces madrugaba más y me iba ahí y aprovechaba a leer porque iba sentada, había para escoger

J: ¿el tipo de gente que había en los buses cambia en algún aspecto o siguen siendo las mismas personas?

INFORMANTE N°1: Yo creo que son las mismas de pronto ya no es tan, es que yo creo que los que se suben por detrás no es falta de dinero, nosotros lo hacíamos por parchar, porque era más divertido, además

J: ¿ahora en el masivo puedes hacer ese tipo de cosas?

INFORMANTE N°1: no, ahorita ya no, pero hay gente que se trepa por las barandas de las estaciones y se meten

J: ah ¿eso nunca lo has hecho?

INFORMANTE N°1: no

J: ¿nunca te has metido a la estación o a un bus sin pagar?

INFORMANTE N°1: no, yo recuerdo de hecho yo recuerdo unas dos veces cuando estaban los buses normales yo no pagué pasajes no sé por qué yo me subía y no le entregaba el pasaje y al señor y caía en cuenta acá en la casa que no había pagado el pasaje y me entraba cargo de conciencia porque esa no es mi forma de ser, pero yo creo que si debe haber que se metan por donde pueda

J: anteriormente para ir a centros comerciales, ¿frecuentas los centros comerciales?

INFORMANTE N°1: no con mucha regularidad, digamos que me queda muy cerca unicentro y frecuentemente pues voy a mercar, si quiero ir a cine, pues voy, si quiero sentarme a leer un ratico voy y ahora que hay esa fuente bonita pues voy, pero no con mucha regularidad por las actividades que yo realizo, licor no consumo y cuando consumía licor iba a un supermercado porque en el centro comercial es bastante costoso, si quieres gastar dinero vas a un bar y de una vez pasas un rato en un bar

J: ¿con quienes estabas en el centro comercial si estabas tomando o haciendo?

INFORMANTE N°1: pues estaba con amigos, con compañeros

J: ¿qué tipo de actividades realizabas?

INFORMANTE N°1: generalmente ir al cine o ir a tomarnos algo en el bar del centro comercial pero yo disfruto más ir a las casas de mi amigos o que mis amigos vengan acá, a mi mamá siempre le molestó que yo me quedara en casas

ajenas pues por la cultura *bugueña* por ser una niña, pero igual a mi me parece cuando habían buses normales yo me acuerdo que una vez abordé un blanco y negro como a las 12 de la noche y llegué a mi casa y fresca

J: ¿sin ningún problema?

INFORMANTE N°1: sin ningún problema

J: ¿desde dónde venías?

INFORMANTE N°1: Yo no recuerdo, no estaba muy bien para recordar

J: ¿estabas lejos de tu casa?

INFORMANTE N°1: si y yo llegué y el blanco y negro me dejaba al frente en la gasolinera, pero ahorita no, si son las 10 y 1 minuto ya no te dejan entrar y punto y de malas, eso ha cambiado muchísimo mi estilo de vida porque yo antes llegaba a mi casa a la hora que fuera

J: ¿cómo te parece el sistema de pago del masivo con tarjeta y no con dinero?

INFORMANTE N°1: ah bueno, eso es excelente porque inclusive ya hay que tener reservado, por ejemplo, a mí y a mis hermanos nos dan mesada para la semana porque no nos veíamos con nuestros papás, si tu vives con tu papá y te da diario lo que vas a consumir pues no hay ninguna diferencia y como a nosotros nos dan mesada yo sé que voy y recargo mi tarjeta para la semana y no puedo decir que no fui a la universidad porque no tenía como ir o no tengo garantizado mi ida a la universidad, pero si la forma de llegar a mi casa yo ya no llego a mi casa o sea yo salgo de mi casa y si yo salgo yo no llego porque es que venirme en un taxi además que me parece mucho más costoso tarde de la noche sola una mujer en un taxi tarde de la noche de pronto haya tomado o otra cosa, pues no es muy seguro

J: ¿o sea que hubo cambios en los horarios del servicio?

INFORMANTE N°1: eso me afectó a mi muchísimo porque si yo salgo, yo no llego y ya hablé con mis hermanos y mis hermanos saben, si yo salgo y ya son las 11, pues no me esperen porque yo en masivo no puedo volver yo me quedo donde esté además estoy con gente conocida, ahora último como mi mamá anda en Buga hace mucho me estoy quedando en otras casas o mis amigos vienen a mi casa, generalmente todo el mundo se ha quedado en mi casa alguna vez en su vida

J: ¿cuando están tus amigos acá o cuando vas a sus casas aparte de beber tomarse algoito que hacen?

INFORMANTE N°1: no me preguntes eso

J: Listo, eso tachado. Y si vas a viajar a Buga desde acá ¿cómo haces?, ¿te recongen tus papás y van? O...

INFORMANTE N°1: yo a Buga no voy hace mucho tiempo

J: pero ¿cuándo ibas a Buga?

INFORMANTE N°1: es que mi hermano hace un cierto tiempo que no recuerdo cuánto se graduó pero él tiene carro. Antes cuando yo iba para Buga yo iba hasta la terminal y abordaba el bus y me iba para Buga

J: en ¿transporte público?

INFORMANTE N°1: cuando estaba el transporte público me iba en taxi

J: hasta la terminal

INFORMANTE N°1: porque iba con maleta y aunque en el MIO también te pueden bolsiquiar y sacar las cosas, de todos modos el peso pues era muy incómodo entonces me iba hasta la terminal en taxi cuando iba con mi hermano cuando iba con poco equipaje me iba en bus sin ningún problema, ahora cuando tengo que viajar me voy en masivo hasta la terminal y de ahí me voy para Buga

J: ¿qué tan fácil respecto al transporte público colectivo es llegar a la terminal en masivo?

INFORMANTE N°1: mucho, te deja al frente

J: ¿el transporte público te daba muchas vueltas?

INFORMANTE N°1: se demoraba, bueno es que no sabría cómo decirte

J: o sea la ruta para llegar era sencilla igual

INFORMANTE N°1: es que sabes, yo no me acuerdo en qué me iba, yo creo que me iba en un transur que llegaba, me parece, es que ya no me acuerdo muy bien en que me iba, pero si no es sencillo, solamente es cuestión de esperar y hacer trasbordo en la torre de Cali o donde vayas a hacerlo para llegar

J: ¿los lugares por donde pasan hay alguna diferencia entre estos?

INFORMANTE N°1: no recuerdo eso

J: ¿aparte de la quinta que tuvo cambios significativos otras calles de la ciudad que recuerdes antes del masivo

INFORMANTE N°1: es que mirá que yo tengo un problema, llevo ocho años en Cali y yo no conozco Cali

J: en porcentaje, cuánto conoces de Cali, cuánto crees conocer

INFORMANTE N°1: es que ni siquiera sé que tan grande es Cali, mis amigos casi todos viven por la quinta o cerca a la quinta, yo vivo en toda la quinta, por ejemplo Juan Sebastián vive en la quinta, vos te bajás del bus y encontrás la casa de él, pues la universidad me queda en toda la quinta y para ir a la casa de Ana, pues los que más frecuento, la 66, pero que yo me desvíe mucho no es muy frecuente, la verdad no es muy frecuente, pues tengo pocos amigos que viven en otros sitios y cuando ya definitivamente no, quedamos de vernos en otra parte

J: o sea que conoces la parte de suroeste de la ciudad...

INFORMANTE N°1: si, es que en el norte no me ubico muy bien, no es que la verdad yo no soy la indicada para decirte ubicarte en Cali porque yo no sé

J: pero antes cuando viajabas a lugares sobre esta zona en transporte público, ¿hay alguna diferencia entre transportarse en ese medio y el masivo?

INFORMANTE N°1: ¿sabes qué me gusta mucho? es que por ejemplo están los mapas para uno que tiene un sentido de orientación pésimo, pues tu miras a ver por dónde vas, eso me gusta mucho; cuando tu salías a calle antes y tenías que buscar una dirección y no sabías cómo llegar le preguntabas a la gente en la calle y te decían aborde este y te daban vueltas por no sé dónde

J: dirección bugueña que llaman...

INFORMANTE N°1: la dirección bugueña exactamente. En cambio tu vas en el masivo o ves el mapa o tienes la grabación que te va diciendo cuál es la próxima parada aunque no todos lo utilizan porque hay maquinitas que no la ponen y hay gente que se pierde por eso, los viejitos sobre todo que no se ubican, pero eso es muy bueno, te ayuda a aprenderte las direcciones, las calles a saber dónde eetas para no pasarte

J: respecto de antes cuando ibas en transporte público toda esta zona, ¿cuánto porcentaje llegaste a conocer de esa zona, por decirlo de alguna manera, del suroeste de la ciudad?

INFORMANTE N°1: ¿cuánto llegué a conocer?

J: que tu consideres...

INFORMANTE N°1: no, pues muy poquito, mirá que de hecho hace muy poquito tiempo llegué a un sitio que yo no conocía jamás en la vida había visto que el

parque del acueducto y llegué en masivo, de hecho lo esperé fuera de la casa de Juan Sebastián y me dejó ahí

J: entre masivo y transporte público consideras que con masivo has conocido un poco más

INFORMANTE N°1: sí, pero no sé, no sabría decirte si se debe al cambio de sistema simplemente no sé, es que tengo otras amistades o algo así, de pronto en la Javeriana no tenía ese estilo de vida

J: ¿hubo cambios en tus rutas de desplazamiento a ahora que hay masivo y antes que había transporte público sobre la misma quinta? o sea ¿la oferta de transporte cambió?

INFORMANTE N°1: si, obviamente cambió. Lo que no me gusta es esperar tanto, o sea, si vamos a hacerlo por comodidad, a mi me gusta esperar en una estación, ¡llueve te vas a mojar, me parece muy cómodo, pero sí me gustaría que tuviera más buses que fuera más seguido el abordaje de los pasajeros, que hubiera más comodidad, yo no sé, ahí te dicen un número del tope de pasajeros que van pero te juro que ahí van por lo menos unas 20 personas más de lo que dicen, te lo juro, eso es una gran mentira, uno cómodo no va ahí, uno no se cae porque la misma gente hace presión para uno no caerse es que no hay ni siquiera dónde sujetarse

J: estas cuestiones de la cultura MIO, ¿crees que se aplica lo que se promulga?

INFORMANTE N°1: para nada

J: ¿no?

INFORMANTE N°1: para nada. Cali no es una ciudad culta. Cali es una ciudad culta, pero en este momento Cali no es una ciudad culta, o sea tu vez, antes esra bonito muy ordenado ahora para nada, de hecho uno ve por ejemplo las ancianitas y uno sabe que tienen prioridad y uno mismo les cede el paso pero uno ya las ve echando carterazos para abrirse el paso como puedan y uno sabe que sí, que siga señora bien pueda, la silla es suya, pero estos van llegando se van metiendo y se van colando

J: considerarías que si por lo menos algún allegado tuyo o un amigo tuyo que viva en una zona que no conozcas, ¿consideras que podrías llegar en masivo?

INFORMANTE N°1: ¿cómo así?

J: o sea, siguiendo las indicaciones de esta persona, ¿podrías llegar en masivo?

INFORMANTE N°1: si, yo he llegado en masivo a muchas partes que yo no conocía y que no tenía ni idea y he llegado, de pronto me embolate un poquito o ay me pasé un poquito, pero sí, uno llega. De hecho yo llego más fácil en masivo

que cuando llegaba en los buses normales, sobre todo porque me gusta mucho que estas grabaciones te van diciendo por dónde vas, no hay forma de que te pases a menos que definitivamente no tengas ni idea de donde estás y hay paradas y las paradas son las paradas y punto

J: para llegar a algún lugar, ¿alguna vez has consultado la página de Metrocali para saber cómo llegar o simplemente preguntas a alguien?

INFORMANTE N°1: pues yo reviso google maps y ahí me ubico y antes de abordar el bus le pregunto a un guarda o a alguien que esté allí para que me rectifique y me diga cómo llego y ya cuando esté allá, pues yo soy como muy precavida porque no tengo muy buen sentido de orientación entonces cuando llego al sitio vuelvo y pregunto hacia donde queda esta dirección y si

J: llegas fácil...

INFORMANTE N°1: si, relativamente fácil

J: me estabas diciendo que alcanzaste en algún momento a abordar un bus a las 12 de la noche, ¿sí? antes del masivo

INFORMANTE N°1: si, yo recuerdo que venía de San Antonio o la Tertulia, ya no me acuerdo

J: en este sentido, ¿tu tiempo libre y lo que realizas dentro de tu tiempo libre se ha visto afectado por la llegada del masivo?

INFORMANTE N°1: si claro,

J: ¿en qué medida lo dirías, de 1 a 5 que tanto ha cambiado tu tiempo libre desde que está el masivo, o sea las actividades que puedes desarrollar?

INFORMANTE N°1: yo creo que un 4, mentira, yo no las dejo de desarrollar, simplemente pues ya o no llego a mi casa o porque si es de salir, de salir hasta tarde, pues yo salgo. Siempre he salido con gente de mucha confianza, y no salgo con cualquier persona, entonces yo estoy contigo y me cogió la tarde y no puedo llegar te quedas en mi casa o yo me quedo en la tuya, pero no nos vamos a ir separados cada uno en un taxi. Obviamente si ya toca que pagar taxi, pues la economía si

J: ¿los lugares a los que vas han cambiado con el masivo también? ¿Cómo más afluencia de gente o algo así?

INFORMANTE N°1: si de pronto uno ve en San Antonio más peladitos, no solamente universitarios, niños de colegio que están allá parchados. Mentira, si ha cambiado muchísimo mi tiempo libre porque obviamente yo ya tengo que tener planeado con quien salir y dónde me voy a quedar o definitivamente no puedo salir

J: ¿a cuál lugar?

INFORMANTE N°1: o volverme a las 10:30 por obligación y a las 10:30 a mi edad a las 10:30 no es buena hora para estar en la casa un fin de semana

J: cuando decides quedarte por fuera, porque el masivo te obliga a estar allí debido a que ya no pasa más, ¿por qué otros motivos decides quedarte?

INFORMANTE N°1: ah pues porque estoy con amigos porque tengo una relación de mucha confianza, entonces de pronto nos quedamos en la casa de alguno de ellos a seguir charlando o a seguir consumiendo licor si lo estamos haciendo. Vamos a jugar o vamos a hacer otra cosa o vamos a jugar a mi casa o vamos a ver películas o ya terminamos de farandulear en la loma. Porque pues es igual uno ya digamos que se tomó sus traguitos o lo que sea y pues llegar a su casa, pues que pereza

J: ¿cuándo te transportas en masivo siempre lo haces con amigos?

INFORMANTE N°1: no, pues si tengo que andar sola, ando sola. Con mi hermanos cuando tengo que hacer alguna vuelta en particular. Con mi hermanito menor sobre todo porque el mayor tiene carro. Por ejemplo cuando vamos a hacer vueltas al centro ahorita como estamos en la compra de apartamento, entonces vamos juntos a hacer las vueltas de la notaría, pero que salgamos juntos, pues no, rara vez

J: pero si salen juntos entonces ¿no lo hacen en masivo?

INFORMANTE N°1: por eso, si vamos a irnos para Buga vamos en el carro de mi hermano. Yo me voy con él desde aquí para Buga

J: por lo menos para cine, o si se quieren tomar algo entre ustedes

INFORMANTE N°1: y recogemos a la novia de mi hermano en el carro y nos vamos

J: entonces si es con tus hermanos y con tu familia aquí, ¿es en carro no en masivo?

INFORMANTE N°1: de hecho yo creo que mi mamá no se montaría en un masivo pero ni porque le paguen

J: Listo, perfecto. Esto es todo lo que necesitamos

INFORMANTE N°2

Hombre, 22 años, Estudiante U. San Buenaventura

Fecha: 5 junio 2012

Ubicacion: Ciudad 2000

J: ¿Cuántos años tienes?

INFORMANTE N°2: 22

J: ¿En qué Universidad estudias?

INFORMANTE N°2: En la Universidad de San Buenaventura Cali

J: ¿Hace cuanto estudias en esta institución?

INFORMANTE N°2: 4 años y medio

J: ¿En qué barrio vives?

INFORMANTE N°2: Ciudad 2000

J: ¿Cuándo entraste a esta universidad operaba el MIO?

INFORMANTE N°2: nonas

J: ¿Qué tipo de transporte utilizabas para desplazarte hasta la universidad?

INFORMANTE N°2: Recre 5, lo que ahora es R7

J: ¿Además de la universidad que lugares frecuentabas?

INFORMANTE N°2: No recuerdo, pues...el barrio el diamante, Univalle

J: ¿en tu tiempo libre a que lugares te dirigías?

INFORMANTE N°2: Univalle, Barrio el diamante

J: ¿Qué tipo de actividades realizabas en Univalle?

INFORMANTE N°2: Fumar al soco...encontrarme con unos amigos y tomar algo...escuchar música, relajarme, cero estudios

J: ¿Más o menos cuanto tiempo te quedabas en este lugar?

INFORMANTE N°2: De dos a 5 horas

J: ¿Hasta qué hora del día?

INFORMANTE N°2: A veces hasta el medio día. a veces hasta las 11 pm

J: ¿En qué te transportabas?

INFORMANTE N°2: Recreativos 5

J: ¿Para ir y para desplazarte a otro lugar al salir de la universidad?

INFORMANTE N°2: Coomoepal 7, Pance 4, a veces caminaba, hubo un tiempo que lo hice en bicicleta...en ese momento ya estaba el Masivo

J: ¿Cuándo salías de univalle regularmente a donde te dirigías después?

INFORMANTE N°2: A mi casa

J: ¿Siempre?

INFORMANTE N°2: Regularmente. Otras veces al caney, a la casa de Poncho o a donde Eber

J: ¿Si te desplazabas donde Eber o donde poncho hasta que hora te quedabas?

INFORMANTE N°2: Donde Poncho me quedaba hasta el amanecer. Donde Eber hasta las 2 o 3 de la mañana

J: ¿Y de donde Eber hacia donde te desplazabas regularmente?

INFORMANTE N°2: Mi house

J: ¿En qué medio de transporte y con quienes frecuentabas estos lugares?

INFORMANTE N°2: En bus

J: ¿A las 3am conseguías bus?

INFORMANTE N°2: A esa hora a pie

J: ¿Cuándo comenzó a operar el MIO cuales fueron los principales cambios que notaste en tu manera de desplazarte por la ciudad?

INFORMANTE N°2: Caminar hasta la parada del MIO, cambio de rutas, la recreativos 5 paso a ser recreativos 7

J: ¿Cómo te afectó este cambio de rutas?

INFORMANTE N°2: No fue muy impactante, aunque al principio si me altrero un poco y tuve que estar muy pendiente a ver qué pasaba con las rutas que yo más usaba, mis rutas de bus no cambiaron mucho. Y al principio no utilizaba mucho el masivo

J: ¿Por qué lo empezaste a utilizar?
¿Con que frecuencia haces uso del MIO?

INFORMANTE N°2: Curiosidad primero, luego porque los sitios que frecuentaba, el que llevaba más cerca era el masivo. Por ejemplo: la biblioteca departamental...el museo la tertulia Unicentro. Aun no lo uso mucho, pero por lo menos lo uso una vez por semana

J: ¿A estos lugares utilizabas también bus?

INFORMANTE N°2: Si

J: ¿Para dirigirte a algún lugar, como la tertulia, que te motiva a hacer uso de bus o MIO

INFORMANTE N°2: MIO

J: ¿Cuál de estos medios prefieres?

INFORMANTE N°2: Depende... por ejemplo pa' ir a la U o al trabajo, Bus. Cuando es de paseo o de ratos libres, el MIO. Por ejemplo la tertulia y el estadio

J: ¿Por qué el bus para estudiar y trabajar, y el MIO para tu tiempo libre?

INFORMANTE N°2: Andar en MIO es un paseo, eso se demora tanto y hay que hacer tantos transbodos que para ir a algunos lugares hay que tener bastante tiempo. Por ejemplo pal trabajo hay una ruta directa y pa' la U también pero si estoy en el trabajo y quiero ir a la U, ahí también incide el lugar desde donde voy a desplazarme. Para ese último caso tomo MASIVO, o sea... cuando estoy en mi casa y voy pa' la U, abordo Bus. Pero cuando estoy en el trabajo y voy pa' la U, abordo masivo.

J: ¿Actualmente cuales son los lugares que frecuentas en tu tiempo libre?

INFORMANTE N°2: Museo la tertulia, San Antonio, Biblioteca departamental

J: ¿Hasta qué hora sueles estar en estos lugares?

INFORMANTE N°2: Universidad, 9:30pm; trabajo, 6pm; biblioteca, 5pm; San Antonio 9pm, a veces hasta el medio día

J: ¿Consideras que la entrada en servicio del MIO generó cambios en tu manera de desplazarte por la ciudad en tu tiempo libre, fuera del trabajo y el estudio?

INFORMANTE N°2: Si bastante, me transporto más fácil, me siento más seguro, siento que si estoy en el MIO no me pierdo

J: ¿Qué porcentaje de la ciudad, crees que conocías antes del MIO, y cual consideras que conoces actualmente?

INFORMANTE N°2: 10%

J: ¿Y actualmente cuanto crees que conoces?

INFORMANTE N°2: 30%

J: ¿Podría decir que el masivo te permitió conocer la ciudad, o a que se debe este incremento?

INFORMANTE N°2: A que tuve ganas de conocer un poco más la ciudad y cambiar algunos hábitos. Con Masivo o no, igual lo hubiera hecho

J: ¿El masivo te facilito hacerlo?

INFORMANTE N°2: Sí, señor

J: ¿Cuáles son las principales diferencias entre el MIO y el bus?

INFORMANTE N°2: Las rutas, la organización del MIO se ve más agradable, más confiable, los interiores de los buses. Es más placentero ir en un MIO, por la forma que conducen los choferes por el espacio interior. Me siento más seguro andando en un MIO por que se que no hay pierde en eso.

J: ¿Entonces el bus es inseguro?

INFORMANTE N°2: Si me quedo dormido me paso y pues devolverme cómo, si de pronto no conozco de mi destino pa' allá... ¿si me hago entender?, es que me ha pasado. En cambio en un Masivo voy a la fija, si me pierdo...pues pregunto y abordo otra ruta, y si esa no era pues abordo otra

J: ¿Recuerdas como era la ciudad antes de las obras del MIO?

INFORMANTE N°2: No, conocía muy poco y por donde pasa ahora el MIO no me desplazaba en ese entonces.

J: Sin embargo, ¿crees que desde que el MIO funciona la ciudad ha cambiado en algún aspecto?

INFORMANTE N°2: Si, es posible.

J: ¿En qué aspectos crees que pudo cambiar?

INFORMANTE N°2: Se ve la inversión en la ciudad y aunque no pueda notar mucho el cambio. Sí es seguro que la ciudad tiene una forma distinta con ese, por ejemplo, se construyeron más paradas de buses, se arreglaron las carreteras, se construyeron calles nuevas.

J: ¿Has notado cambios en las personas en general con este servicio de transporte masivo, o es igual que antes y no ha habido cambios?

INFORMANTE N°2: ¿Cambios?, no pues no sé.
¿Cómo así?

J: Es decir, diferencias en los comportamientos de las personas y su forma de transportarse entre antes sin masivo y ahora con masivo

INFORMANTE N°2: No, nada.

J: ¿El horario de servicio del MIO afecta tu tiempo libre?

INFORMANTE N°2: Sí, como el MIO trabaja hasta las 11 de la noche puedo quedarme hasta más tarde en los lugares que frecuento

J: ¿Te ha afectado económicamente?

INFORMANTE N°2: No creo

J: ¿Qué actividades realizas en San Antonio?

INFORMANTE N°2: Ver la ciudad, escuchar cuenteros, tomar unas birras, encontrarme con gente

J: ¿Con quienes vas?

INFORMANTE N°2: A veces salgo a comprar cosas. Voy solo o voy con amigos

J: ¿Antes de llegar a san Antonio te encuentras con ellos o solo te encuentras con ellos una vez llegas a san Antonio?

INFORMANTE N°2: Las dos

J: Si es antes, ¿tienes algún punto de encuentro en particular?

INFORMANTE N°2: Sip

J: ¿Cuál?

INFORMANTE N°2: Puede ser Comfenalco o santa librada

J: ¿La estación santa librada?

INFORMANTE N°2: Si

J: ¿Además de esta estación hay otra donde por lo regular te encuentras con personas?

INFORMANTE N°2: San Bosco, Universidades

J: ¿Cuánto dura en promedio un viaje en Bus y uno en MIO? si te desplazas al lugar más lejano que frecuentas?

INFORMANTE N°2: Si me desplazo a donde poncho en Coomoepal 7, me demoro 40 minutos; en masivo serian 60 minutos

J: ¿Cuántos trasbordos harías?

INFORMANTE N°2: En bus, ninguno. En Masivo, dos.

J: ¿Para vos cual es la mayor fortaleza del MIO y cual su mayor debilidad?

INFORMANTE N°2: Fortaleza, que no me pierdo y voy seguro en mi trayecto. Si no conozco ninguna ruta que me lleve a un lugar, fijo abordo MIO. La mayor debilidad de el MIO es que no hay muchas rutas y hay partes donde no llega.

J: ¿Y la del bus?

INFORMANTE N°2: Es muy rápido en la mayoría de los casos en que lo he usado

J: ¿De 1 a 5 siendo 1 muy malo y 5 excelente como calificarías el servicio del MIO?

INFORMANTE N°2: 3

J: ¿Y cuanto le das al servicio del bus de 1 a 5?

INFORMANTE N°2: 3

J: ¿Es decir que el MIO es cómodo pero lento y el bus inseguro pero rápido?

INFORMANTE N°2: No siempre es así. Pero haciendo un balance, pues sí.

J: ¿Si estas en algún lugar hasta después de las 11pm, además del taxi crees que haya probabilidad de llegar a otro destino en bus o MIO?

INFORMANTE N°2: No, ya paila

J: ¿Después de esa hora solo queda esperar a que funcione el sistema, si no puedes utilizar taxi?

INFORMANTE N°2: O caminar una buena parte de la noche

INFORMANTE N°3

Hombre, 21 años, UniValle San Fdo.

Fecha: Mayo 30 2012

Ubicación: Villas de Veracruz

J: ¿Cuántos años tienes?

INFORMANTE N°3: 21 años

J: ¿Donde estudias?

INFORMANTE N°3: En Univalle San Fernando

J: ¿Cuánto tiempo llevas estudiando en Univalle?

INFORMANTE N°3: pues yo entre a los 16, pero comencé en administración y después me pasé a otra carrera, comercio exterior

J: Antes de entrar a la Universidad, ¿en qué te transportabas a los lugares que frecuentabas?

INFORMANTE N°3: pues yo casi que solo iba al colegio, entonces pues la ruta del colegio me recogía y me dejaba, pero a veces pues me montaba en bus para salir con amigos y amigas...

J: al entrar a la universidad, ¿cuál era tu medio de transporte?

INFORMANTE N°3: pues obviamente el bus porque yo vivo muy lejos, claro que a veces mi primo me tiraba cerca cuando él iba para su U...y si me quedaba estudiando o pendejando donde algún amigo que viviera cerca a veces caminábamos sino nos llevaban...

J: ¿en dónde vives?

INFORMANTE N°3: yo vivo en el norte, villas de Veracruz, cerca de la 14 de calima...bueno no tan cerca pero si...todo me queda lejos

J: ¿cuál es tu estrato socioeconómico y tu comuna?

INFORMANTE N°3: creo que es 3 pero no sé...no sé a cómo llegan los servicios de mi casa...no estoy seguro si es la comuna 5 o 4, tendría que preguntarle a mis cuchos...pero digamos que la 5...

J: ¿desde hace cuanto vives en este sector?

INFORMANTE N°3: toda la vida he vivido en las misma parte prácticamente, antes vivía en chiminangos pero nos cambiamos porque esos apartamentos eran muy pequeños y por allá se estaba poniendo muy caliente la cosa, una vez robaron varias casas como en una semana o un mes no me acuerdo bien entonces salimos casi corriendo de ese hueco...

J: ¿más o menos cuanto te tardabas en llegar a tu Universidad? Y ¿que otros lugares frecuentabas al iniciar tu carrera universitaria?

INFORMANTE N°3: yo creo que como casi 1 hora me demoraba en llegar a la U, claro que si tenía parcial o taller me tocaba levantarme más temprano pa que el bus no se fuera tan lleno y que las calles no estuvieran tan tediadas de carros...pero como mi U es sobre la 5ta cuando estaban arreglando algunas cosas por allá del MIO eso uno se demoraba a veces hora y media, lo chimbo es que ahora obligado me toca coger esa mierda o sino caminar mucho y uno llega mamado porque toca subir esa montaña para llegar a estudiar...pues cuando entré a estudiar allá casi no salía porque no tenía amigos y además era menor entonces salir a rumbear era complicado pero claro que a veces me metía mis guasqueadas...casi siempre en la casa de alguno de mis compañeros o sino en un barsito al lado de la U que nos dejaban meter, llegaba re borracho a mi casa, una vez me vomité por la ventana del bus...pero nadie se dio cuenta...(risas)

J: antes de cumplir la mayoría de edad, ¿qué tipo actividades realizabas en tu tiempo libre? Y cuándo la cumpliste, ¿en qué sentido se alteró ese tiempo libre?

INFORMANTE N°3: como te digo, casi siempre salíamos donde amigos o amigas o en la esquina de la U, de resto pues siempre he ido al estadio con mi papá y obvio a centros comerciales como chipichape o palemotto que es más barato, a ver cine o comer algo...pero cuando cumplí los 18, mejor dicho salí a toda movida de catre y cambiada de bombilo que hubiera (risas)...y pues como trabajaba ayudándole a mi cucho en la tienda entonces tenía platica pa bebérmela...o pa comer algoito y salir con alguna hembra...

J: ¿usualmente con quienes sales a realizar estas actividades?

INFORMANTE N°3: pues ahora casi todo con mi novia, claro que a veces pues toca pegarse la escapadita porque tampoco es bueno mantener con el culo pegado, hay que darse un respiro de vez en cuando así de pronto uno levanta

alguito por ahí...antes de tener novia mantenía con dos parceros y una amiga saliendo a comer, de las dos comidas (risas), o a ver cine, a mi me gusta mucho el cine...

J: ¿solo sales a comer en centros comerciales?

INFORMANTE N°3: casi siempre sí, pero en ocasiones especiales toca meterse el bolsillo a drill pa sacar al culito a algún lado fino...y además en los centros comerciales está todo...

J: ¿actualmente qué tipo de transportes utilizas para desarrollar estas actividades en tu tiempo libre?

INFORMANTE N°3: ¿o sea fuera del estudio?, pues desde hace como dos años ando en carro lo más que puedo, claro que con esa gasofa tan cara no sé puede abusar, pero si salgo con mi novia toca andar en carro porque como la voy a montar en bus o MIO, y taxi pues más bien tanqueo el carro...si salgo con parceros o salgo de rumba seguramente toca coger taxi en lo posible pagando haciendo vaca, sino pues como a casi todo lado ya pasa el MIO pues en MIO, pero si puedo montarme en otro bus mejor...

J: ¿por qué prefieres el transporte público en lugar del MIO?

INFORMANTE N°3: es que como te dije ese MIO es una mierda, mantiene lleno, va lento, a veces ni prenden ese aire, pero como es lo único que lo lleva a uno a casi todo lado pues no hay de otra...me gusta más los buses porque a veces van más rápido sobre todo en la guerra del centavo, una vez llegué a mi U como en 20 o 30 minutos...con las güevas en la garganta pero llegué de una...claro que pa que, el MIO tiene sus cositas, pero es mejor montarse por la mañana tipo 10 hasta por ahí las tres de la tarde porque después eso se vuelve un mierdero con tanta gente, también es como más seguro claro que he escuchado que a algunas personas o en algunas rutas han robado pero pues a mí nunca me ha tocado eso, o el aire acondicionado cuando lo ponen es lo mejorcito...

J: ¿esos serían para ti las principales diferencias entre ambos tipos de transporte?

INFORMANTE N°3: sí pero también está que el MIO es Nuevo y tiene algunos buses bonitos, es muy chistoso porque supuestamente los conductores deben respetar las normas y todo pero a esos no se les ha quitado el busetero de rio killer que llevan en la sangre...ya se pasan semáforos en rojo y le tiran el bus a la gente...

J: ¿a qué te refieres con “busetero de rio Killer”?

INFORMANTE N°3: pues a que son unos atarbanes atravesados, le cierran las puertas a la gente en la cara, y le tiran los buses a los carros chiquitos, te lo digo porque me pasó que casi me da un P10A mientras trataba de meterse a la vía

mientras yo la tenía, ese día se me murieron las lombrices donde me dañara el carro mi papá me mata...en eso todavía son igualitos a los a los buseteros normales...lo de la tarjeta recargable también me parece una chimba porque no tengo que andar con la plata entonces recargo lo de la semana o lo que vaya a usar y sé que no me voy a quedar tirado, igual a veces me sale un solo pasaje como cuando voy al médico a esas citas de 5 minutos que más se demora uno en llegar y que lo atiendan. Lo otro es que ya uno puede llegar relajado a la casa más tardesito porque el MIO pasa hasta las 11pm pero uno lo puede coger a las 11:30 y llego relajado a dormir...

J: cambiando un poco de tema, ¿qué tipo de actividades realizas en los centros comerciales que frecuentas, chipichape y palmetto?

INFORMANTE N°3: Como te dije a mi me gusta mucho el cine, pero en chipi es muy caro entonces me pego la ida a palmetto, pero a comer si me gusta ir más a chipi porque hay más variedad, igual a veces me tomo unas cervecitas o voy a conversar y a ver culitos, claro si no voy con mi novia, porque con ella casi siempre voy es a comer y luego a seguir comiendo...pero a palmetto solo voy a cine y sobre todo los miércoles que queda más barato con tapa quatro, así mantengo contenta a la nena...

J: para ir a estos lugares, ¿en qué te transportas?

INFORMANTE N°3: Si voy con mi novia en el carro pero a veces que me pego la ida con los muchachos si voy en MIO o buseto o me arriman a veces...

J: ¿Si vas en MIO o Colectivo hay alguna diferencia en el tiempo de desplazamiento?

INFORMANTE N°3: Es que si voy en MIO me toca coger primero alimentador y luego el bus, pero el alimentador lo cojo como 3 cuadras de mi casa, mientras que el bus me toca caminar resto para coger el que me lleva a chipichape...la vaina es que si me monto en buseto me demoro como 20 minutos mientras que en MIO si estoy de buenas me tardo como media hora y eso si lo cojo apenas llegue a la estación, porque a veces uno se pone a creerle a esos tableros que hay ahí y eso es pura mierda, a veces llega el MIO fantasma, porque se abren las puertas y el MIO por ningún lado...entonces uno se puede demorar como hasta una hora en llegar a chipi y pues palmetto ni se diga, allá si prefiero pegarme la caminata a coger el buseto porque en MIO tengo que hacer como mil trasbordos y eso le come a uno resto de tiempo que toca salir como con dos horas de anticipación...

J: ¿cuales dirías que son las ventajas y desventajas más significativas del servicio del MIO?

INFORMANTE N°3: Desventajas: la lentitud, el tiempo, la demora, lo lleno que se pone a veces, que crea congestión, y que a veces a uno le toca caminar mucho pa llegar a donde se coge el bus o a donde va a llegar a parcharse...

Ventajas: la seguridad, en eso si pa que pero el MIO es muy seguro por lo menos para mí, lo de la tarjeta recargable y eso de los pasajes con el tiempo, y pues en algunos buses el aire acondicionado, los horarios de servicio hasta casi medianoche y de resto nada más...

J: ¿consideras que las actividades que realizas en tu tiempo libre han cambiado desde que el MIO entró en funcionamiento?

INFORMANTE N°3: Podría decirse que sí, porque cuando no tengo mucho dinero para salir en el carro, el MIO me permite estar hasta tardesito en la calle y puedo aprovechar, porque igual si me quedo rumbeando o algo solo tengo que esperar como hasta las cinco de la mañana para irme pa la casa y me ahorro lo del taxi y más bien me lo bebo...

J: ¿qué opinión te merece la llamada “cultura MIO” de la cual se habla en los buses?

INFORMANTE N°3: Que esa vaina es pura mierda, eso no se aplica, uno ve gente como yo sentada en las sillas azules, y a los viejitos parados, cuando uno quiere salir del bus más lo menten en esas estaciones, nadie hace fila sino pa comprar o recargar la tarjeta y eso que obligados...

J: ¿Hay algún efecto económico sobre tus actividades desde que el MIO funciona?

INFORMANTE N°3: Pues no realmente solo eso que dije de que a veces uno alcanza a hacer vueltas y se gasta un solo pasaje, porque igual cuesta lo mismo que el bus,

J: ¿Cuándo vas al estadio en que vas y con quienes?

INFORMANTE N°3: Pues si el Cali juega en el pascual, toca en MIO porque si uno se va en bus depronto lo atracan...pero si juegan en el estadio del Cali obvio toca en carro porque hay que ir hacia Palmira y allá no lo lleva a uno sino los intermunicipales de la terminalita...casi siempre voy con mi cucho, sino toca solo, o muy rara vez mi hermana se pega al paseo...

J: Si es en el pascual, ¿Cuánto tiempo tardas en llegar?

INFORMANTE N°3: Pues todo depende que tan lleno esté el MIO y la estación, porque yo no me monto si va muy lleno, me incomoda muchísimo tanta gente...si me puedo ir en el primero que pasa relajado, me demoro como 30 minutos, pero si me toca esperar me puedo demorar hasta una hora porque también esos MIOs uno detrás de otro se congestionan más...

J: ¿Aproximadamente cuanto tiempo por lo regular debes esperar por una ruta en la estación o en el paradero?

INFORMANTE N°3: Pues todo depende de la hora, porque si es muy tarde se demoran hasta 20 minutos, o en hora pico uno uede quedarse eperando hasta media hora, pero en horas suaves entre 5 y 10 minutos, claro que yo creo que eso también depende mucho de la ruta que se vaya a coger porque hay unas que se demoran muchísimo...

J: además del estadio y los centros comerciales mencionados, ¿qué otros lugares frecuentas y en que te desplazas?

INFORMANTE N°3: La casa de mi novia, y el parque del perro, cuando hay platica pa rumbear...a la casa de mi novia voy en carro sino me da pereza la caminada que me toca pegarme y ese barrio no es que sea muy bueno en la noche pairme en MIO o bus, eso queda por la simón cerca de calipso. Al parque del perro voy en MIO, carro, bus o caminando desde la U, todo depende de con quien vaya o que tanto vaya a hacer, porque en carro uno no puede enrumbarse tanto porque toca manejar y luego lo joden a uno con una multa.

J: ¿Con quienes frecuentas el parque del perro y que actividades realizan?

INFORMANTE N°3: Casi siempre con mi amigos de la U porque salimos de clase y pegamos para allá sobre todo los viernes...nos enrumbamos, bebemos, comemos, hablamos mierda, nos vamos de levante, obvio sin mi novia, y ya...y luego pa la casa a dormir si no hay remate...

J: ¿Cuales consideras son los impactos que ha tenido el MIO sobre la ciudad, desde que está funcionando?

INFORMANTE N°3: Realmente me parece que la cara de Cali cambió, por lo menos las zonas por donde pasa el MIO muchas están bien cuidadas, porque me acuerdo por donde pasaba el bus del colegio cuando era pequeño y muchas partes eran muy feas, ahora han cambiado bastante, es un poco más seguro moverse por la ciudad, al menos en esos buses, lo malo es que el MIO también afecta muchísimo las congestiones en la ciudad, hay muchos semáforos y por lo menos la calle 5ta quedó muy angosta con ese MIO.

J: ¿Cuánto porcentaje de la ciudad crees conocer?

INFORMANTE N°3: Pues el norte me lo conozco casi todo y tambien como el centro, yo creo que por ahí un 40%, pero pues no sé qué tanto con seguridad...

J: ¿Antes del MIO cuanto crees que conocias?

INFORMANTE N°3: Uy yo diría que menos del 10% de la ciudad

J: ¿Podría decirse que el MIO ha permitido que esto se hay incrementado?

INFORMANTE N°3: No sabría decirte porque es que con el carro me he metido por lugares que no conocía bien...pero también con el MIO he estado en lugares que nunca en mi vida había estado y que ni sabía que existían...podría decir que el MIO ha ayudado a esto pero no que sea la razón de ese incremento, además también porque pequeño ni salía, ahora grande es que he conocido más...

J: ¿Cuáles son las principales razones por las cuales te transportas en MIO?

INFORMANTE N°3: Para ahorrarme lo de la gasolina sobre todo, cuando ando corto pues me toca andar en eso, o porque no conozco el lugar a donde me toca ir, prefiero conocer primero en bus o MIO a donde voy a ir si no sé dónde queda...

J: para finalizar ¿Cuál medio de transporte prefieres, el MIO o el transporte público colectivo?

INFORMANTE N°3: mi carro...si lo pones así entre esos dos, pues prefiero el MIO 1000 veces más, porque ando más relajado en el pero no porque sea mejor.

INFORMANTE N°4:

Mujer, 25 años, U. San Buenaventura

Fecha: junio 3 2012

Ubicación: Chipichape

J: ¿Dónde vives?

INFORMANTE N°4: en la flora, cerca al éxito

J: ¿Cuántos días a la semana utilizas el MIO?

INFORMANTE N°4: casi que toda la semana, para decirte un numero yo creo que al menos cinco seis días

J: ¿Cuándo lo abor das regularmente a dónde vas?

INFORMANTE N°4: este, a todo lado. Porque yo no tengo carro, y el colectivo me da desconfianza.

J: ¿por qué desconfianza?

INFORMANTE N°4: yo casi no utilizo el colectivo porque a los lugares donde voy también pasa el MIO, y es más seguro. Claro que el colectivo me llevaba más rápido a la U, claro que como ya casi no tengo que ir no me preocupa tanto. Pero tu sabes que en el colectivo uno no puede sacar un celular o irse escuchando música porque uno nunca sabe quien está pendiente de lo que uno tiene.

J: ¿En el MIO esta situación es diferente?

INFORMANTE N°4: Para mí sí lo es porque uno se sube en MIO en las estaciones y hay cámaras y vigilantes que a uno le da cierto fresquito, como un aire de seguridad, claro que he escuchado que en el MIO roban pero a mí no me ha tocado. En cambio un día que me fui en blanco y negro, cuando estaba como en segundo o tercero se subieron a robar unos tipitos que cantaban rap, a mí me robaron el celular y un mp3, ese día llegué llorando a la Universidad y desde ese día le cogí pánico a esa ruta y me seguí yendo en recreativos. Esa ruta sí la cojo vacía desde mi casa si voy a la U. El MIO es súper seguro, uno puede escuchar música en el celular sin el miedo a que se lo arranquen por la ventana o teniendo que esconderlo por allá refundido en el bolso, por lo menos ahora uno puede ir tranquila sin que le pase nada en MIO.

J: ¿ya no utilizas el TPC?

INFORMANTE N°4: ya no tanto como antes, como pusieron el MIO por la 3ra Norte ya me subo sin problema, claro que casi siempre la estación está llena, porque es muy pequeña para toda la gente que se sube, espero que con esa terminal que están haciendo eso mejore, porque uno se siente como empacado al vacío.

J: ¿a qué lugares vas en TPC?

INFORMANTE N°4: si lo uso es porque necesito llegar rápido o definitivamente no sé cuál ruta de MIO pasa, pero la mayoría de veces es si tengo que hacer algo por la autopista, para ir a visitar a unos familiares o depro a la casa de unas amigas que viven por el Carrefour de la 70. Es un poco complicado ir a algunos lugares porque como han restringido los buses en algunas zonas uno no sabe cómo llegar sino en MIO, y eso porque ese MIO no es que lo deje a uno precisamente donde necesita llegar.

J: ¿en MIO que lugares frecuentas en tu tiempo libre?

INFORMANTE N°4: Mantengo en chipichape o unicentro, antes mantenía donde mi novio, pero ya no tengo. Y a veces voy a San Antonio, pero me toca caminar desde santa librada.

J: ¿con quienes vas a estos lugares?

INFORMANTE N°4: casi siempre con amigos, claro que depende, porque si voy a chipi o a uni si voy de compras a lo mejor y voy con mi mamá para renovar el closet o a ver pelis. Pero a San Antonio sí es seguro que voy con las chicas. Si hay plática nos vamos de rumba por la 66 o acá por menga, pero eso es muy ocasional, todos viven lejos de menga menos yo.

J: ¿Qué actividades realizas en los centros comerciales?

INFORMANTE N°4: casi siempre vitrinear y antojarme, ver películas, sentarnos a hablar un rato en las plazotitas, tomarnos o comer algo, y obvio comprar cuando hay plata.

J: ¿en San Antonio que hacen?

INFORMANTE N°4: nos sentamos a hablar, compramos vino y algunos de mis amigos fuman yerba, yo no fumo pero no me molesta. Nos quedamos hasta que nos saca la policía casi siempre.

J: Cuando los “saca” la policía, ¿logran acceder a transporte para regresar a casa?

INFORMANTE N°4: si nos regresamos a la casa a veces no, sobre todo los domingo porque uno sale de allá y cuando llega a una estación después de las 10 ya no se puede hacer nada, eso sí es lo peor del MIO, eso debería ser todo el día

J: ¿en qué horarios prefieres andar en MIO?

INFORMANTE N°4: a mí me gusta que las clases me queden después de las ocho para no madrugar y poder ir más cómoda en MIO, y si es de noche dejo que pasen a veces hasta las nueve para irme para mi casa en MIO, porque irse a las seis es imposible montarse.

J: ¿y en tu tiempo libre que horas prefieres?

INFORMANTE N°4: si es en la mañana de un sábado o domingo, después de las 10 todo está bien, entre semana si estoy en vacaciones y no trabajo cualquier hora que no sea pico, porque ese transporte es horrible a esas horas, uno no puede ni salir de esos buses porque la gente no se quita, todos estorban, una vez me tocaron las nalgas en esos tumultos, ese día me puse histérica de la rabia que me dio y más porque entre tanta gente uno no sabe quien fue.

J: ¿entre el MIO y el TPC cual prefieres?

INFORMANTE N°4: si se pudieran mezclar sería genial, porque en MIO uno está más seguro pero en el colectivo se llega rápido. Obvio prefiero el MIO por más que se demore y por más que me saque la rabia a veces. Eso de la seguridad es importantísimo y más para uno de mujer.

J: ¿Cuáles son otras ventajas del MIO sobre el TPC?

INFORMANTE N°4: la seguridad sobre todo, pero también se puede decir que la comodidad cuando toca el bus vacío, ahí si se disfruta del viaje, el aire acondicionado es vital, aunque algunos buses ni lo prenden. Lo de la tarjeta

también es importante, porque uno no tiene que sacar plata ni contarla, yo ni abro mi billetera solo la acerco y listo.

J: ¿Cuáles serían las desventajas?

INFORMANTE N°4: la demora, esas rutas son lentas, los tableros esos te dicen un tiempo de llegada y es mentira, las horas picos en las estaciones son terribles, si uno va a recargar la tarjeta es mejor hacerlo en un puesto de chance porque ir a la estación implica como media hora de fila. Si uno necesita estar puntual le toca salir con hora y media de anticipación o más si no ha recargado. Algunos buses dan muchas vueltas por los mismos lugares, les cambian las rutas y no avisan. Una vez duré como 40 minutos parada como una pendeja esperando el A05 y eso nunca pasó, un tipo de otro bus me dijo que ya no paraba donde estaba y me tocó caminar como otro barrio para subirme en esa ruta.

J: si te pregunto un porcentaje ¿Cuál sería la medida que crees conocer de la ciudad?

INFORMANTE N°4: yo creo que ni el 20%, de mi casa a salgo a lugares específicos, no me pongo a dar vueltas. Yo creo que si me dejan tirada por algún barrio lejos de la autopista me muero. Yo solo salgo a los lugares conocidos, si voy a algún lugar nuevo será a visitar a algún amigo pero primero voy con el para saber cómo llegar.

J: ¿Cuál es el mayor cambio que crees que el MIO ha impuesto en tu cotidianeidad?

INFORMANTE N°4: prácticamente se lo impusieron a toda la ciudad, yo creo que a todos nos cambió la vida de alguna forma, más a la gente que vive sobre la 5ta, pero a mí personalmente me toca estar lista con más anticipación si debo ser puntual, como para ir a trabajar o a clase, toca caminar más para ir a coger alimentador o para llegar a la estación. Y pues como te he dicho ando más segura por la ciudad.

J: ¿hay algún efecto económico en este sentido?

INFORMANTE N°4: tal vez la tarjeta, si me quedo sin plata la tarjeta va a estar cargada, porque mi mamá me la recarga semanalmente. Pero de resto no más porque el pasaje cuesta igual, claro que si debo hacer alguna diligencia corta a veces solo me gasto un pasaje.

J: Comparando el servicio del MIO y del TPC ¿Cuál te parece mejor?

INFORMANTE N°4: definitivamente el MIO pero cuando no son horas pico, porque el colectivo siempre va a ser igual. Otra de las cosas que se me olvido decirte es q otra cosa que impacta mucho son los trasbordos, eso le quita a uno muchísimo tiempo, porque las rutas no son puntuales o van llenas y no cabe uno.

J: ¿Cuál crees tú que es el lugar de la ciudad más transformado por la implementación del MIO?

INFORMANTE N°4: casi toda la ciudad me imagino, al menos lo que conozco cambió muchísimo, nada más el centro y la 5ta, hay lugares que se ven mejor ahora, como les cambiaron los andenes pusieron algunas zonas bien bonitas. Claro que todavía por donde pasan las rutas en el centro si uno se pone a mirar hacia dentro del barrio todo es horrible. De las cosas que me han gustado han sido las maticas que le ponen alrededor de las estaciones, me parece que se ven bonitos los colores. Lo malo es que hay demasiados semáforos y eso retrasa más el transporte.

J: ¿has notado diferencias en la manera de transportarte desde que llegó el MIO, con respecto al TPC?

INFORMANTE N°4: claro, por menos yo, nunca me siento en las sillas azules, por más cansada que esté, en algunas ocasiones en las estaciones hacen fila para entrar al bus bien organizados, el conductor no tiene que estar diciendo “siga pa’ atrás que hay espacio”, algunas personas seden la silla sin necesidad que tenga el color azul, ojala y la gente le pusiera cuidado a los mensajes del bus, así sería más fácil y mejor el servicio.

J: ¿consideras que el MIO ha afectado de alguna manera las actividades que realizas en tu tiempo libre?

INFORMANTE N°4: si claro, como te decía uno tiene que salir con mayor anticipación si de pronto se va a ver con alguien o si la peli es a tal hora uno sabe que debe salir rápido. Y los horarios del servicio ayudan mucho, menos los domingos, porque uno a las 11 de la noche antes, no tenía como llegar a la casa sino en taxi o regañada en el carro de mi papa. Ahora me he podido montar en un MIO después de las 11, claro que si voy a una estación a esa hora, si estoy de buenas y el vigilante es bien lograré entrar, sino toca llorar.

J: ¿A cuáles lugares en tu tiempo libre no utilizarías el MIO?

INFORMANTE N°4: para ir de rumba, yo no me voy a planchar el pelo y vestirme bien linda para montarme en eso, la mayoría de veces me recoge un amigo o si vamos a menga la gente llega a mi casa y hacemos vaca para el taxi. De resto para lo que sea, que tal uno llegar a la disco y bajarse del MIO, que feo.

J: Para finalizar, ¿tienes algún comentario que quieras exponer?

INFORMANTE N°4: si, que el MIO no está bien pensado porque no cubre las verdaderas necesidades de alguien que necesita transportarse, porque como sea siempre va a estar demorado y eso afecta muchísimo a las personas que trabajamos o estudiamos, ojala se puedan corregir esas cosas para que sea eficiente.

INFORMANTE N°5:

Mujer, 22 años, ICESI

Fecha: 5 junio 2012

Ubicación: Campus universitario Universidad ICESI.

E: ¿Cómo es el nombre del barrio donde resides?

INFORMANTE N°5: Valle del lili.

E: ¿Qué estrato es el barrio?

INFORMANTE N°5: Es cinco.

E: ¿cuál es tu municipio de nacimiento?

INFORMANTE N°5: en Chichina, Caldas, pero llevo viviendo en Cali ya rato, como unos ocho años.

E: ¿Cuál es tu edad cumplida en años?

INFORMANTE N°5: veintidós.

E: Actualmente, ¿cursas que semestre?

INFORMANTE N°5: no, ya estoy para salir solamente me falta terminar el trabajo de grado, pero si tengo que decir semestre serian once.

E: ¿de qué carrera?

INFORMANTE N°5: derecho, en ICESI.

E: Actualmente ¿con quién vivís?

INFORMANTE N°5: con mi mamá, con mi hermano y con mi papá.

E: ¿Cuál es tu actividad principal?

INFORMANTE N°5: Estudiar.

E: ¿De quien depende usted económicamente?

INFORMANTE N°5: De mi papá.

E: ¿Quienes aportan a la economía familiar?

INFORMANTE N°5: mi mamá y mi papá.

E: mira, antes de la inserción del “MIO”, ¿Cómo hacías vos para desplazarte hacia la universidad?

INFORMANTE N°5: En bus, o mi papá me llevaba, y a veces una amiga me llevaba en el carro con ella.

E: Podes contarme más o menos como era el proceso, digamos a qué hora te tenías que levantar, ¿cuánto tiempo te demorabas digamos desde que abordabas el bus, hasta que llegabas acá a la universidad?, ¿Cómo era todo el proceso?

INFORMANTE N°5: Bueno pues, yo me levantaba, por ahí a las seis si tenía clase de siete, igual que ahora, solo que cuando me tocaba irme en bus me tenía que arreglar más rápido para llegar temprano, pues por eso de los trancones y la esperada del bus.

E: vamos a ponerlo digamos en este ámbito, vamos a elegir un día, un día de estudio, digamos donde, no sé un día normal.

INFORMANTE N°5: bueno por ejemplo, pues un día que tenia clase de siete, me levantaba a las seis, me alistaba, salía digamos por ahí a las seis y cuarenta, entonces me iba rápido para Simón porque allá tenía que coger el bus, y ya, y pues muchos me servían entonces no me demoraba esperando, y ya, y por ahí en veinte minutos estaba en la U y me dejaba en puerta, y ya caminaba poquito.

E: caminabas poquito, vale, digamos después de la inserción del “MIO”, ¿Cómo ha sido todo el proceso?, ¿Cuál es el proceso que vos debes hacer? Digamos ahorita, un día que tengas que ir a la U en el mismo horario siete am ¿qué tienes que hacer?

INFORMANTE N°5: Pues, yo me levanto a la misma hora, y pues si tengo que caminar un poquito más porque el paradero está cerca, pero pues no es mucho pero pues igual si me toca caminar hasta el paradero, esperar que pase el bus que me sirve, pero como es cerquita, entonces así no me demoro tanto, o sea, lo que me demoro es casi lo mismo a antes, solo que ahora me toca caminar más, y hacer más cosas pero ahora es como más rapidito.

E: ¿Cuanto se demoraba el trayecto desde tu casa antes de la inserción del “MIO” hasta acá a la universidad?, regularmente.

INFORMANTE N°5: mira, que en el bus fueran por ahí veinte, veinticinco minutos, mas caminando diez minutos, por ahí media hora treinta y cinco minutos, ahora por ahí veinte minutos del “MIO”, más cinco caminando, por ahí de veinticinco a veinte minutos.

E: ¿Cuándo haces uso del transporte público, es frecuente que lo hagas para hacer otras cosas a parte de estudiar?

INFORMANTE N°5: Pues a veces.

E: ¿con que frecuencia?

INFORMANTE N°5: casualmente. No sé ocasional, claro que últimamente lo estoy usando sobre todo para ir al centro o cuando estoy lejos de mi casa por las noches y mi papá no me puede recoger, cosa que pasa muy frecuentemente ahora que ya soy mayor.

E: cuando eso pasa, ¿también usas el sistema de transporte público colectivo, digamos en el bus?

INFORMANTE N°5: no, yo creo que en el “MIO” es como más seguro, o sea, no sé no es igual, en el bus, hasta con el chofer a veces es un lio para las devueltas, uno le pregunta cualquier cosa y esta del malgenio o con afán, además como te digo, yo lo utilizo por las noches porque me deja más cerquita de mi casa y no en la Simón como el bus normal.

E: bueno, y Cuando estás en tu tiempo libre, ¿haces uso del sistema masivo?

INFORMANTE N°5: pues cuando mi papá no me lleva o no me prestan el carro que últimamente es muy constante, sí.

E: y generalmente ¿a dónde te diriges en masivo?

INFORMANTE N°5: bueno, yo voy mucho a San Antonio, porque algunas de mis amigas viven por ahí, entonces utilizo el “MIO” para ir a visitarlas y para parchar cerca de ahí, claro que me gusta más ir en carro porque me demoro menos pero pues cuando no se puede ir en carro toca ir en “MIO”

E: ¿y vas a otros lugares en “MIO”?

INFORMANTE N°5: sí, también voy a la 66, pero solo de ida porque ya el regreso toca en taxi, a esa hora ya no funciona el “MIO”.

E: ¿cómo es el proceso para ir a esas partes?

INFORMANTE N°5: pues mira, para ir a San Antonio me voy hasta universidades y de ahí me voy en la T31 hasta Jovita y de ahí me bajo y camino unas cuadas hasta la casa de mi amiga, me toca caminar bastante pero como por ahí hay tanta gente no me da miedo.

E: Antes de la implementación del masivo a ¿donde ibas a parchar?

INFORMANTE N°5: la verdad, yo no salía mucho a bares o discotecas antes, me gustaba más ir a centros comerciales, a cine y cosas así, entonces casi que si no era con mis papás o con mis amigas no salía, pero antes me gustaba mucho ir a

jardín plaza, a palmetto o si era parche cultural iba a la biblioteca departamental, pero eso hace rato, cuando vivía en la otra casa.

E: Y ¿donde vivías antes?

INFORMANTE N°5: yo vivía en el lido, entonces por eso me quedaban más cerca esos sitios, y por eso iba para allá.

E: ¿Qué tipo de transportes utilizabas para ir a esos sitios?

INFORMANTE N°5: pues si iba con mis papás, iba en carro pero si iba sola o con mis amigos íbamos a veces en bus y a veces en taxi pues porque salía igual y si éramos bastantes más barato.

E: y ¿qué rutas de bus utilizabas?

INFORMANTE N°5: uyl, ya no me acuerdo, pero si iba para la biblioteca salía a la quinta y varias rutas me servían así que no me complicaba y me iba en la primera que pasara. Me acuerdo que me llevaba una Alfonso López y una azul plateada que se iban por toda la quinta y me dejaban al frente.

E: ¿Cuándo salías anteriormente en tu tiempo libre con quien lo hacías?

INFORMANTE N°5: con amigas del colegio sobretodo, pero también con mi novio de esa época, con el salía sobre todo al norte pero salía en carro.

E: y ahora ¿con quienes sales?

INFORMANTE N°5: bueno, ahora salgo más con mis amigos de la U, claro que también sigo saliendo con mis amigas del cole, pero ya no tanto como antes porque pues ya no vivimos tan cerca y porque mantenemos cada una en su cuento.

E: en términos de rutas ¿Qué ha cambiado desde que empezó a funcionar el masivo?

INFORMANTE N°5: lo más grande es que tienes que hacer reintegro o transbordo, así que a veces pasas por más lugares, pero como yo vivía por la quinta casi siempre pasaba por ahí, como ahora en el "MIO", así que no han cambiado mucho por ahí, lo que sí ha cambiado mucho es la ida al centro, porque ahora toca que ir en "MIO" solamente porque los buses dan muchas vueltas y hay muchos trancones para ellos.

E: bueno, ya hablando de los espacios de la ciudad, ¿cómo crees que ha impactado la implementación del "MIO" esos espacios?

INFORMANTE N°5: uy! Muchísimo, yo me acuerdo que la quinta antes era un stress, mantenía llena de buses, de trancones y de huecos, por ejemplo el parque de santa librada era muy peligroso y me daba mucho miedo pasar por ahí caminando, y sobre todo de noche, eso era un peligro.

E: ¿Cuál crees tú que es el lugar de la ciudad más transformado por la implementación de “MIO”?

INFORMANTE N°5: pues toda la ciudad cambió mucho con lo del “MIO”, pero para el norte ha cambiado mucho sobre todo la 3ª norte, con las ciclo rutas y los arbolitos que le colocaron quedó muy bonito y ya no hay tanto trancón.

E: digamos respecto de normas de comportamiento, dentro del bus, vos podes definir, ¿me podes decir digamos que hay algunas normas de comportamiento en el bus que se puedan ver regularmente, constante?

INFORMANTE N°5: Pues, mira, pues por ejemplo algo que yo vi y que me causo como que sorpresa fue que dijeran que no se puede hablar con el conductor, y si el conductor está totalmente aislado y uno no le puede preguntar nada, y si no sé uno con las personas como que es mucho más distante, o sea, antes como que te decían con más facilidad que te cogieran, que te llevaran la maleta, ahora no, o sea, si se ve como otras normas como más de cortesía, como ceder el puesto o algo así, pero eso es como muy formal.

E: ¿vos crees que de alguna u otra forma esas normas se cumplan rigurosamente, digamos que sean, como muy establecidas?

INFORMANTE N°5: claro pues es que mira a vos nadie te dice que tienes que hacerlo o no, pero pues el hecho de que la gente misma sea la que las creen, por la tendencia, pues de yo creo que eso hace que sean regulares.

INFORMANTE N°6

Mujer, 21 años, Universidad Javeriana.

Fecha: 25 junio de 2012.

Ubicación: urbanización ciudad 2000.

E: Bueno te voy a hacer unas preguntas acerca del masivo y la forma como te transportas en tu tiempo libre, ¿bueno?, para empezar, ¿Cuántos años tienes?

INFORMANTE N°6: veintiuno.

E: ¿Donde estudias?

INFORMANTE N°6: en la Javeriana.

E: ¿vives en Cali?

INFORMANTE N°6: sí, toda la vida.

E: ¿En que barrio vivís?

INFORMANTE N°6: en ciudad 2000

E: ¿Alguna vez has conocido otro medio de transporte masivo?

INFORMANTE N°6: ¿aparte del “MIO”? Claro, el transporte público que existía antes de que existiera el “MIO”

E: Y ¿otro transporte masivo? ¿En otra ciudad?

INFORMANTE N°6: Transmilenio

E: Transmilenio, perfecto. Ahora te voy a preguntar de los dos tipos de transporte, ¿Cuáles son las rutas que más utilizas?

Informante N°6: ¿Del “MIO”?

E: De ambos transportes.

INFORMANTE N°6: la recreativos 7, que es en la que me transporto a la Universidad, y en “MIO” pues en la P14A, la E21 que es expreso o la T31 que me lleva por toda la quinta.

E: ¿Cuál de todas utilizas más a menudo?

INFORMANTE N°6: pues yo creo que la E21 pues por la rapidez.

E: Antes del transporte masivo, ¿Qué tipo de transporte utilizabas?

INFORMANTE N°6: los buses públicos

E: ¿lo utilizabas para ir a estudiar?

INFORMANTE N°6: Sí.

E: ¿Cuándo estás en tu tiempo libre, vas a algún lugar en especial en Cali?

INFORMANTE N°6: Sí, San Antonio o sitios culturales, Museo la tertulia, la biblioteca departamental.

E: ¿Qué tipo de transporte utilizas cuando vas para allá?

INFORMANTE N°6: la T31.

E: ¿Solamente masivo?

INFORMANTE N°6: Sí, solamente masivo. Sí, porque igual los buses públicos ya no pasan por la quinta, entonces, masivo o masivo.

E: Descríbeme ¿cómo era el proceso de transportarte antes del masivo?

INFORMANTE N°6: pues por lo general yo lo utilizaba para dirigirme a los lugares donde me educaba, entonces para ir al colegio utilizaba la ermita 2, ya en la universidad utilizaba la Recreativos 5, que ya ahora es 7. Siempre han sido como esos dos.

E: ¿te toco alguna vez antes de estuviera el masivo ir a la universidad en transporte público?

INFORMANTE N°6: Sí, en los primeros semestres.

E: ¿hasta qué semestre más o menos te toco en transporte público?

INFORMANTE N°6: por ahí hasta quinto.

E: aparte de ir a la universidad, ¿Qué otros lugares frecuentas en masivo?

INFORMANTE N°6: El centro, cuando me tocan las prácticas, entonces los juzgados, o el consultorio jurídico que queda en el centro y toca que utilizar masivo para dirigirse allá.

E: ¿Cuando utilizas transporte público colectivo tienes alguna estrategia económica?

INFORMANTE N°6: Sí, a veces le digo que si me deja el transporte en mil.

E: Y ¿cuánto te llegas a ahorrar en un promedio mensual?

INFORMANTE N°6: Pues sería difícil porque no acostumbro a pedir rebaja, pero no sé pero por lo menos tres mil pesos mensuales si me he llegado a ahorrar.

E: ¿llegaste a ir a alguno de los lugares cuando el masivo estaba en construcción cuando estaban las obras?

INFORMANTE N°6: ¡ah claro si!

E: ¿generalmente que sectores frecuentabas?

INFORMANTE N°6: por ejemplo cuando estaba en las prácticas por la cárcel, estaban construyendo una calzada que pasa ahí al frente de la villa hermosa y fue horrible porque la blanco y negro me dejaba en Comfandi el Prado y me tocaba caminar esa cuadra toda llena de huecos.

E: ¿piensas que la implementación del masivo te afecto directamente?

INFORMANTE N°6: Si, total.

E: ¿Por qué?

INFORMANTE N°6: Porque no es efectivo, ni en tiempo ni en calidad del servicio y ahora con lo del aumento de precio menos.

E: ¿recuerdas como eran las calles? o ¿cuáles han sido los cambios más abruptos que hayan tenido lugar después de la implementación del masivo?

INFORMANTE N°6: Sí, pues en cuanto al aspecto físico de la ciudad yo creo que mejoró porque las estaciones digamos que le dan algo de estilo a la ciudad, y están bien decoradas, pues tienen arborización, se ve bien.

E: ¿Por lo menos cuantos viajes al centro de Cali hacías semanalmente antes del masivo?

INFORMANTE N°6: muy pocos, porque en ese entonces no había empezado prácticas y no visitaba juzgados frecuentemente.

E: ¿Que sitios visitabas cuando hacías uso del transporte público?

INFORMANTE N°6: Como te dije, la tertulia, la departamental.

E: ¿aparte de la seguridad y la comodidad, otros aspectos importantes que diferencian estos dos tipos de transporte, el masivo y el transporte público colectivo?

INFORMANTE N°6: Pues yo creo que en cuanto a la economía del tiempo, la diferencia es total, los buses públicos te llevaban más rápido a tu lugar de destino, el “MIO” se demora muchísimo, y aparte, los padrones se demoran mucho en llegar, ¡Eso es un engaño esos tiempos que ponen ahí en esos letrero electrónicos!

E: ¿Alguna vez has ingresado a algún medio de transporte sin pagar?

INFORMANTE N°6: Si, pero es que cuando uno va a la universidad en transporte público colectivo como estaba tan lleno me subía por la puerta de atrás y como estaba tan lleno, tenía la idea de pagar cuando me bajara y a veces me bajaba y luego me daba cuenta de que no había pagado, pero no era intencional, pero pues esa es la única manera, porque igual uno en “MIO” no puede entrar sin pagar, ¡le tocaría saltarse la baranda más o menos!

E: ¿Qué rutas de buses utilizabas antes del “MIO” para ir a la tertulia, o a los sitios culturales que ibas?

INFORMANTE N°6: Pues a san Antonio uno utiliza la del centro.

E: recuerdas, ¿Cuáles son los lugares más significativos por los que pasan estas rutas?

INFORMANTE N°6: pues la Pance 2 y la Ermita 2, pasan por Palmetto, Por las canchas panamericanas, por La Alameda y después ya pasa por el centro.

E: ¿Estos sitios por qué son representativos en la ruta, es decir por qué te llaman la atención?

INFORMANTE N°6: no es que me llamen la atención, es que esa es la ruta que usaba frecuentemente, entonces se me como las paradas.

E: precisamente, ¿Por qué mencionaste esos lugares y no otros lugares?

INFORMANTE N°6: ah, porque son los más característicos.

E: Generalmente antes del “MIO”, ¿con quién ibas a estos sitios?

INFORMANTE N°6: Sola.

E: Y ahora, después del “MIO”, ¿con quién vas?

INFORMANTE N°6: con los compañeros, con amigos.

E: ¿vos piensas de alguna manera o sientes que el masivo ha afectado la forma de relacionarte con las personas con las que ahora sales?

INFORMANTE N°6: Sí, porque muchas personas utilizan de encuentro las estaciones, por ejemplo, entonces es como un punto de encuentro, ya no es como nos vemos ahí en el lugar en que quedamos sino nos vemos en la estación del “MIO”, entonces yo creo que en ese punto si ha cambiado.

E: ¿Cuándo vas a otros tipos de lugares generalmente qué tipo de actividad realizabas o que ibas a hacer?

INFORMANTE N°6: pues a exposiciones, a ver presentaciones musicales, cine foros.

E: Estos sitios, ¿se encuentran muy lejos de tu casa?

INFORMANTE N°6: relativamente, pues yo vivo en el sur de la ciudad, y me tengo que desplazar hasta el centro, o al norte, pero no me demoraba tanto como en el “MIO”.

E: ¿Cuánto te demorabas antes del “MIO” para llegar a estos sitios?

INFORMANTE N°6: Yo creo que alrededor de unos cuarenta minutos.

E: ¿y ahora?

INFORMANTE N°6: Ahora, como una hora y media. Me toca coger el padrón de mi casa a la estación, de la estación a otra estación donde pueda coger otro que me lleve hasta el lugar donde voy.

E: en términos de economía, ¿puedes evidenciar algún cambio entre estos dos tipos de transporte?

INFORMANTE N°6: Pues la verdad, no es mucha la diferencia, porque digamos el transporte de bus público no solía pedir rebaja entonces el precio no me afecta mucho.

E: ¿antes del masivo en que horarios realizabas tus actividades de ocio, de entretenimiento?

INFORMANTE N°6: En la tardes de fin de semana.

E: ¿y ahora? ¿Con el masivo sientes que ha cambiado algo?

INFORMANTE N°6: No, igual, solamente que tengo que salir más temprano si me voy en “MIO”

E: Generalmente ¿Cuándo vas a salir a centros comerciales que tipo de transporte utilizas?

INFORMANTE N°6: Si es por ejemplo, a Palmetto o Jardín plaza un bus público, pero si es por ejemplo a Unicentro o a Chipichape, optaría por el “MIO”

E: Cuándo vas a bares, discotecas, ¿cuál es el tipo de transporte que más utilizas?

INFORMANTE N°6: No tengo un transporte preferido, me iría por ejemplo en un transporte convenido con mis compañeros que nos acerquen o algo así; o sino pues en taxi.

E: ¿Con que personas vas ahora a los lugares a los que te recreas?

INFORMANTE N°6: con mis amigos.

E: ¿los lugares por los que pasas ahora son los mismos por los que pasabas antes?, o sea las rutas que utilizabas antes, ¿son las mismas de ahora?

INFORMANTE N°6: No, ahorita es más frecuente pasar por la quinta que es por donde pasan los expresos que es generalmente lo que uno más usa, y cuando uno tomaba una ruta de bus público era como una ruta más específica, no era tan central, sino que se podía meter por un barrio.

E: ¿cuáles eran digamos las zonas de la ciudad por las que pasabas anterior al “MIO”?

INFORMANTE N°6: La novena, por donde pasa la Pance 2 y la Ermita 2 y la Pasoancho.

E: ¿era igual de sencillo llegar a estos lugares en transporte público o no?

INFORMANTE N°6: No, era más sencillo llegar en transporte urbano.

E: aparte de la quinta, ¿que otros cambios significativos puedes evidenciar en las calles de la ciudad?

INFORMANTE N°6: No, pues así para mí, la quinta, pues yo no conozco todas las rutas del “MIO” tampoco.

E: en un porcentaje, ¿cuánto crees conocer de Cali?

INFORMANTE N°6: cincuenta por ciento, la otra mitad ni idea.

E: y ¿qué parte específica crees tener un dominio?

INFORMANTE N°6: Yo creo que la Pasoancho y la Novena, o sea el sur.

E: antes del masivo ¿viajabas por ahí en transporte público?

INFORMANTE N°6: Sí, la Pance 2 pasa por ahí.

E: entre el masivo y el transporte público en ¿cuán consideras que has conocido más la ciudad?

INFORMANTE N°6: En el “MIO”, porque da vueltas por toda la ciudad, un tour por todo Cali.

E: ¿piensas que hubo cambios en rutas de desplazamiento ahora que hay masivo respecto de las que había antes en transporte público?

INFORMANTE N°6: Si, tengo entendido que los buses ya no pasan por la quinta y tampoco por el centro digamos como pasaban antes que te dejaban mas cerca del lugar de destino, ahora te tienes que bajar en Santa Rosa para llegar al centro en

transporte público, mientras que en “MIO” te deja en la 13, entonces es como más estratégico usar el “MIO”.

E: respecto de lo que se promulga de la cultura “MIO”, ¿Crees que se aplica o simplemente se queda sobre el papel?

INFORMANTE N°6: Para nada, yo creo que cada día está peor, a medida que se aumenta la cantidad de usuarios es peor la calidad del servicio porque la gente no respeta la entrada y salida de los buses, se llena demasiado por la irresponsabilidad de la llegada de los padrones, ya igual los buses no están en la misma calidad con la que iniciaron por ejemplo, ya algunos están deteriorados, algunos ya no tienen aire, están rellenos.

E: Si tuvieras que desplazarte a una zona de la ciudad en la cual no conoces, ¿en qué tipo de transporte optarías por utilizar?

INFORMANTE N°6: Yo creo que ahí si el “MIO” tendría ventaja, por el mapeo que tiene, o vos le podes preguntar a cualquier trabajador o conductor, ¿Cuál ruta podes utilizar para ir a algún lugar?, mientras que en transporte público no.

E: en los dos tipos de transporte ¿a qué personas te dirigías para solicitar información?

INFORMANTE N°6: En transporte público, le preguntas al chofer antes de subirte, si te lleva al lugar que necesitabas, y en masivo en la estación preguntas a cualquier conductor o al que vende los pasajes o al vigilante que esta siempre ahí.

E: ¿has hecho uso alguna vez de los instrumentos electrónicos que te ofrece Metrocali para guiarte con alguna dirección?

INFORMANTE N°6: No, los desconozco.

E: digamos en términos de horarios, ¿cómo sientes que ha sido el cambio entre un tipo de transporte y el otro?

INFORMANTE N°6: Drástico, porque en el “MIO” necesitas más tiempo para llegar al lugar que necesitas, entonces tienes que salir más temprano de lo acostumbrado.

E: ¿y en oferta de horarios de servicio?

INFORMANTE N°6: Si, pues yo tengo entendido que el “MIO” funciona hasta las 10:30 a 11:00 pm, mientras que en transporte público después de las 10:00 pm ya no conseguís.

E: En la noche, ¿en qué tipo de transporte te desplazarías?

INFORMANTE N°6: yo creo que cualquiera de los dos, dependiendo de mi conveniencia.

E: piensas que de pronto los horarios o las actividades o las zonas que frecuentabas en tu tiempo libre ¿han sido afectados a partir de la implementación del sistema de transporte masivo?

INFORMANTE N°6: pues en cuanto a digamos el horario de tomar el “MIO”, lo que te dije, hay que salir más temprano para llegar al lugar.

E: los lugares que más frecuentabas, ¿se han visto afectados en alguna medida por la implementación del masivo?

INFORMANTE N°6: yo creo que el hecho de la aparición del masivo ha aumentado la frecuencia de visita de estos lugares, la frecuencia de la participación de la gente de las actividades de los centros culturales, porque ya empezaron a ser más importantes, el hecho de que la ruta ahora pase por el frente de la biblioteca departamental y nunca la hayas visto, por ejemplo puede ser una ventaja.

E: de uno a cinco, ¿qué tanto crees que han cambiado todo lo relacionado con tu tiempo libre con la llegada del masivo?

INFORMANTE N°6: Yo creo que cuatro, porque es la ruta exclusiva para llegar a esos lugares.

E: ¿qué lugar de los que tu visitas piensas que ha recibido el mayor impacto con la implementación del “MIO”?

INFORMANTE N°6: Yo creo que la biblioteca departamental, porque está en frente de la estación, entonces se vuelve un factor positivo creo yo.

E: Generalmente, ¿con quién te transportas cuando sales?

INFORMANTE N°6: pues si vivo cerca de mis compañeros, digamos que podemos dirigirnos juntos desde el inicio de la ruta hasta que lleguemos, sino pues ya nos encontramos allá.

E: si salen juntos desde el punto de partida, o sea desde tu casa, ¿Qué tipo de transporte utilizan?

INFORMANTE N°6: El “MIO”.

E: ¿Cuál es la actividad más frecuente en tu tiempo libre?

INFORMANTE N°6: ir a San Antonio.

E: Si tuvieses que destacar una virtud de cada uno de los sistemas de transporte ¿Cuál sería para cada uno de ellos?

INFORMANTE N°6: para el transporte público, Rapidez y para el “MIO”, Comodidad.

E: ¿Y cuál sería la mayor desventaja de cada uno?

INFORMANTE N°6: del transporte público sería la incomodidad, total; y el “MIO” la demora.

INFORMANTE N°7

Hombre, 23 años, Universidad del Valle
Ubicación: Barrio Compartir.

E: ¿cuál es el nombre del barrio donde resides?

INFORMANTE N°7: Actualmente me encuentro viviendo en Calimio Decepaz en la comuna 21

E: ¿qué estrato es el barrio?

INFORMANTE N°7: estrato 1

E: cuál es tu municipio de nacimiento

INFORMANTE N°7: Popayán

E: cuál es tu edad cumplida en años.

INFORMANTE N°7: 23

E: actualmente cursas que semestre

INFORMANTE N°7: decimo semestre en la universidad del valle.

E: ¿de qué carrera?

INFORMANTE N°7: licenciatura en ciencias naturales.

E: actualmente ¿con quién vivís?

INFORMANTE N°7: familiares padre madre y hermanos.

E: ¿Cual es su actividad principal?

INFORMANTE N°7: estudiante

E: ¿De quién dependes vos económicamente?

INFORMANTE N°7: padres

E: quienes aportan a la economía familiar.

INFORMANTE N°7: padre, madre y un hermano.

E: a antes de la implementación del masivo ¿cómo hacías para desplazarte?, ¿en qué te desplazabas?

INFORMANTE N°7: utilizaba el bus urbano.

E: ¿y para que actividades utilizabas el transporte público colectivo?

INFORMANTE N°7: para todo, para ir a la U, para hacer visita, para ir a todo lado, en mi casa nadie tiene carro ni moto así que tocaba obligatoriamente o bus o de pronto algunas veces taxi, pero sobretodo bus urbano.

E: el bus urbano, listo, para ir a la universidad utilizabas el bus urbano y ¿para salir a divertirse también?

INFORMANTE N°7: aja

E: vale, me podes contar más o menos como era el proceso de de ir hasta la universidad, pongamos un día, digamos de este semestre

INFORMANTE N°7: pongamos un día común y corriente, digamos que entro a las 3 de la tarde, tocaría bañarme tipo 12:30pm, a la 1:00 pm estar organizado, 1:30

pm estar saliendo llegar tipo 2:00 pm a abordar el bus, la ruta de bus urbano que me sirve es el Alfonso López 6, de ahí abordo el bus y me demoro prácticamente una hora en el bus, llego y me bajo en la universidad y camino lo normal que se demora 15 minutos entrando al salón, llega uno con anticipación ahí.

E: listo, digamos con la inserción del “MIO”, ¿cómo ha sido el proceso ahora? ¿Cómo ha sido todo el proceso de cambio?, por ejemplo, un día que entrabas a las 3 de la tarde, ¿cómo es el proceso ahorita con el “MIO”?

INFORMANTE N°7: pues uno entiende que, pues que el “MIO” apenas está muy reciente comparado con otros transportes, que esta identificando rutas, uno también entiende que hay que darle paso al modernismo y todo esto, por esa razón pues la verdad en ocasiones es algo complicado viajar en ese bus, porque le sacan a uno la rabia o cuando uno está con afán, no puede viajar en ese bus, Por que, desafortunadamente demora hora y media, demora media hora de mas, entonces en que se demora esa media hora de mas, en los transbordos, pero cuál es el problema que ha pasado aquí en este sector o porque lo están planificando de esa manera aquí, están identificando que ruta le puede ser más favorable a los del masivo integrado de occidente, por eso lo ponen en los transbordos, están identificando las rutas todavía, entonces, el proceso que tengo yo es bañarme media hora antes de lo que me bañaba anteriormente, salgo 15 minutos antes, camino hacía recargar a los puestos Gane, después me toca asolearme porque no hay, afortunadamente o desafortunadamente, no hay un paradero en el sector cerca de donde yo vivo, toca caminar un poquito, toca asolearse un poco, a esa hora el sol es tenas, toca esperar el bus por que pasan cada 15 minutos o cada 10 minutos están pasando, y toca esperar el alimentador toca abordarlo esperar que valla recogiendo después uno en el transbordo de la terminal Andrés Sanín hay que esperar otros 5 minutos o 10 minutos, después de ese transbordo hacemos a otro transbordo en Unidad deportiva o en Capri, en esas estaciones hay que esperar otros 5 minutos y hay esperar a llegar a la universidad y tras de eso le sumamos toda la mala planificación del “MIO”, que ha sido, que no hicieron desniveles, que no conto con puentes, no hay puentes peatonales así que aparte esta parando y eso lo retrasa un poco más , aun.

E: con todo esto digamos que recorrido es más frecuente para vos, el de ida Hacia la universidad o el de regreso.

INFORMANTE N°7: el de regreso.

E: el de regreso, ¿por qué el de regreso?

INFORMANTE N°7: porque en de regreso no tengo la preocupación de llegar temprano, llegue o no llegue, nadie me va a estar mirando la hora que en que llego, nada me va a perjudicar, en cambio de ida, pues obviamente tengo una clase a las tres y si salgo a la una voy llegando por ahí tipo tres, tres y quince, entonces eso no me sirve.

E: pero entonces es frecuente digamos que vos te de volvas para tu casa en "MIO".

INFORMANTE N°7: sí, es más frecuente, siempre que voy a la universidad me vengo en el.

E: ¿Por qué?, o sea, cuéntame ¿por qué te devolvés en el "MIO" que te ofrece el "MIO", cuales son las ventajas, ó que es lo que te gusta de devolverte en el "MIO"?

INFORMANTE N°7: pues la única ventaja que me ofrece o que yo creo que tiene es el aire acondicionado, la única, también se le va dando a que no tiene esas ventanas que tienen los buses urbanos que es muy molesta, las ventanas que uno va normal en un bus urbano, cuando a los 5 minutos, así hallas salido bien bañadito, estas todo lleno de polvo en un bus urbano porque vas al aire libre y todo ese polvo te cae en la cara. A diferencia del bus urbano, el "MIO" es todo sellado y se ve muy buena seguridad en el, hay salidas de emergencia todo eso y es muy fácil de acceder a esas salidas de emergencia; en un bus urbano no, usted se llega a volcar en un bus urbano y hay quedo; me gusta el masivo integrado por que usted pasa la tarjeta y no hay que andar con dinero y es muy seguro, se ve adentro hoy en día, hay cámaras dentro del masivo así que le da más seguridad, uno se siente más seguro, da más confianza.

Otra razón puede ser que no se escucha tanta bulla, es horrible andar en un bus urbano y se escucha demasiada bulla, en cambio en "MIO" se escucha como un vacío dentro del masivo, tenemos también las sillas buena distribución hay buen espacio, que más le puedo decir, no hasta el momento por ahí va bien.

E: listo, ¿en alguna medida han cambiado las rutas en que vos te ibas? O ¿los lugares por donde pasaba la ruta del bus en comparación con las del "MIO"?

INFORMANTE N°7: si, si ha cambiado mucho, porque pues en el bus urbano hacia un recorrido por los barrios se metía por cada cuadra que encontraba y se demoraba mucho en salir, se metía por toda la sur oriental derecho después de que cogía la sur oriental no da vuelta en ningún otro lado ni nada de eso, ahora con el masivo pues si desafortunadamente me saca muy rápidamente de mi barrio sí, pero el problema es lo que se demora por allá en la quinta todo eso toca ir a dar toda una vuelta, ir a conocer todo Cali para llegar al sector que yo quiero llegar.

E: digamos respecto de las normas que hay dentro del "MIO" y las que existen dentro de un bus, ¿consideras que son las mismas normas? o ¿en que se modifica?

INFORMANTE N°7: las normas de un bus urbano sencillamente podrían ser desde que comienza a estirar la mano, esperar a que el bus pare al lado de uno, montarse pagarle al chofer y esperar la devuelta si dio de mas, buscar un asiento que le guste a uno, por comodidad siempre me ha gustado en el medio, busca uno

el asiento, se ubica, se sienta, por comodidad uno siempre busca el asiento que este solo.

E: ¿por qué?

INFORMANTE N°7: no se, esa es una pregunta que siempre me he hecho, tal vez da miedo incomodar a la persona que ya busco su asiento solo, sabiendo que hay más puestos vacios, obviamente uno también busca relajarse un poco sentarse estirarse, poner la maleta que uno lleva ahí al lado mientras se va llenando el bus, pero para seguir en la respuesta de cuáles son las leyes del bus urbano, se sienta, uno prácticamente. A mí me gusta estar cayado y me gusta que la demás gente este cayada, pues me gustaría que una regla del bus urbano es estar cayado, pero eso es imposible, entonces después viajar observar por la ventana, si se desea, pero no es que sea regla, levantarse timbrar y bajar, mirar a ver si viene bus, moto porque somos muy toches, los del bus urbano te dejan donde quieran, te dejan en la mitad de la calle, entonces te toca observar a ver si viene carro, te bajas y no más.

E: ¿y en el “MIO”?

INFORMANTE N°7: en el masivo integrado, a ver, una de las normas podría ser empezando se olvida ya el estigma, se borran de estar parando la mano para que el bus pare, el bus para normalmente en la estación, uno lo espera y nada más, sacas la tarjeta para registrarse, entras a buscar el asiento para uno que esta joven, buscar el asiento que es gris, jamás sentarse en los asientos azules no es muy deseable sentarse en los asientos azules.

E: ¿por qué no es muy deseable sentarse en los asientos azul, que tiene el asiento azul?

INFORMANTE N°7: pues afortunadamente o no sé si yo sea un poco más respetuoso en ese caso, pero yo digo que esos asientos pues como los han señalado desde los medios de comunicación y desde los mismo agentes del masivo integrado, dicen que los asientos azules son para los adultos mayores, mujeres embarazadas, mujeres con niños de brazos, entonces por eso siempre evito sentarme ahí, nunca me he sentado en esos asientos. Otra norma esta, al llegar respetar la fila, respetar el orden con el que llegan y entrar.

E: ¿siempre respetas la fila?

INFORMANTE N°7: hasta el momento siempre me ha gustado inculcar o dar a entender que lo que no quiero que me hagan, no lo hago y entonces por esa misma razón nunca he irrespetado la fila.

E: ¿vos encontras alguna diferencia entre las personas que hacen uso del bus y las que hacen uso del “MIO”, ó sea dentro de la manera de verlas, de lo que hacen?

INFORMANTE N°7: la respuesta a eso podría ser que, entre el bus urbano la gente que se monta tiene una visión, se sienten como algo irrespetados, entonces tampoco dan respeto.

E: ¿Por qué?

INFORMANTE N°7: porque el chofer, el motorista o como lo quiera llamar, siempre es el que dice “echen pa` tras”, “echen pa` tras”, entonces se sienten como si los trataran como unos animales, como si estuvieran llevando carga, entonces ellos se sienten como carga y se comportan como carga, ahí no se ve el cooperativismo de la gente, si no el individualismo, ellos se sientan e intentan no mirar a las otras personas para que no los miren y no sentir pesar por esas personas que están ahí con ese poco de maletas y todo eso, sino que intentan voltear la cara para que no se den cuenta de que el otro personaje quiere sentarse y desea sentarse, no se ve el cooperativismo en un bus urbano. La diferencia podría ser que la gente se mira un poco azarada en ese bus urbano, la gente se mira muy azarada, muy inquieta, con ganas de llegar a la casa y se siente muy inconforme porque va muy apretada. Es que en los buses urbanos se monta demasiada gente, en cambio en un masivo, hay mas espacio no se ve ese montón de gente que suben.

E: ¿me puedes explicar esa parte?

INFORMANTE N°7: pues no lo digo que en todas las personas, pero si se ve que cuando hay una persona, no en la misma condiciones que esta uno, ágil, fuerte, se le da el puesto a la persona que está con algo de inferioridad, se le da el puesto que tiene.

E: ¿como una persona que está más vulnerable?

INFORMANTE N°7: ¡exactamente!

E: es más frecuente eso en el bus o en el “MIO”, ó sea ¿qué regularidad tiene?

INFORMANTE N°7: no es que sea más frecuente en el “MIO”, o en el urbano, sino que la gente que era un poquito culta en los buses urbanos se ha trasladado a los buses masivos, no digamos todos, pero vemos más que todo la gente universitaria que viajaba en los urbanos, en la ruta que yo viajaba la gente universitaria, los jóvenes que se sentaban y veían a esas pobres señoras que sudaban y llegaban salían de trabajar y miraban a las señoras como con esa compasión y les brindaban el puesto, hoy en día no se ve eso en el urbano, porque parece que todos los universitarios se han trasladado al masivo, entonces ahí no se ve tanta solidaridad en los urbanos por lo que ya son todos los que se suben al urbano son todas las señoras desde la sur oriental y se ve gente que ya sale de trabajar cansada y todo eso, entonces no ofrecen el puesto y entonces les da pena decirle ¿señora le colaboro llevándole el maletín?; en cambio en el

masivo se están criando más que todos los adolescentes, los jovencitos que quieren impresionar por que andan en bus bonito y todo eso, pero esa poca gente hay una que es culturizada y entrega la silla hay otras personas que si llegan y no importa que sea la silla azul y no importa porque están cansados y quieren irse sentados.

E: ¿por qué me decís que digamos, que el “MIO” solamente lo utilizan digamos los jóvenes, como vos les decís, personas que son como mas culturizadas ó sea en que se basa eso?

INFORMANTE N°7: empiezo la pregunta porque la planeación creo yo, de eso se hizo para las personas de ese tipo, no se hizo pensada para las personas de Mariano Ramos, si vemos, no pasa por ahí el masivo o solo unas poquitas rutas, entonces la gente que sale de Mariano Ramos, es gente trabajadora, gente más que todo, amas de casa, vemos la planeación del masivo en esta ruta que esta brindando en estos momentos, vemos que están ubicadas solo para las universidades, se ven desde las universidades ICESI, entonces vienen desde esas universidades que viene, donde hay dinero, donde hay universidades privadas, entonces recorren. Ya prefieren no gastar plata en carro ni nada de eso, que venirse en el masivo entonces viene y hacen ese recorrido gente que es algo adinerada, se está montando en el bus porque pues porque a diferencia del bus urbano, da un status, cuando usted ve ese bus, usted ve algo bonito, se ve lavadito, se ve organizado.

E: ¿a vos te parece que la gente del “MIO” ve una condición de status?

INFORMANTE N°7: por lo que han mostrado los medios de comunicación lo hacen ver como status, los medios de comunicación dicen esto es la puerta al futuro, entonces la gente se deja guiar por lo que dicen los medios de comunicación, esto es una elegancia, esto es protocolo, entonces van y se montan en el masivo y dicen no pues, voy viajando a lo elegante, en realidad es lo mismo, el mismo bus, solo que un poquito más largo y con un resorte, yo pienso eso sobre el “MIO” y si realmente los caleños lo necesitamos, creo que no, nosotros necesitamos un metro, el metro porque la ciudad ya se está alargando y expandiendo, y ahí si es donde diría, que el modernismo llega a la ciudad, ahí es donde ya necesitamos y pienso que debería ser mejor “craneado” para la gente que realmente lo necesita, no para la gente de la quinta que en realidad la mayoría tiene carro.

E: bueno, ahora en términos de desplazarte en tu tiempo libre, ¿Cómo lo hacías antes de masivo?

INFORMANTE N°7: yo por ejemplo como ya te lo había dicho tenía que usar bus urbano para todo. Si quería ir a algún lugar era bus, ya otra cosa era si estaba en la calle hasta tarde lejos de mi casa, entonces ahí me tocaba por obligación coger un taxi o buscar donde quedarme hasta el otro día para devolverme en bus.

E: y ¿qué sitios frecuentabas generalmente en tu tiempo libre?

INFORMANTE N°7: pues antes del masivo yo me acuerdo que iba mucho a la loma de la cruz, ese era mi parche favorito, sentarme con amiguitas o con amigos a tomar vino y escuchar música y cuenteros, también iba mucho a San Antonio o a la sexta a tomar.

E: y ¿cómo era el proceso de llegar hasta allá?

INFORMANTE N°7: pues para salir a coger el bus, lo mismo que cuando iba a ir a la U, salía hasta la avenida y estiraba la mano para parar el bus, claro que eran rutas distintas, porque para ir a la sexta primero me iba en el Azul Plateada 1 que me daba la vuelta de la vida, ya después pusieron la Amarillo crema 7 y esa me llevaba más rápido, pero cuando iba a la loma o a San Antonio me iba en la Alfonzo López 7 que se iba por la 15 y me dejaba al lado de la loma.

E: recuerdas ¿Cuál era el recorrido de la otra ruta cuando ibas a la sexta?

INFORMANTE N°7: al principio que me iba en la Azul plateada me llevaba por la setenta hasta sameco, y de ahí subía por la 3ª norte, yo me bajaba en el seguro y empezaba a caminar desde ahí, también me acuerdo que la Decepez también me llevaba por la misma ruta, pero esa entraba al terminal así que casi no me gustaba irme en esa; ya después que me iba en la amarillo crema, esa se iba por la octava y salía a la de Postobón, y de ahí se iba derecho hasta salir como hasta el parque de la música y de ahí me bajaba y caminaba hasta donde me iba a encontrar con mis amigos o con los que iba a salir.

E: y ahora, después del “MIO”, ¿Cómo es todo el proceso?

INFORMANTE N°7: ah no, ahora ya no voy tanto ni a la loma, ni a la sexta, pues si voy a veces a la loma, pero ya no tanto. A San Antonio sí sigo yendo con amiguitas y eso, pero sí, si utilizo más el masivo, es que uno para ir para esos lados ya le toca utilizarlo por obligación, lo mismo que para ir a la quinta, ya los buses urbanos dejaron de pasar por ahí entonces le toca decidir a uno, o caminar o “MIO”, y al final sale lo mismo en tiempo y si me voy en bus llego más acalorado, más empolvado y más cansado.

E: y entonces, ¿ahora a dónde vas en tu tiempo libre?

INFORMANTE N°7: pues ahora me la paso en cine o a comer en centros comerciales, es que uno va cambiando con el tiempo, antes me gustaba más salir a tomar y emborracharse y todo eso, ahora me gusta más estar tranquilo, si tanto licor ni trago, pero pues para ir a esos lugares si voy en “MIO”.

E: ¿piensas que de algún modo la implementación del masivo te afectó directamente en las actividades que realizabas en tu tiempo libre?

INFORMANTE N°7: la verdad, yo pienso que eso es más de uno mismo, cuando estaba más muchacho me gustaba más el trago y la rumba, ahora uno ya tiene responsabilidades entonces no se la puede pasar bebiendo y bailando, además trabajar todo enguayabado no me gusta, pero de pronto si me ha afectado en las rutas o los lugares por donde paso, porque ahora si voy en masivo, todo es por la quinta, mientras que antes el bus urbano me llevaba por los barrios y por otras calles, aunque lo bueno del “MIO” es que funciona hasta tarde entonces así me puedo quedar mas rato en la calle.

E: ¿en qué otra cosa sientes que te ha afectado la implementación del masivo?

INFORMANTE N°7: yo pienso que en la seguridad y en la comodidad, ahora es más cómodo viajar en transporte público que antes, pues por lo del aire y todo eso, además puede que el masivo también se llena pero por lo menos va uno fresquito sin tanto calor ni bulla.

E: por último, si tuvieras que resaltar una cualidad de cada uno de los transporte ¿cuales serian para cada uno?

INFORMANTE N°7: masivo, comodidad y bus urbano, rapidez

E: y ¿si tuvieras que decir una desventaja de cada uno?

INFORMANTE N°7: Masivo, lentitud y Bus urbano, peligro, o no mejor, riesgo.

E: muchas gracias.

INFORMANTE N°8:

Hombre, 24 años, Corporación Universitaria de Bellas Artes.

Fecha: 9 junio 2012

Ubicación: Plazoleta Centro Administrativo Municipal, CAM.

E: bueno, para empezar me gustaría saber tu edad.

INFORMANTE N°8: 24 años.

E: ¿Que estudias?

INFORMANTE N°8: Música, ya estoy para acabar.

E: ¿En que barrio vives?

INFORMANTE N°8: La nueva base.

E: ¿Que estrato es?

INFORMANTE N°8: Tres.

E: y ¿Qué comuna?

INFORMANTE N°8: comuna 8.

E: ¿Cuál es tu municipio de nacimiento?

INFORMANTE N°8: Aquí en Cali.

E: ¿haces uso de los diferentes medios de transporte público de la ciudad?

INFORMANTE N°8: Sí, yo monto en bus y en “MIO”

E: y aparte de esos, ¿que otros medios de transporte utilizas?

INFORMANTE N°8: Bueno, a veces utilizo bicicleta o sino taxi.

E: en tu hogar, ¿disponen de algún medio de transporte particular?

INFORMANTE N°8: mi papá tiene moto, pero yo si mucho me he montado dos veces ahí, eso pues al menos para mí, no cuenta.

E: generalmente, ¿Para qué haces uso del transporte público?

INFORMANTE N°8: Pues más que todo para ir a estudiar y a trabajar, porque eso es lo que hace uno todos los días, pero también lo utilizo para hacer vueltas y cosas así, como también para salir con amigos, porque ahí si la bicicleta toca dejarla en la casa.

E: a ¿qué te dedicas?

INFORMANTE N°8: yo trabajo y estudio, trabajo en un restaurante-bar como mesero y estudio música en bellas artes.

E: y ¿dónde queda el restaurante?

INFORMANTE N°8: Queda en San Antonio.

E: ¿desde hace cuanto que trabajas allí?

INFORMANTE N°8: Mas o menos un año ya, primero empecé haciendo unos remplazos y ya luego me empezaron a llamar cada fin de semana hasta que ya me dijeron que siguiera viniendo y ya llevo ahí como desde octubre del año pasado.

E: y ¿cómo haces con el estudio?

INFORMANTE N°8: ah, como en el restaurante solo son los fines de semana puedo estudiar tranquilo, lo único de pronto fue el semestre pasado que tenia clase los viernes por la mañana, entonces si fue como pesado, pero ya este semestre pude cuadrar todo y pues si todo sale bien ya este semestre es el ultimo.

E: cuéntame, ¿cómo fue para ti todo este proceso de cambio entre transportes?

INFORMANTE N°8: ¡Uy!, eso fue duro, y no por los buses, yo me acuerdo cuando empezaron a construir el “MIO” por la Carrera 15, eso fue tétrico, levantaron toda la 15, no había sino tierra por todos lados, los buses no pasaban, tenias que dar una vueltisima, como será que ni los carros podían andar bien por acá por tanta vía cerrada, pero lo bueno fue que eso después de ahí cambio mucho, ahora por lo menos tiene menos huecos y es diferente.

E: ¿Por qué es diferente?

INFORMANTE N°8: Es diferente porque cambio físicamente y eso como que hizo que la gente lo percibiera de una forma distinta y se comportara como una forma distinta. Yo me acuerdo que la 15 era muy distinta a lo que es ahora con el “MIO”, empezando porque ahora es más amplia; a eso le tuvieron que tumbar un poco de casas. En ese sentido si me ha parecido que el “MIO” ha ayudado a la ciudad, le ha permitido renovarse, volverse una ciudad, porque eso por ahí hace unos diez años era muy feo, las vías tenían muchos huecos, los buses y los camiones cada rato se estrellaban porque esa vía era muy estrecha para tanto carro y tanto bus que pasaba por ahí.

E: ¿Por qué dices que la gente se comporta distinta, distinta en qué sentido?

INFORMANTE N°8: bueno, yo lo digo como en la seguridad, por ejemplo, hace mucho tiempo la gente no caminaba tan tarde por la 15 porque le daba miedo de que la robaran y como los buses dejaban de pasar temprano, a eso de las 10:30

de la noche ya no se veía a nadie por ahí, eso era muy peligroso, ahora, con el “MIO”, eso uno ve gente hasta tarde de la noche caminando cosa que uno no veía antes.

E: ¿En qué crees que radica esto?

INFORMANTE N°8: Bueno, yo creo que debe ser porque ahora esta como mejor iluminado, no sé, yo pienso que es porque ahora se ve como más gente que antes, como que la gente que antes pasaba por otros lados ahora tiene que pasar por esta zona para llegar a sus destinos, entonces eso da como una sensación de que hay mucha gente por aquí, además las estaciones quedan como muy cerca la una de la otra entonces se siente que hay presencia de personas que están pendientes de lo que pasa por ahí, policía, vigilantes de las estaciones, cosas así que de pronto ayudan a sentirse más seguro.

E: ¿Qué tanto crees tú que te ha afectado la implementación del “MIO”?

INFORMANTE N°8: ¡¡Uff!! muchísimo, primero por lo que te estaba comentando, cuando recién comenzaron las obras que yo todavía estaba en el colegio, ya estaba como en decimo o en once, me tocaba caminar más para poder abordar el que me llevaba, entonces desde allá, luego ya cuando empezó a funcionar también porque cambiaron muchas rutas de la 15 que yo utilizaba y así, todavía sigue afectándome con la cambiadera de rutas y los demás trancones que genera.

E: En términos de actividades que realizas en tu tiempo libre, ¿que tanto se han visto afectadas por la implementación del “MIO”?

INFORMANTE N°8: No, pues no mucho yo creo porque yo hago las mismas cosas.

E: y ¿en términos de lugares o como te transportabas hasta ellos?

INFORMANTE N°8: Bueno, ahí sí me he visto afectado, porque como te decía, han cambiado muchas rutas que yo utilizaba, es más ahora ya para ir a muchas partes toca obligatoriamente “MIO”.

E: antes de la implementación del masivo ¿Cuáles eran tus lugares favoritos para ir a realizar tus actividades de entretenimiento y ocio?

INFORMANTE N°8: yo mantenía mucho en la loma de la cruz, en San Antonio, en Los cristales, en la sexta, esos eran mis sitios favoritos, también en la gruta o por

acá por estos lares, pues como me quedaban cerca acá a la universidad entonces casi no tenía que moverme.

E: ¿Por qué te cambio tanto la forma de moverte como tú dices?

INFORMANTE N°8: Bueno, primero que todo porque ahora para ir a San Antonio, si me quiero ir en bus me toca caminar, y si no me toca queirme en “MIO” y también me toca caminar, claro que si no quiero caminar, puedoirme en el A01 pero me demoraría más que si me fuera caminando y tampoco aguanta. Para lo único que me ha servido es para ir a los cristales, para ir allá si el que es el “MIO” porque me deja ahí al frente, cosa que antes no pasaba porque me tocaba subir caminando desde la quinta o pagar doble pasaje.

E: En términos de rutas, ¿Cuáles han sido los más abruptos para ti?

INFORMANTE N°8: ¿Cómo así?, ¿rutas de bus o de “MIO”?

E: a lo que yo me refiero es al los lugares por los que pasabas para llegar a esos lugares

INFORMANTE N°8: Así el cambio más drástico fue el de los cristales, porque yo me acuerdo que cada vez que iba para allá me tocabairme con un buen tiempo para la caminada, es que para allá solo lo llevaba a uno como dos buses y había que abordarlos en el sur porque yo no sabía en donde cogerlos, así que mejor subía caminando, cosa que ya no pasa porque ahora está el A03 que me deja ahí nada más.

E: y ¿para ir a los otros lugares como ha sido el proceso?

INFORMANTE N°8: pues para ir a la quinta, ya toca solo “MIO”, es que esa vía ya está monopolizada, si usted quiere ir al estadio o quiere ir a la loma, lo más rápido desde mi casa es el masivo, de resto caminar. Ya para otro lado, por ejemplo, al norte, si me sigo movilizandoen transporte público, porque la diferencia en tiempo es brutal, yo de mi casa a chipichape me demoro por ahí unos 45 minutos, pero si me voy en “MIO”, me demoro una hora y media por ahí, entonces si prefiero buseta para ir allá.

E: Desde que empezó el masivo, ¿Cuál es la diferencia más grande que has notado?

INFORMANTE N°8: hablando de la parte física, el cambio ha sido muy grande, porque han renovado muchas vías que anteriormente estaban muy mal, la 15, la 13 en el centro, son vías que han sido cambiadas totalmente para adaptarlo al sistema, entonces son partes de la ciudad que después del “MIO” son otras, en términos de la carretera, de que no hay tanto hueco, de que son más seguras, de las estaciones, de todo. Ya en la parte de los buses y por donde pasan, el cambio también ha sido grande porque por ejemplo los buses ya no pasan ni por la 15, ni por la 5ta, ahora para ir al sur todo es “MIO”, para ir a Univalle toca ir en “MIO” o caminar, entonces siempre ha sido grande el cambio.

E: ¿Sientes que el masivo ha influido en las personas con las que te relacionas en tus espacios de tiempo libre?

INFORMANTE N°8: pues que haya influido mucho tampoco.

E: pero, ¿si ha influido?

INFORMANTE N°8: Sí, por ejemplo, ahora es más común encontrarse la gente por lo menos en una estación, o cosas así, cosa que de pronto en los buses no pasa porque son diferentes rutas para diferentes lugares, mientras que ahora todos los que usan masivo por esa zona tienen que utilizar la misma ruta que pase por la 15, entonces es más fácil encontrarse con ellos.

E: ¿Cuándo vas a salir en tus tiempos libres con quienes lo haces?

INFORMANTE N°8: Con mis amigos, con compañeros de la U.

E: y generalmente de ¿donde sales?

INFORMANTE N°8: depende de donde este, y con quien vaya a salir, porque por ejemplo si es con la gente de la U, salgo desde acá desde Bellas Artes y generalmente me voy caminando hasta la sexta, o hasta San Antonio, pero si por ejemplo voy a ir a Univalle, salgo con la gente del barrio o a veces también con compañeros pero sobretodo con gente del barrio que estudia allá, y ahí si me voy desde mi casa, a veces en “MIO” pero más que todo en Blanco y Negro 6 o Alfonso López, también la 6, porque nos lleva más rápido.

E: ¿En qué casos te vas para la Univalle en “MIO”?

INFORMANTE N°8: cuando me voy a encontrar con alguien en el camino o algo así.

E: ¿Por qué?

INFORMANTE N°8: Porque si algo tienen de bueno el “MIO” es eso, que uno puede esperar en la estación y no le toca que pagar otro pasaje, las estaciones se volvieron un punto de referencia dentro de la ciudad, entonces si uno está por la quinta o por la quince se guía más fácil por las estaciones, la misma gente se aprende las rutas por las estaciones entonces ya sabe cuánto le falta y cuanto se puede demorar, entonces cuando te vas a encontrar con alguien y te dice, no, ya voy, estoy en la estación tal, vos sabes más o menos cuanto se demora la otra persona y así.

E: ¿Qué rutas de bus utilizabas antes del “MIO”?

INFORMANTE N°8: para ir a la loma o a San Antonio, me servían muchas, yo me acuerdo de una papagayo no sé si era la 6 que se iba por toda la 15, hasta el centro, me acuerdo que había una López que también se iba por la quince hasta la quinta y seguía derecho hasta Unicentro, Ya para ir a Univalle siempre ha sido la Blanco y Negro 6 o la López 6, pero esas también se iban por toda la autopista y luego subían por san Isidro para la quinta, ya ahora se van es por la 70 hasta la Pasoancho, y ni eso porque la última vez que fui se metió por la Simón y me dejó por la parte de atrás, por la entrada de Carrefour.

E: aparte de la seguridad y la renovación, ¿Cuáles crees que han sido las diferencias más significativas entre el “MIO” y el transporte público colectivo?

INFORMANTE N°8: yo creo que la rapidez del servicio, porque por ejemplo es cierto que uno sabe cuántas paradas son, pero también a veces no pasan las rutas seguidas, entonces si te toca hacer un cambio de bus, te puedes demorar más, mientras que en un bus lo llevaba derecho; también lo de las paradas puede ser un cambio grande por lo que ahora usted tiene que buscar la parada, mientras que antes no, el bus le paraba a usted donde usted le levantara la mano.

E: ¿Cómo percibe usted la ciudad después de la implementación del masivo?

INFORMANTE N°8: Bueno, yo creo que la ciudad ahora está un poco más organizada, que le falta mucho y que el servicio todavía está muy deficiente, Sí, es verdad, pero ahora por lo menos está un poco mejor que antes, se ve distinta, por ejemplo ahí en Andrés Sanín eso ha cambiado mucho, porque eso antes para allá era bien peligroso y con todo eso que han hecho por ahí ha mejorado.

OTRAS ENTREVISTAS

Fecha: Marzo 25, 2011

Ubicación: Estación Universidades

Ruta: P10A

Entrevista: Conductor MIO, Alfonso, edad: 53 años

Durante una de las observaciones mantenidas dentro de una de las rutas, establecimos un primer acercamiento con uno de los conductores del SITM-MIO, después de intentar explicar la función que tiene una de las sillas amobladas diagonal al conductor del bus, que en principio creíamos era para algún funcionario del MIO. Don Alfonso nos interrumpió afirmando que dicha silla era para "tiqueteros" que a su vez servirían como vigilantes dentro del bus, es de esta forma como procedemos a realizarle algunas preguntas sobre el sistema a través de una conversación informal con una entrevista de preguntas abiertas.

Datos del conductor: es bachiller, estudió tres meses de Ingeniería Eléctrica en Univalle cuando tenía 19 años; tiene un diploma de Gestión y Calidad del SENA el cual es necesario para conducir el tipo de bus "pretroncal", vivió dos años en Estados Unidos donde conducía tractomulas y en Colombia trabajó realizando excursiones en Latinoamérica durante seis meses. Para la fecha lleva aproximadamente un año y seis trabajando para el consorcio GIT Masivo S.A, dice tener un muy buen nivel de inglés.

Pregunta: ¿qué pasa si alguien en silla de ruedas necesita abordar el bus?

DON ALFONSO: Si hay alguien en silla de ruedas toca pedir ayuda porque estos buses vienen con ese problema, hay otros que pueden a través de un sistema hidráulico, posicionarse de manera que la entrada a personas con estas discapacidades sea menos dificultoso, sin embargo, en cualquier caso, necesitamos de la solidaridad de algunos pasajeros.

Mientras conversábamos, Don Alfonso me daba información importante sobre el funcionamiento del bus señalando la parte posterior a él, decía que ahí se encontraban nueve CPUs que controlaban "hasta si un bombillo se quema", todo me aparece en la pantalla".

Si hay accidente, un estrellón o algo similar, ¿qué pasa?

DON ALFONSO: Se debe informar al centro de operaciones y esperar, cualquier cosa que pase toca informar, en lo posible que se presta alguna ayuda. Yo no lo puedo tocar nada del motor ni ningún aparato, si algo falla toca informar y eso le

mandan a uno a los técnicos para que se encarguen de eso, este es un sistema muy seguro.

¿Por qué es tan seguro?

DON ALFONSO: Porque el que entre a robar se jode, porque estos buses, todos, tienen un botón de pánico que cada bus tiene ubicado en un lugar específico, pero depende del bus y eso nos lo indican al subirnos. Si lo hundo, automáticamente se apaga el motor y eso tiene una línea directa con la policía y con la policía del MIO.

¿Policía del MIO?

DON ALFONSO: Si, ellos andan en moto como civiles, también para llevarle el control a uno.

¿Dónde y cómo llenan el taque de estos buses?

DON ALFONSO: Estos buses se llenan con biodiesel, pero estos que son del GIT Masivo deben tanquear en los parqueaderos; los de blanco y negro masivo SA pueden hacerlo en cualquier estación de servicio.

El sistema GPS no permite que nos desviemos, si necesitamos algún desvío por accidente o algo en la vía tenemos que pedir autorización si es que antes no nos han notificado por la pantalla.

Se debe ser bachiller como mínimo porque igualmente nos capacitan constantemente, uno ve aquí muchos profesionales porque la situación está muy dura en la calle; los que manejamos estos buses tenemos un mejor nivel educativo y cultural muy distinto al de los que manejan esos buses que solo echan puro humo y mantienen arriados.

Ficha Técnica

La siguiente información refiere a la medición de la muestra para la aplicación de la encuesta en las diferentes instituciones educativas analizadas en esta investigación:

Los datos del N=Universo fueron suministrados por caliencifras2011. La encuesta aplicada puede consultarse en los anexos. Se tiene un error máximo de 7% dado que la aleatoriedad de la muestra es muy grande lo cual nos dificulta la precisión del muestreo.

UNIVERSIDADES	N = UNIVERSO	n = muestra
UV MELÉNDEZ	12083	31
UV SAN FDO.	3832	10
SENA	1504	4
BELLAS ARTES	629	2
JAVERIANA	5839	15
UAO	6327	16
USB	4534	12
ADP	2333	6
USACA	12436	32
ICESI	3981	10
LIBRE	2397	6
COOPERATIVA	2619	7
TOTAL	58514	150

MUESTREO ALEATORIO SIMPLE	
Z = Nivel de Confianza 95% (constante bajo curva normal)	1,96
p = (Parámetro: proporción de la población que presenta la característica)	0,50
q = (Proporción de la población que no cumple con la característica)	0,50
e = Error absoluto de muestreo	0,07
N=Tamaño de la población	58.514
RESULTADOS	
n ₀ = Primera aproximación	150
n ₁ = Tamaño de muestra	150

N = universo	58514	FORMULA AJUSTADA	
FORMULA BASICA (INFINITA) = n_o	Z=(1,96)²	(FINITA) = n₁	n_o-1
n_o= $\frac{Z^2 * p * q}{(e)^2}$ n_o= $\frac{(1,96)^2 * (0,5 * 0,5)}{(e)^2}$	p=0,5 * q=0,5	$\frac{n_0}{266,8}$	(n_o-1)/N
	Z² * p*q	n₁= 1+ $\frac{(n_0 - 1)}{N}$	1 + (n_o-1)/N
	e=(0,07)²	n₁= 1+ $\frac{(266,8 - 1)}{N}$	n₁=n_o/1 + (n_o-1)/N
	Total n_o	12083	n₁=261
	= 266,8		

Tablas

Las siguientes tablas contienen los resultados cuantitativos recolectados en esta investigación. A diferencia de algunos cuadros presentados en el desarrollo del texto escrito, la información consignada se divide en universidades y sexo para la especificación de las variables a comparar.

Tabla No.1 "Principales Medios de transporte antes de la entrada en servicio del MIO por Universidad y Sexo"											
Universidad	Sexo	TOTAL	Principales medios de transporte antes de la entrada en servicio del MIO								
			TPC		Otros Medios de Transporte						
			Si	No	Bicicleta	Caminar	Carro	Moto	Taxi	Interm/pal	N/A
UnVale Meléndez	Mujer	17	15	2	0	0	3	0	0	0	14
		11%	10%	1%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	9%
	Hombre	17	15	2	3	1	1	1	1	0	11
		11%	10%	1%	2%	1%	1%	0%	1%	0%	7%
	Total	34	30	4	3	1	4	0	1	0	25
		100%	20%	3%	2%	1%	3%	0%	1%	0%	17%
UnVale San Fernando	Mujer	6	5	1	0	0	0	1	0	0	5
		4%	3%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	3%
	Hombre	5	4	1	1	0	0	0	0	0	4
		3%	3%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
	Total	11	9	2	1	0	0	1	0	0	9
		7%	6%	1%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	6%
ICESI	Mujer	5	3	2	0	0	3	0	0	0	2
		3%	2%	1%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	1%
	Hombre	6	4	2	0	0	0	1	1	0	5
		4%	3%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	3%
	Total	11	7	4	0	0	3	0	1	0	7
		7%	5%	3%	0%	0%	2%	0%	1%	0%	5%
Javeriana	Mujer	8	3	5	0	0	4	0	0	0	4
		5%	2%	3%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	3%
	Hombre	8	6	2	1	0	1	1	1	0	5
		5%	4%	1%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	3%
	Total	16	9	7	1	0	5	0	1	0	9
		11%	6%	5%	1%	0%	3%	0%	1%	0%	6%
USACA	Mujer	18	14	4	3	1	3	1	0	0	10
		12%	9%	3%	2%	1%	2%	0%	1%	0%	7%
	Hombre	17	13	4	2	0	1	2	2	1	11
		11%	9%	3%	1%	0%	1%	0%	1%	1%	7%
	Total	35	27	8	5	1	4	0	3	1	21
		23%	18%	5%	3%	1%	3%	0%	2%	1%	14%
U.A.C.	Mujer	8	6	2	0	0	1	0	0	0	7
		5%	4%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	5%
	Hombre	10	7	3	1	0	2	0	0	0	7
		7%	5%	2%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	5%
	Total	18	13	5	1	0	3	0	0	0	14
		12%	9%	3%	1%	0%	2%	0%	0%	0%	9%
Otras Universidades e Institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13	11	2	0	1	0	1	0	1	10
		9%	7%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	7%
	Hombre	12	11	1	1	0	0	0	0	0	11
		8%	7%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	7%
	Total	25	22	3	1	1	0	1	0	1	21
		17%	15%	2%	1%	1%	0%	1%	0%	1%	14%
TOTAL	Mujer	75	57	18	3	2	14	2	1	1	52
		50%	38%	12%	2%	1%	9%	1%	1%	1%	35%
	Hombre	75	60	15	9	1	5	0	5	1	54
		50%	40%	10%	6%	1%	3%	0%	3%	1%	36%
	Total	150	117	33	12	3	19	2	6	2	106
		100%	78%	22%	8%	2%	13%	1%	4%	1%	71%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No. 2 "Uso semanal del transporte por Universidad y Sexo"						
Universidad	Sexo	TOTAL	Uso semanal de MIO			
			Entre 1 y 2 días	Entre 2 y 4 días	Entre 4 y 6 días	Toda la Semana
UnVale Meléndez	Mujer	17 11%	4 3%	3 2%	5 3%	5 2%
	Hombre	17 11%	3 2%	5 3%	7 5%	2 3%
	Total	34 23%	7 5%	8 5%	12 8%	7 5%
UnVale San Fernando	Mujer	6 4%	0%	1 1%	3 2%	2 1%
	Hombre	5 3%	0%	1 1%	3 2%	1 1%
	Total	11 7%	0 0%	2 1%	6 4%	3 1%
ICESI	Mujer	5 3%	0 0%	1 1%	4 3%	0 0%
	Hombre	6 4%	1 1%	0 0%	4 3%	1 1%
	Total	11 7%	1 1%	1 1%	8 5%	1 1%
Javeriana	Mujer	8 5%	2 1%	2 1%	2 1%	2 1%
	Hombre	8 5%	1 1%	3 2%	3 2%	1 1%
	Total	16 11%	3 2%	5 3%	5 3%	3 2%
USACA	Mujer	18 12%	3 2%	1 1%	5 3%	3 2%
	Hombre	17 11%	5 3%	5 3%	4 3%	3 2%
	Total	35 23%	9 6%	6 4%	13 9%	7 5%
U.A.O.	Mujer	8 5%	0 0%	2 1%	2 1%	4 3%
	Hombre	10 7%	4 3%	3 2%	2 1%	1 1%
	Total	18 12%	4 3%	5 3%	4 3%	5 3%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	1 1%	1 1%	2 1%	9 6%
	Hombre	12 8%	0 0%	1 1%	1 1%	10 7%
	Total	25 17%	1 1%	2 1%	3 2%	19 13%
TOTAL	Mujer	75 50%	11 7%	11 7%	27 18%	28 19%
	Hombre	75 50%	14 9%	18 12%	24 16%	19 13%
	Total	150 100%	25 17%	29 19%	51 34%	47 30%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No. 3 "Tipo de Transporte para Recreación, Diversión y Ocio por Universidad y Sexo"												
Universidad	Sexo	TOTAL	Transportes Utilizados para Recreación, Diversión y Ocio									MIO
			Otros Medios de Transporte									
			TPC	Bicicleta	Caminar	Carro	Moto	Taxi	Interm/pal	N/A	Si	
UnValle Meléndez	Mujer	17 11%	6 4%	0 0%	0 0%	4 3%	0 0%	1 1%	0 0%	12 8%	13 9%	
	Hombre	17 11%	6 4%	2 1%	1 1%	2 1%	0 0%	6 4%	0 0%	6 4%	14 9%	
	Total	34 100%	12 8%	2 1%	1 1%	6 4%	0 0%	7 5%	0 0%	18 12%	27 18%	
UnValle San Fernando	Mujer	6 4%	1 1%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	2 1%	0 0%	4 3%	5 3%	
	Hombre	5 3%	2 1%	1 1%	0 0%	0 0%	0 0%	1 1%	0 0%	3 2%	3 2%	
	Total	11 7%	3 2%	1 1%	0 0%	0 0%	0 0%	3 2%	0 0%	7 5%	8 5%	
ICESI	Mujer	5 3%	2 1%	0 0%	0 0%	2 1%	0 0%	1 1%	0 0%	2 1%	3 2%	
	Hombre	6 4%	2 1%	0 0%	0 0%	1 1%	0 0%	2 1%	0 0%	3 2%	5 3%	
	Total	11 7%	4 3%	0 0%	0 0%	3 2%	0 0%	3 2%	0 0%	5 3%	8 5%	
Javeriana	Mujer	8 5%	3 2%	0 0%	0 0%	3 2%	0 0%	2 1%	0 0%	3 2%	6 4%	
	Hombre	8 5%	2 1%	0 0%	0 0%	2 1%	0 0%	0 0%	0 0%	6 4%	8 5%	
	Total	16 11%	5 3%	0 0%	0 0%	5 3%	0 0%	2 1%	0 0%	9 6%	14 9%	
USACA	Mujer	18 12%	3 2%	2 1%	1 1%	6 4%	0 0%	4 3%	0 0%	5 3%	11 7%	
	Hombre	17 11%	4 3%	3 2%	0 0%	1 1%	0 0%	6 4%	1 1%	6 4%	14 9%	
	Total	35 23%	7 5%	5 3%	1 1%	7 5%	0 0%	10 7%	1 1%	11 7%	25 17%	
U.A.O.	Mujer	8 5%	1 1%	0 0%	0 0%	5 3%	1 1%	1 1%	0 0%	1 1%	5 3%	
	Hombre	10 7%	2 1%	0 0%	1 1%	3 2%	0 0%	2 1%	0 0%	4 3%	6 4%	
	Total	18 12%	3 2%	0 0%	1 1%	8 5%	1 1%	3 2%	0 0%	5 3%	11 7%	
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	7 5%	0 0%	3 2%	0 0%	1 1%	0 0%	0 0%	9 6%	12 8%	
	Hombre	12 8%	6 4%	0 0%	0 0%	2 1%	1 1%	0 0%	0 0%	9 6%	8 5%	
	Total	25 17%	13 9%	0 0%	3 2%	2 1%	2 1%	0 0%	0 0%	18 12%	20 13%	
TOTAL	Mujer	75 50%	23 15%	2 1%	4 3%	20 13%	2 1%	11 7%	0 0%	38 24%	55 37%	
	Hombre	75 50%	27 18%	6 4%	2 1%	11 7%	1 1%	17 11%	1 1%	58 39%	73 49%	
	Total	150 100%	50 33%	8 5%	6 4%	31 21%	3 2%	28 19%	1 1%	96 64%	128 86%	

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.4 "Tipo de Transporte para ir a Centros Comerciales por Universidad y Sexo"									
Universidad	Sexo	TOTAL	Transportes Utilizados para ir a Centros Comerciales						
			Otros Medios de Transporte						MIO
			Si	Caminar	Carro	Moto	Taxi	N/A	
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	5 3%	1 1%	4 3%	2 0%	10 1%	12 7%	6 8%
	Hombre	17 11%	6 4%	3 2%	1 1%	1 0%	2 1%	11 7%	14 9%
	Total	34 100%	11 7%	4 3%	5 3%	3 0%	12 3%	23 14%	28 17%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	6 4%	6 4%
	Hombre	5 3%	2 1%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	3 3%	5 3%
	Total	11 7%	2 1%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	9 7%	11 7%
ICESI	Mujer	5 3%	3 2%	1 0%	1 1%	1 0%	1 1%	3 2%	3 2%
	Hombre	6 4%	2 1%	1 0%	1 1%	2 0%	2 1%	3 2%	5 3%
	Total	11 7%	5 3%	2 0%	2 1%	3 0%	3 2%	6 4%	8 5%
Javeriana	Mujer	8 5%	0 0%	0 0%	4 3%	0 0%	0 0%	4 3%	4 3%
	Hombre	8 5%	1 1%	0 0%	3 2%	0 0%	0 0%	5 3%	7 5%
	Total	16 11%	1 0%	0 0%	7 5%	0 0%	0 0%	9 6%	11 8%
USACA	Mujer	18 12%	2 1%	2 1%	5 3%	2 0%	2 1%	9 6%	15 10%
	Hombre	17 11%	4 3%	2 1%	1 1%	4 0%	10 7%	14 9%	14 9%
	Total	35 23%	6 4%	4 3%	6 4%	6 0%	19 13%	23 15%	29 19%
U.A.O.	Mujer	8 5%	1 1%	0 0%	5 3%	1 0%	0 0%	2 1%	6 3%
	Hombre	10 7%	3 2%	1 1%	2 1%	0 0%	1 1%	6 4%	7 5%
	Total	18 12%	4 3%	1 1%	7 5%	1 1%	1 1%	8 5%	12 8%
Otras Universidades e institutos Técnico y Tecnológicos	Mujer	13 9%	8 5%	0 0%	0 0%	1 1%	0 0%	12 8%	12 8%
	Hombre	12 8%	7 5%	0 0%	0 0%	1 1%	1 1%	10 7%	11 7%
	Total	25 17%	15 10%	0 0%	0 0%	2 1%	1 1%	22 15%	23 15%
TOTAL	Mujer	75 50%	19 13%	3 2%	19 13%	2 1%	5 3%	48 31%	58 39%
	Hombre	75 50%	25 17%	6 4%	8 5%	1 1%	10 7%	50 33%	63 42%
	Total	150 100%	44 29%	9 6%	27 18%	3 2%	15 10%	98 64%	121 81%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.5 "Tipo de Transporte para ir a Centros Culturales por Universidad y Sexo"									
Universid ad	Sexo	TOTAL	Transportes Utilizados para ir a Centros Culturales						
			Otros Medios de Transporte						MIO
			Si	Bicicleta	Caminar	Carro	Moto	Taxi	
Sanitvile Meléndez	Mujer	17 11%	2 1%	1 1%	1 1%	1 1%	0 0%	1 1%	12 8%
	Hombre	17 11%	7 5%	1 1%	3 2%	1 1%	0 0%	3 2%	12 8%
	Total	34 100%	9 6%	2 1%	4 3%	2 1%	0 0%	4 3%	24 16%
Univale Fernando	Mujer	6 4%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 1%	6 4%
	Hombre	5 3%	1 1%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	3 3%
	Total	11 7%	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 1%	9 6%
ICESI	Mujer	5 3%	1 0%	0 0%	0 0%	2 1%	0 0%	1 1%	6 4%
	Hombre	6 4%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	6 4%
	Total	11 7%	1 0%	0 0%	0 0%	2 1%	0 0%	1 1%	12 8%
Javeriana	Mujer	8 5%	0 0%	0 0%	1 1%	0 0%	0 0%	0 0%	8 5%
	Hombre	8 5%	2 1%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	6 4%
	Total	16 11%	2 1%	0 0%	1 1%	0 0%	0 0%	0 0%	12 8%
USACA	Mujer	18 12%	3 2%	1 1%	1 1%	3 2%	0 0%	1 1%	13 9%
	Hombre	17 11%	4 3%	1 1%	1 1%	1 1%	0 0%	4 3%	13 9%
	Total	35 23%	7 5%	2 1%	2 1%	4 3%	0 0%	5 3%	26 17%
U.A.O.	Mujer	8 5%	0 0%	0 0%	0 0%	2 1%	0 0%	0 0%	8 5%
	Hombre	10 7%	4 3%	0 0%	0 0%	1 1%	0 0%	1 1%	4 3%
	Total	18 12%	4 3%	0 0%	0 0%	3 2%	0 0%	2 1%	12 8%
Otras Universidades e institutos Técnico y Tecnológicos	Mujer	13 9%	7 5%	0 0%	2 1%	0 0%	0 0%	0 0%	10 7%
	Hombre	12 8%	7 5%	0 0%	1 1%	0 0%	1 1%	0 0%	11 7%
	Total	25 17%	14 9%	0 0%	3 2%	1 1%	1 1%	0 0%	21 14%
TOTAL	Mujer	75 50%	13 9%	2 1%	5 3%	10 7%	0 0%	4 3%	56 37%
	Hombre	75 50%	28 17%	1 1%	3 2%	4 3%	1 1%	6 4%	56 37%
	Total	150 100%	41 26%	3 3%	8 6%	14 9%	1 1%	10 7%	112 75%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.6 "Tipo de Transporte para ir a Restaurantes - Cafés - Fuentes de Soda por Universidad y Sexo"									
Universidad	Sexo	TOTAL	Transportes Utilizados para ir a Restaurantes, Cafés, Fuentes de Soda						
			TPC	Otros Medios de Transporte					MIO
				Bicicleta	Caminar	Carro	Moto	Taxi	
UnValle Meléndez	Mujer	17 11%	3 2%	0 0%	2 1%	2 1%	7 0%	6 5%	6 4%
	Hombre	17 11%	8 5%	1 1%	2 1%	1 1%	6 0%	14 4%	14 9%
	Total	34 100%	11 7%	1 1%	4 3%	3 2%	13 0%	20 9%	20 13%
UnValle San Fernando	Mujer	6 4%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	2 0%	2 1%	4 3%
	Hombre	5 3%	3 2%	0 0%	0 0%	0 0%	2 0%	3 1%	3 2%
	Total	11 7%	3 2%	0 0%	0 0%	0 0%	4 3%	5 5%	7 5%
(CES)	Mujer	5 3%	2 1%	0 0%	1 1%	3 2%	0 0%	0 0%	2 1%
	Hombre	6 4%	0 0%	0 0%	1 1%	2 1%	0 0%	2 2%	1 1%
	Total	11 7%	2 1%	0 0%	2 1%	5 3%	0 0%	2 2%	3 2%
Javeriana	Mujer	8 5%	0 0%	0 0%	0 0%	5 3%	3 0%	3 2%	0 0%
	Hombre	8 5%	1 1%	0 0%	0 0%	3 2%	2 0%	2 1%	4 3%
	Total	16 11%	1 1%	0 0%	0 0%	8 5%	5 3%	5 3%	8 3%
USACA	Mujer	18 12%	4 3%	1 1%	1 1%	5 3%	6 0%	10 4%	10 7%
	Hombre	17 11%	6 4%	0 0%	0 0%	1 1%	10 7%	9 6%	9 6%
	Total	35 23%	10 7%	1 1%	1 1%	6 4%	16 11%	19 13%	19 13%
U.A.O.	Mujer	8 5%	1 1%	0 0%	1 1%	3 2%	3 0%	3 2%	3 2%
	Hombre	10 7%	4 3%	0 0%	1 1%	2 1%	3 0%	6 4%	6 4%
	Total	18 12%	5 3%	0 0%	2 1%	5 3%	6 4%	9 6%	9 6%
Otras Universidades e Institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	4 3%	0 0%	3 2%	0 0%	6 4%	5 3%	9 6%
	Hombre	12 8%	8 5%	0 0%	0 0%	2 1%	1 1%	4 3%	10 7%
	Total	25 17%	12 8%	0 0%	3 2%	2 1%	7 5%	9 6%	19 13%
TOTAL	Mujer	75 50%	14 9%	1 1%	8 5%	18 12%	1 1%	26 17%	34 23%
	Hombre	75 50%	30 20%	1 1%	5 3%	12 7%	1 1%	30 20%	47 31%
	Total	150 100%	44 29%	2 1%	13 8%	30 19%	2 1%	56 37%	81 54%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.7 "Tipo de Transporte para ir a Bares, Discotecas, Hoteles, Moteles por Universidad y Sexo"									
Universidad	Sexo	TOTAL	Transportes Utilizados para ir a Bares, Discotecas, Hoteles, Moteles						
			TPC	Otros Medios de Transporte					MIO
				Bicicleta	Caminar	Carro	Moto	Taxi	
UnValle Meléndez	Mujer	17 11%	2 1%	2 1%	14 9%	1 1%	0 0%	11 7%	4 3%
	Hombre	17 11%	0 0%	1 1%	0 0%	2 1%	0 0%	8 5%	12 8%
	Total	34 100%	2 1%	3 2%	14 9%	3 2%	0 0%	19 13%	16 11%
UnValle San Fernando	Mujer	6 4%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	4 3%	2 1%
	Hombre	5 3%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	3 2%	1 1%
	Total	11 7%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	7 5%	3 2%
(CES)	Mujer	5 3%	0 0%	0 0%	0 0%	3 2%	0 0%	1 1%	2 1%
	Hombre	6 4%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	4 3%	3 2%
	Total	11 7%	0 0%	0 0%	0 0%	3 2%	0 0%	5 3%	5 3%
Javeriana	Mujer	8 5%	0 0%	0 0%	0 0%	4 3%	0 0%	3 2%	1 1%
	Hombre	8 5%	0 0%	0 0%	0 0%	2 1%	0 0%	5 3%	4 3%
	Total	16 11%	0 0%	0 0%	0 0%	6 4%	0 0%	8 5%	5 3%
USACA	Mujer	18 12%	0 0%	0 0%	1 1%	4 3%	1 1%	9 6%	6 4%
	Hombre	17 11%	0 0%	0 0%	0 0%	1 1%	0 0%	11 7%	6 4%
	Total	35 23%	0 0%	0 0%	1 1%	5 3%	1 1%	20 13%	12 7%
U.A.O.	Mujer	8 5%	0 0%	0 0%	1 1%	2 1%	1 1%	4 3%	3 2%
	Hombre	10 7%	0 0%	0 0%	2 1%	2 1%	0 0%	5 3%	1 1%
	Total	18 12%	0 0%	0 0%	3 2%	4 3%	1 1%	9 6%	4 3%
Otras Universidades e Institutos Técnico y Tecnológicos	Mujer	13 9%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 1%	6 4%	6 4%
	Hombre	12 8%	0 0%	0 0%	0 0%	2 1%	1 1%	5 3%	9 6%
	Total	25 17%	0 0%	0 0%	0 0%	2 1%	2 1%	11 7%	15 10%
TOTAL	Mujer	75 50%	2 1%	2 1%	16 11%	14 9%	3 2%	38 25%	23 15%
	Hombre	75 50%	0 0%	1 1%	2 1%	9 6%	1 1%	41 27%	36 24%
	Total	150 100%	2 1%	3 2%	18 12%	23 15%	4 3%	79 53%	59 39%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.8 "Tipo de Transporte para ir a Centros Deportivos por Universidad y Sexo"									
Universidad	Sexo	TOTAL	Transportes Utilizados para ir a Centros Deportivos						
			TPC	Otros Medios de Transporte					MIO
			Si	Bicicleta	Caminar	Carro	Moto	Taxi	Si
UnValle Meléndez	Mujer	17	4	1	1	2	1	1	11
	Hombre	17	7	2	3	2	0	0	9
	Total	34	11	3	4	4	0	1	20
		100%	7%	2%	3%	3%	0%	1%	13%
UnValle San Fernando	Mujer	6	0	0%	0%	0%	0%	0%	6
	Hombre	5	1	0%	0%	0%	0%	0%	4
	Total	11	1	0	0	0	0	0	10
		7%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	7%
ICESI	Mujer	6	2	0%	0%	1%	0%	0	2
	Hombre	6	0	0%	1%	1%	0%	1	1
	Total	11	2	0	1	2	0	1	3
		7%	1%	0%	1%	1%	0%	1%	4%
Javeriana	Mujer	8	1	0%	0%	1%	0%	0%	3
	Hombre	8	1	0%	0%	0	0%	0%	7
	Total	16	2	0	0	2	0	0	1
		11%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	7%
USACA	Mujer	18	3	0	2	3	0	0	13
	Hombre	17	4	2	2	1	1	1	12
	Total	35	7	2	4	4	1	2	25
		23%	5%	1%	3%	3%	0%	1%	17%
U.A.O.	Mujer	8	1	0	3	1	0	0	1
	Hombre	10	3	0%	1	2%	1%	0%	3
	Total	18	4	0	4	5	1	1	4
		12%	3%	0%	1%	3%	1%	1%	3%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13	8	0	1	0	0	0	7
	Hombre	9	5	0%	0%	1%	0%	0%	5
	Total	22	13	0	1	1	0	0	12
		17%	10%	0%	0%	1%	0%	0%	13%
TOTAL	Mujer	75	19	1	3	12	1	1	44
	Hombre	75	23	4	7	6	1	3	51
	Total	150	42	5	10	18	2	4	95
		100%	28%	3%	7%	12%	1%	3%	63%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.9 "Tipo de Transporte para ir a Centros Recreativos por Universidad y Sexo"									
Universidad	Sexo	TOTAL	Transportes Utilizados para ir a Centros Recreativos						
			TPC	Otros Medios de Transporte					MIO
			Si	Bicicleta	Caminar	Carro	Moto	Taxi	Si
UnValle Meléndez	Mujer	17	7	1	1	5	2	0	6
	Hombre	17	5	1%	1%	3%	0%	1%	4%
	Total	34	12	2	2	8	2	1	10
		100%	9%	3%	2%	5%	0%	2%	10%
UnValle San Fernando	Mujer	6	1	0%	0%	0%	0%	2	4
	Hombre	5	2	0%	0%	0%	0%	1	4
	Total	11	3	0	0	0	0	3	8
		7%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	5%
ICESI	Mujer	6	2	0%	0%	2%	0%	0%	1
	Hombre	6	1	0%	1	2	0%	0%	4
	Total	11	3	0	1	4	0	0	5
		7%	2%	0%	1%	3%	0%	0%	3%
Javeriana	Mujer	8	0	0%	0%	5	0	0	2
	Hombre	8	1	0%	1	3	0%	0%	1%
	Total	16	1	1%	2%	8	0%	0%	3%
		11%	1%	1%	5%	0%	0%	0%	5%
USACA	Mujer	18	4	1	1	4	2	0	11
	Hombre	17	5	1%	1%	3%	0%	1%	7%
	Total	35	9	2	2	7	2	1	18
		23%	6%	2%	1%	4%	0%	1%	13%
U.A.O.	Mujer	8	2	0%	0%	3%	1%	0%	1%
	Hombre	10	4	0%	0%	1	0	1	6
	Total	18	6	0	0	4	1	1	7
		12%	4%	0%	0%	3%	1%	0%	5%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13	11	0	0	1	0	0	10
	Hombre	9	7	0	0	1	0	0	7
	Total	22	18	0	0	2	0	0	17
		17%	13%	0%	0%	1%	0%	0%	13%
TOTAL	Mujer	75	27	2	2	22	2	0	36
	Hombre	75	29	5	5	15%	4%	0%	24%
	Total	150	56	7	7	37	6	0	60
		100%	37%	5%	5%	22%	2%	0%	40%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No. 10 "Tipo de Transporte para ir a Residencias, Casas, Apartamentos por Universidad y Sexo"									
Universidad	Sexo	TOTAL	Transportes Utilizados para ir a Residencias, Casas y Apartamentos						
			Otros Medios de Transporte						
			TPC	Bicicleta	Caminar	Carro	Moto	Taxi	MIO
UnValle Meléndez	Mujer	17	10	0	1	3	0	3	13
	Hombr e	11	7	0	1	2	0	2	9
		17	8	1	3	1	0	5	14
	Total	11	5	1	2	1	0	3	9
UnValle San Fernando	Mujer	34	18	1	4	3	0	8	27
	Hombr e	100	12	1	3	3	0	5	18
		6	1	0	0	0	0	2	4
	Total	4	3	0	0	0	0	0	4
ICESI	Mujer	5	2	0	1	2	0	1	4
	Hombr e	3	1	0	1	0	0	2	3
		6	2	0	1	0	0	2	6
	Total	4	1	0	1	0	0	1	4
Javeriana	Mujer	11	7	0	2	2	0	3	10
	Hombr e	7	3	0	1	1	0	2	7
		8	0	0	0	0	0	0	8
	Total	5	2	0	2	2	0	2	5
USACA	Mujer	18	3	0	3	7	0	1	14
	Hombr e	12	2	0	2	5	0	1	9
		17	8	0	2	1	0	9	13
	Total	11	5	0	1	1	0	6	9
U.A.O.	Mujer	23	11	0	5	8	0	10	27
	Hombr e	7	3	0	3	5	0	7	18
		8	1	0	1	2	0	2	7
	Total	5	1	0	1	1	0	4	5
Otras Universidades e institutos Técnico y Tecnológicos	Mujer	10	6	0	0	1	0	3	6
	Hombr e	7	4	0	0	1	0	2	4
		18	7	0	0	2	0	5	13
	Total	12	5	0	1	2	0	4	9
TOTAL	Mujer	75	28	0	7	20	1	9	60
	Hombr e	50	19	0	5	13	1	6	40
		7	3	1	6	6	1	21	61
	Total	150	66	1	13	26	2	30	121
		100%	44%	1%	9%	17%	1%	20%	81%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.11 "Primer Lugar de referencia donde se realizan actividades en el tiempo libre, por universidad y sexo"									
Universidad	Sexo	TOTAL	Lugar No.1 donde realiza actividades de Ocio						
			Centros Comerciales	Centros Culturales	Restaurantes - Cafés	Bares, Discotecas, Hoteles	Centros Deportivos	Centros Recreativos	Casas, Apts
UnValle Meléndez	Mujer	17	8	3	0	2	1	0	3
	Hombr e	17	4	6	0	0	3	0	2
		50	12	18	3	0	9	6	3
	Total	34	12	9	1	2	4	2	4
UnValle San Fernando	Mujer	6	4	0	0	0	0	0	2
	Hombr e	5	1	0	1	2	0	1	0
		45	9	0	9	18	0	9	0
	Total	11	5	0	1	2	0	1	2
ICESI	Mujer	5	3	0	1	0	0	0	1
	Hombr e	6	1	3	0	0	0	1	1
		55	9	27	0	0	0	9	9
	Total	11	4	3	1	0	0	1	2
Javeriana	Mujer	8	1	1	0	2	1	1	2
	Hombr e	8	2	0	0	13	6	6	13
		50	13	0	0	13	13	0	13
	Total	16	3	1	0	4	3	1	4
USACA	Mujer	18	4	5	0	3	2	0	4
	Hombr e	51	1	14	0	9	6	0	11
		17	8	4	1	1	1	1	1
	Total	49	23	11	3	3	3	3	3
U.A.O.	Mujer	35	12	9	1	4	3	1	5
	Hombr e	100	34	26	3	11	9	3	14
		8	1	1	2	1	0	0	4
	Total	44	6	6	0	11	0	0	22
Otras Universidades e institutos Técnico y Tecnológicos	Mujer	10	3	1	0	2	0	0	4
	Hombr e	56	17	6	0	11	0	0	22
		18	4	2	0	4	0	0	8
	Total	100	22	11	0	22	0	0	44
TOTAL	Mujer	75	25	11	1	14	4	2	18
	Hombr e	75	20	20	3	9	7	6	10
		50	13	13	2	6	5	4	7
	Total	150	45	31	4	23	11	8	28
		100%	30%	21%	3%	15%	7%	5%	19%

Fuente: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 11.2 Tipo de vínculo sostenido con los acompañantes al Lugar No.1					
			Familia	Amigos	Pareja	Compañeros	Conocidos	Solo
UniValle Melendez	Mujer	17	5	10	4	2	0	4
	Hombre	50%	15%	29%	12%	6%	0%	12%
		17	5	9	4		2	13
	Total	50%	15%	26%	12%	12%	6%	38%
UniValle San Fernando	Mujer	34	10	19	8	6	2	17
	Hombre	100%	29%	56%	24%	18%	6%	50%
		6	3	2	2		0	1
	Total	55%	27%	18%	18%	0%	0%	9%
ICESI	Mujer	5	0	0	1	0	0	2
	Hombre	55%	0%	18%	9%	0%	0%	18%
		11	3	4	3	0	0	3
	Total	100%	27%	36%	27%	0%	0%	27%
Javeriana	Mujer	8	1	6	4	2	1	1
	Hombre	50%	6%	38%	25%	13%	0%	9%
		8	3	6	2	2	0	2
	Total	50%	19%	38%	13%	13%	0%	13%
USACA	Mujer	16	4	12	6	4	0	4
	Hombre	100%	25%	75%	38%	25%	0%	25%
		18	3	8	2	2	1	8
	Total	51%	9%	23%	6%	6%	3%	23%
U.A.O.	Mujer	17	8	10	5	3	0	7
	Hombre	49%	23%	29%	14%	9%	0%	20%
		35	11	18	7	5	1	15
	Total	100%	31%	51%	20%	14%	3%	43%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	8	1	3	0			6
	Hombre	44%	6%	17%	0%	0%	0%	33%
		10	2	5	2			4
	Total	56%	11%	28%	11%	0%	0%	22%
TOTAL	Mujer	18	3	8	2	0	0	10
	Hombre	100%	17%	44%	11%	0%	0%	56%
		13	2	10	3	1	0	3
	Total	9%	1%	7%	2%	1%	0%	2%
TOTAL	Mujer	12	2	10	3	6	0	0
	Hombre	8%	1%	7%	2%	4%	0%	0%
		25	4	20	6	7	0	3
	Total	17%	3%	13%	4%	5%	0%	2%
TOTAL	Mujer	75	20	43	17	7	2	25
	Hombre	50%	13%	29%	11%	5%	1%	17%
		75	21	46	18	15	2	30
	Total	50%	14%	31%	12%	10%	1%	20%
TOTAL	Mujer	150	41	89	35	22	4	55
	Hombre	100%	27%	59%	23%	15%	3%	37%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 11.3 Tránsbordos Realizados en MIO hacia Lugar No. 1			
			1	2	3	No Aplica
UniValle Melendez	Mujer	17	8	3		6
	Hombre	50%	24%	9%	0%	18%
		17	3	7		7
	Total	50%	9%	21%	0%	21%
UniValle San Fernando	Mujer	34	11	10	0	13
	Hombre	100%	32%	29%	0%	38%
		6	4	0	1	1
	Total	55%	36%	0%	9%	9%
ICESI	Mujer	5	1	1	0	3
	Hombre	45%	9%	9%	0%	27%
		11	5	1	1	4
	Total	100%	45%	9%	9%	36%
Javeriana	Mujer	8	0	1		4
	Hombre	45%	0%	9%	0%	36%
		6	2	1		3
	Total	55%	18%	9%	0%	27%
USACA	Mujer	11	2	2	0	7
	Hombre	100%	18%	18%	0%	64%
		8	1	3	1	3
	Total	50%	6%	19%	6%	19%
U.A.O.	Mujer	8	1	2	1	4
	Hombre	50%	6%	13%	6%	25%
		16	2	5	2	7
	Total	100%	13%	31%	13%	44%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	18	6	3	1	8
	Hombre	51%	17%	9%	3%	23%
		17	7	4	1	5
	Total	49%	20%	11%	3%	14%
TOTAL	Mujer	35	13	7	2	13
	Hombre	100%	37%	20%	6%	37%
		8	3	1	1	3
	Total	44%	17%	6%	6%	17%
TOTAL	Mujer	10	1	2	0	7
	Hombre	56%	6%	11%	0%	39%
		18	4	3	1	10
	Total	100%	22%	17%	6%	56%
TOTAL	Mujer	13	6	2	1	4
	Hombre	9%	4%	1%	1%	3%
		12	9	1	0	2
	Total	8%	6%	1%	0%	1%
TOTAL	Mujer	25	15	3	1	6
	Hombre	17%	10%	2%	1%	4%
		75	28	13	5	29
	Total	50%	19%	9%	3%	19%
TOTAL	Mujer	75	24	18	2	31
	Hombre	50%	16%	12%	1%	21%
		150	52	31	7	60
	Total	100%	35%	21%	5%	40%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 11.4 Punto de Origen hacia Lugar No. 1		
			Casa	Otra Casa	Universidad
Univalle Meléndez	Mujer	17 50%	13 38%	0%	4 12%
	Hombre	17 50%	15 44%	0%	2 6%
	Total	34 100%	28 82%	0 0%	6 18%
Univalle San Fernando	Mujer	6 55%	6 55%	0 0%	0 0%
	Hombre	5 45%	4 36%	1 9%	0 0%
	Total	11 100%	10 91%	1 9%	0 0%
ICESI	Mujer	5 45%	3 27%	0 0%	2 18%
	Hombre	6 55%	5 45%	0 0%	1 9%
	Total	11 100%	8 73%	0 0%	3 27%
Javeriana	Mujer	8 50%	7 44%	1 0%	0 6%
	Hombre	8 50%	7 44%	1 6%	0 0%
	Total	16 100%	14 88%	2 6%	0 0%
USACA	Mujer	18 51%	16 46%	1 3%	1 3%
	Hombre	17 49%	15 43%	0 0%	2 6%
	Total	35 100%	31 89%	1 3%	3 9%
U.A.O.	Mujer	8 44%	7 39%	0 0%	1 6%
	Hombre	10 56%	8 44%	0 0%	2 11%
	Total	18 100%	15 83%	0 0%	3 17%
Otras Universidades e Institutos Tecnológicos	Mujer	13 9%	10 7%	1 1%	2 1%
	Hombre	12 8%	7 5%	0 0%	5 3%
	Total	25 17%	17 11%	1 1%	7 5%
TOTAL	Mujer	75 50%	62 41%	2 1%	11 7%
	Hombre	75 50%	61 41%	2 1%	12 8%
	Total	150 100%	123 82%	4 3%	23 15%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 11.5 Tiempo Promedio de Viaje hacia Lugar No. 1 en el MIO			
			0'-15'	15'-30'	30'-45'	Más de 1 hora
Univalle Meléndez	Mujer	17 50%	5 15%	4 12%	6 18%	2 6%
	Hombre	17 50%	4 12%	1 3%	7 21%	5 15%
	Total	34 100%	9 26%	5 15%	13 38%	7 21%
Univalle San Fernando	Mujer	6 55%	0 0%	4 36%	0 0%	2 18%
	Hombre	5 45%	2 18%	2 18%	1 9%	0 0%
	Total	11 100%	2 18%	6 55%	1 9%	2 18%
ICESI	Mujer	5 45%	0 0%	4 36%	1 9%	0 0%
	Hombre	6 55%	2 18%	2 18%	1 9%	1 9%
	Total	11 100%	2 18%	6 55%	2 18%	1 9%
Javeriana	Mujer	8 50%	0 0%	1 6%	4 25%	3 19%
	Hombre	8 50%	0 0%	4 25%	2 13%	2 13%
	Total	16 100%	0 0%	5 31%	6 38%	5 31%
USACA	Mujer	18 51%	6 17%	6 17%	2 6%	4 11%
	Hombre	17 49%	4 11%	6 17%	4 11%	3 9%
	Total	35 100%	10 29%	12 34%	6 17%	7 20%
U.A.O.	Mujer	8 44%	3 17%	2 11%	1 6%	2 11%
	Hombre	10 56%	5 28%	2 11%	2 6%	1 11%
	Total	18 100%	8 44%	4 22%	3 11%	3 22%
Otras Universidades e Institutos Tecnológicos	Mujer	13 9%	2 1%	4 3%	5 3%	2 1%
	Hombre	12 8%	1 1%	4 3%	2 1%	5 3%
	Total	25 17%	3 2%	8 5%	7 5%	7 5%
TOTAL	Mujer	75 50%	16 11%	25 17%	19 13%	15 10%
	Hombre	75 50%	18 12%	21 14%	18 12%	18 12%
	Total	150 100%	34 23%	46 31%	37 25%	33 22%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 11.6 Tipo de Actividades Realizadas en el Lugar No.1					
			Relajamiento	Entretención	Recreativas	Sociales	Culturales	No Aplica
Univale Méndez	Mujer	17 50%	4 12%	6 18%	5 15%	22 65%	8 24%	6 18%
	Hombre	17 50%	9 26%	7 21%	8 24%	15 44%	7 21%	5 15%
	Total	34 100%	13 38%	13 38%	13 38%	37 109%	15 44%	11 32%
Univale San Fernando	Mujer	6 5%	1 9%	4 30%	1 9%	8 73%	4 30%	0 0%
	Hombre	5 45%	0 0%	4 36%	2 18%	9 82%	0 0%	0 0%
	Total	11 100%	1 9%	8 73%	3 27%	17 155%	4 30%	0 0%
ICESI	Mujer	5 45%	2 18%	1 9%	0 0%	6 55%	3 27%	3 27%
	Hombre	6 55%	2 18%	2 18%	1 9%	6 55%	2 18%	5 45%
	Total	11 100%	4 36%	3 27%	1 9%	12 109%	5 45%	8 73%
Javeriana	Mujer	8 50%	1 6%	3 19%	2 13%	10 63%	3 19%	5 31%
	Hombre	8 50%	1 6%	1 6%	1 6%	12 75%	1 6%	8 50%
	Total	16 100%	2 13%	4 25%	3 19%	22 138%	4 25%	13 81%
USACA	Mujer	18 51%	7 20%	5 14%	5 14%	27 77%	3 9%	7 20%
	Hombre	17 49%	4 11%	12 34%	3 9%	15 43%	9 20%	8 23%
	Total	35 100%	11 31%	17 49%	8 23%	42 120%	12 34%	15 43%
U.A.O.	Mujer	8 44%	3 17%	1 6%	1 6%	15 83%	2 11%	2 11%
	Hombre	10 56%	2 11%	3 17%	1 6%	20 111%	1 6%	3 17%
	Total	18 100%	5 28%	4 22%	2 11%	35 194%	3 17%	5 28%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	5 3%	4 3%	1 1%	20 13%	5 3%	4 3%
	Hombre	12 8%	0 4%	0 4%	0 0%	15 10%	2 1%	7 5%
	Total	25 17%	11 7%	10 7%	1 1%	35 23%	7 5%	11 7%
TOTAL	Mujer	75 50%	8 5%	8 5%	5 3%	36 24%	9 6%	9 6%
	Hombre	75 50%	8 5%	12 8%	5 4%	31 20%	7 5%	12 8%
	Total	150 100%	16 10%	20 13%	10 7%	67 44%	17 11%	21 14%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 12.0 Lugar de referencia No.2					
			Centros Comerciales	Centros Culturales	Restaurantes, Cafés,	Bares, Discotecas,	Centros Deportivos	Casas, Apartamentos
Univale Méndez	Mujer	17 11%	5 3%	5 3%	0 0%	0 0%	1 1%	6 4%
	Hombre	17 11%	4 3%	5 3%	0 0%	2 1%	2 1%	1 1%
	Total	34 23%	9 6%	10 7%	0 0%	2 1%	3 2%	7 5%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	4 3%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	2 1%
	Hombre	5 3%	3 2%	0 0%	1 1%	1 1%	0 0%	0 0%
	Total	11 7%	7 5%	0 0%	1 1%	1 1%	2 1%	2 1%
ICESI	Mujer	5 3%	1 1%	1 1%	0 0%	0 0%	0 0%	1 1%
	Hombre	6 4%	3 2%	1 1%	0 0%	0 0%	0 0%	2 1%
	Total	11 7%	4 3%	2 1%	0 0%	0 0%	0 0%	3 2%
Javeriana	Mujer	8 5%	3 2%	0 0%	0 0%	1 1%	0 0%	2 1%
	Hombre	8 5%	3 2%	2 1%	0 0%	1 1%	1 1%	1 1%
	Total	16 11%	6 4%	2 1%	0 0%	2 1%	2 1%	3 2%
USACA	Mujer	18 12%	5 3%	2 1%	2 1%	3 2%	0 0%	4 3%
	Hombre	17 11%	5 3%	4 3%	0 0%	1 1%	3 2%	1 1%
	Total	35 23%	10 7%	6 4%	2 1%	4 3%	3 2%	5 3%
U.A.O.	Mujer	8 5%	2 1%	0 0%	0 0%	1 1%	0 0%	2 1%
	Hombre	10 7%	3 2%	1 1%	1 1%	2 1%	1 1%	1 1%
	Total	18 12%	5 3%	1 1%	1 1%	3 2%	1 1%	3 2%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	4 3%	1 1%	0 0%	6 4%	0 0%	2 1%
	Hombre	12 8%	5 3%	4 3%	0 0%	1 1%	0 0%	2 1%
	Total	25 17%	9 6%	5 3%	0 0%	7 5%	0 0%	4 3%
TOTAL	Mujer	75 50%	25 17%	9 6%	2 1%	11 7%	1 1%	18 11%
	Hombre	75 50%	26 17%	17 11%	2 1%	7 5%	7 5%	6 4%
	Total	150 100%	51 34%	26 17%	4 3%	18 12%	8 5%	24 15%

FUENTE: Elaboración Propia

Universi dad	Sexo	TOTAL	Tabla 12.1 Tipo de Transporte para dirigirse al Lugar No.2				
			TPC	MIO	Taxi	Particular	Otro
Univale Meléndez	Mujer	17	5	10	2	3	4
	Hombre	11%	3%	7%	1%	2%	3%
	Total	28	8	17	3	5	7
Univale San Fernando	Mujer	6	0	5	0	1	0
	Hombre	5	2	2	1	0	0
	Total	11	2	7	1	1	0
ICESI	Mujer	3%	1%	1%	1%	2%	0%
	Hombre	6	3	4	2	2	2
	Total	9	4	8	3	4	2
Javeriana	Mujer	8	0%	6	0%	3	1
	Hombre	8	0%	7	0%	1	2
	Total	16	0	13	0	4	3
USACA	Mujer	12%	1%	7%	1%	3%	2%
	Hombre	17	3	10	4	5	4
	Total	29	4	17	5	8	6
U.A.O.	Mujer	8	2	5	0	3	2
	Hombre	10	5	5	1	1	1
	Total	18	7	10	1	4	3
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13	5	10	2	4	2
	Hombre	9%	3%	7%	1%	3%	1%
	Total	22	8	17	3	7	3
TOTAL	Mujer	75	15	48	8	22	12
	Hombre	75	27	48	14	14	15
	Total	150	42	96	22	36	27
		100%	28%	64%	15%	24%	18%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 12.2 Tipo de vínculo sostenido con los acompañantes al Lugar No.2					
			Familia	Amigos	Pareja	Compañeros	Conocidos	Otro
Univale Meléndez	Mujer	17	3	9	3	3	0	8
	Hombre	11%	2%	6%	2%	2%	0%	5%
	Total	28	5	15	5	5	0	13
Univale San Fernando	Mujer	6	3	4	2	0	0	0
	Hombre	5	0	3	1	0	0	2
	Total	11	3	7	3	0	0	2
ICESI	Mujer	3%	1%	3%	2%	1%	0%	1%
	Hombre	6	1	3	0	0	0	4
	Total	9	2	6	2	1	0	5
Javeriana	Mujer	8	3	5	4	1	0	1
	Hombre	8	1	6	1	3	0	3
	Total	16	4	11	5	4	0	4
USACA	Mujer	12%	5	13	3	2	1	6
	Hombre	17	3	9	2	1	1	4
	Total	29	8	22	5	3	2	10
U.A.O.	Mujer	8	1	2	2	0	0	4
	Hombre	10	2	6	1	0	0	4
	Total	18	3	8	3	0	0	8
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13	5	12	4	1	0	0
	Hombre	9%	3%	8%	3%	1%	0%	0%
	Total	22	8	20	7	2	0	0
TOTAL	Mujer	75	22	48	21	8	1	20
	Hombre	75	16	48	13	12	1	30
	Total	150	38	96	34	20	2	50
		100%	25%	65%	23%	13%	1%	33%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 12.3 Traspaldos Realizados en MIO hacia Lugar No. 2			
			1	2	3	No Aplica
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	6 4%	2 1%	1 1%	8 5%
	Hombre	17 11%	4 3%	3 2%	1 1%	9 6%
	Total	34 23%	10 7%	5 3%	2 1%	17 11%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	2 1%	2 1%	1 1%	1 1%
	Hombre	5 3%	0 0%	2 1%	0 0%	3 2%
	Total	11 7%	2 1%	4 3%	1 1%	4 3%
ICESI	Mujer	5 3%	1 1%	0 0%	0 0%	4 3%
	Hombre	6 4%	1 1%	3 2%	0 0%	2 1%
	Total	11 7%	2 1%	3 2%	0 0%	6 4%
Javeriana	Mujer	8 5%	1 1%	2 1%	2 1%	3 2%
	Hombre	8 5%	5 3%	2 1%	0 0%	1 1%
	Total	16 11%	6 4%	4 3%	2 1%	4 3%
USACA	Mujer	18 12%	4 3%	7 5%	0 0%	7 5%
	Hombre	17 11%	5 3%	3 2%	0 0%	9 6%
	Total	35 23%	9 6%	10 7%	0 0%	16 11%
U.A.O.	Mujer	8 5%	3 2%	2 1%	0 0%	3 2%
	Hombre	10 7%	3 2%	1 1%	1 1%	5 3%
	Total	18 12%	6 4%	3 2%	1 1%	8 5%
Otras Universidades e Institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	7 5%	2 1%	0 0%	4 3%
	Hombre	12 8%	9 6%	0 0%	1 1%	2 1%
	Total	25 17%	16 11%	2 1%	1 1%	6 4%
TOTAL	Mujer	75 50%	24 16%	17 11%	4 3%	30 20%
	Hombre	75 50%	27 18%	14 9%	3 2%	31 21%
	Total	150 100%	51 34%	31 21%	7 5%	61 41%

FUENTE: Elaboración Propia

FUENTE: Elaboración Propia

Universi dad	Sexo	TOTAL	Tabla 12.5 Tiempo Promedio de Viaje hacia Lugar No. 2 en el transporte más utilizado			
			0'-15'	15'-30'	30'-45'	Más de 45'
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	4 3%	10 7%	1 1%	2 1%
	Hombre	17 11%	2 1%	5 3%	8 5%	2 1%
	Total	34 23%	6 4%	15 10%	9 6%	4 3%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	2 1%	0 0%	2 1%	2 1%
	Hombre	5 3%	1 1%	3 2%	1 1%	0 0%
	Total	11 7%	3 2%	3 2%	3 2%	2 1%
ICESI	Mujer	5 3%	3 2%	1 1%	1 1%	0 0%
	Hombre	6 4%	2 1%	1 1%	1 1%	2 1%
	Total	11 7%	5 3%	2 1%	2 1%	2 1%
Javeriana	Mujer	8 5%	3 2%	2 1%	1 1%	2 1%
	Hombre	8 5%	1 1%	1 1%	1 1%	3 2%
	Total	16 11%	4 3%	3 2%	2 1%	5 3%
USACA	Mujer	18 12%	4 3%	7 5%	4 3%	3 2%
	Hombre	17 11%	2 1%	5 3%	4 3%	4 3%
	Total	35 23%	6 4%	12 8%	8 5%	7 5%
U.A.O.	Mujer	8 5%	2 1%	2 1%	1 1%	3 2%
	Hombre	10 7%	1 1%	6 4%	3 2%	0 0%
	Total	18 12%	3 2%	8 5%	4 3%	3 2%
Otras Universidades e Institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	1 1%	5 3%	5 3%	2 1%
	Hombre	12 8%	0 0%	4 3%	6 4%	2 1%
	Total	25 17%	1 1%	9 6%	11 7%	4 3%
TOTAL	Mujer	75 50%	19 13%	27 18%	15 10%	14 9%
	Hombre	75 50%	9 6%	18 12%	17 11%	14 9%
	Total	150 100%	28 19%	45 30%	32 21%	28 19%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 12.6 Tipo de Actividades Realizadas en el Lugar No.2					
			Relajamiento	Entretención	Recreativas	Sociales	Culturales	No Aplica
Univale Melendez	Mujer	17 11%	3 2%	2 1%	1 1%	7 5%	2 1%	2 1%
	Hombre	17 11%	1 1%	3 2%	4 3%	5 3%	2 1%	2 1%
	Total	34 23%	4 3%	5 3%	5 3%	12 8%	4 3%	4 3%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	1 1%	0 0%	0 0%	2 1%	2 1%	1 1%
	Hombre	5 3%	0 0%	2 1%	0 0%	1 1%	0 0%	2 1%
	Total	11 7%	1 1%	2 1%	0 0%	3 2%	2 1%	3 2%
ICESI	Mujer	5 3%	0 0%	2 1%	0 0%	2 1%	1 1%	0 0%
	Hombre	6 4%	1 1%	0 0%	0 0%	3 2%	1 1%	1 1%
	Total	11 7%	1 1%	2 1%	0 0%	5 3%	2 1%	1 1%
Javeriana	Mujer	8 5%	2 1%	0 0%	0 0%	4 3%	0 0%	2 1%
	Hombre	8 5%	0 0%	1 1%	0 0%	4 3%	2 1%	1 1%
	Total	16 11%	2 1%	1 1%	0 0%	8 5%	2 1%	3 2%
USACA	Mujer	18 12%	3 2%	1 1%	2 1%	9 6%	2 1%	1 1%
	Hombre	17 11%	2 1%	2 1%	3 2%	7 5%	1 1%	2 1%
	Total	35 23%	5 3%	3 2%	5 3%	16 11%	3 2%	3 2%
UAO.	Mujer	8 5%	1 1%	0 0%	0 0%	6 4%	0 0%	1 1%
	Hombre	10 7%	1 1%	1 1%	0 0%	6 4%	1 1%	1 1%
	Total	18 12%	2 1%	1 1%	0 0%	12 8%	1 1%	2 1%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	2 1%	2 1%	0 0%	9 6%	0 0%	0 0%
	Hombre	12 8%	2 1%	2 1%	1 1%	3 2%	4 3%	0 0%
	Total	25 17%	4 3%	4 3%	1 1%	12 8%	4 3%	0 0%
TOTAL	Mujer	75 50%	12 8%	7 5%	3 2%	39 26%	7 5%	7 5%
	Hombre	75 50%	7 5%	11 7%	8 5%	29 19%	11 7%	9 6%
	Total	150 100%	19 13%	18 12%	11 7%	68 45%	18 12%	16 11%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 13.0 Lugar No.3 donde realiza actividades de Ocio						
			Centros Comerciales	Centros Culturales	Restaurantes, Cafés	Bares, Discotecas,	Centros Deportivos	Centros Recreativos	Casas, Apartamentos
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	6 4%	1 1%	1 1%	2 1%	1 1%	0 0%	4 3%
	Hombre	17 11%	4 3%	3 2%	1 1%	4 3%	0 0%	2 1%	3 2%
	Total	34 23%	10 7%	4 3%	2 1%	6 4%	1 1%	2 1%	7 5%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	2 1%	3 2%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 1%
	Hombre	5 3%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	5 3%
	Total	11 7%	2 1%	3 2%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	6 4%
ICESI	Mujer	5 3%	1 1%	0 0%	1 1%	1 1%	0 0%	0 0%	2 1%
	Hombre	6 4%	1 1%	1 1%	0 0%	2 1%	0 0%	1 1%	1 1%
	Total	11 7%	2 1%	1 1%	1 1%	3 2%	0 0%	1 1%	3 2%
Javeriana	Mujer	8 5%	3 2%	0 0%	0 0%	1 1%	0 0%	1 1%	3 2%
	Hombre	8 5%	3 2%	0 0%	1 1%	1 1%	1 1%	1 1%	1 1%
	Total	16 11%	6 4%	0 0%	1 1%	2 1%	1 1%	2 1%	4 3%
USACA	Mujer	18 12%	5 3%	6 4%	0 0%	2 1%	0 0%	1 1%	3 2%
	Hombre	17 11%	5 3%	3 2%	0 0%	4 3%	0 0%	0 0%	5 3%
	Total	35 23%	10 7%	9 6%	0 0%	6 4%	0 0%	1 1%	8 5%
U.A.O.	Mujer	8 5%	2 1%	0 0%	0 0%	2 1%	1 1%	2 1%	1 1%
	Hombre	10 7%	3 2%	1 1%	0 0%	5 3%	0 0%	0 0%	0 0%
	Total	18 12%	5 3%	1 1%	0 0%	7 5%	1 1%	2 1%	1 1%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	2 2%	5 3%	5 3%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	3 2%
	Hombre	3 2%	4 3%	2 1%	1 1%	1 1%	1 1%	3 2%	0 0%
	Total	5 3%	9 6%	7 5%	1 1%	1 1%	1 1%	3 2%	3 2%
TOTAL	Mujer	64 43%	24 16%	15 10%	2 1%	8 5%	2 1%	4 3%	17 11%
	Hombre	66 44%	20 13%	10 7%	3 2%	17 11%	2 1%	7 5%	15 10%
	Total	130 87%	44 29%	25 17%	5 3%	25 17%	4 3%	11 7%	32 21%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 13.1 Tipo de Transporte para dirigirse al Lugar No.3				
			TPC	MIO	Taxi	Particular	Otro
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	2 1%	12 8%	2 1%	5 3%	2 1%
	Hombre	17 11%	0 0%	12 8%	0 0%	4 3%	0 0%
	Total	34 23%	2 1%	24 16%	2 1%	9 6%	2 1%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	0 0%	6 4%	0 0%	0 0%	0 0%
	Hombre	5 3%	0 0%	2 1%	0 0%	4 3%	0 0%
	Total	11 7%	0 0%	8 5%	0 0%	4 3%	0 0%
ICESI	Mujer	5 3%	0 0%	4 3%	0 0%	2 1%	0 0%
	Hombre	6 4%	0 0%	5 3%	0 0%	1 1%	0 0%
	Total	11 7%	0 0%	9 6%	0 0%	3 2%	0 0%
Javeriana	Mujer	8 5%	0 0%	5 3%	0 0%	1 1%	0 0%
	Hombre	8 5%	0 0%	7 5%	0 0%	2 1%	0 0%
	Total	16 11%	0 0%	12 8%	0 0%	3 2%	0 0%
USACA	Mujer	18 12%	1 1%	12 8%	1 1%	8 5%	1 1%
	Hombre	17 11%	0 0%	11 7%	0 0%	5 3%	0 0%
	Total	35 23%	1 1%	23 15%	1 1%	13 9%	1 1%
U.A.O.	Mujer	8 5%	0 0%	8 5%	0 0%	3 2%	0 0%
	Hombre	10 7%	1 1%	8 5%	0 0%	6 4%	0 0%
	Total	18 12%	1 1%	16 11%	0 0%	9 6%	0 0%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	2 2%	0 0%	7 5%	0 0%	2 1%	0 0%
	Hombre	3 2%	0 0%	8 5%	0 0%	2 1%	0 0%
	Total	5 3%	0 0%	15 9%	0 0%	4 3%	0 0%
TOTAL	Mujer	64 43%	3 2%	57 38%	3 2%	22 15%	3 2%
	Hombre	66 44%	1 1%	51 34%	0 0%	25 17%	0 0%
	Total	130 87%	4 3%	108 72%	3 2%	47 31%	3 2%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 13.2 Tipo de vinculo sostenido con los acompañantes al Lugar No.3					
			Familia	Amigos	Pareja	Compañeros	Conocidos	Otro
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	11 7%	2 1%	13 9%	2 1%	13 9%	2 1%
	Hombre	17 11%	13 9%	0 0%	15 10%	0 0%	12 8%	0 0%
	Total	34 23%	24 16%	2 1%	28 19%	2 1%	25 17%	2 1%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	6 4%	0 0%	6 4%	0 0%	6 4%	0 0%
	Hombre	5 3%	5 3%	0 0%	5 3%	0 0%	4 3%	0 0%
	Total	11 7%	11 7%	0 0%	11 7%	0 0%	10 7%	0 0%
ICESI	Mujer	5 3%	4 3%	0 0%	5 3%	0 0%	4 3%	0 0%
	Hombre	6 4%	3 2%	0 0%	5 3%	0 0%	5 3%	0 0%
	Total	11 7%	7 5%	0 0%	10 7%	0 0%	9 6%	0 0%
Javeriana	Mujer	8 5%	6 4%	0 0%	5 3%	0 0%	7 5%	0 0%
	Hombre	8 5%	7 5%	0 0%	5 3%	0 0%	8 5%	0 0%
	Total	16 11%	13 9%	0 0%	10 7%	0 0%	15 10%	0 0%
USACA	Mujer	18 12%	15 10%	1 1%	13 9%	1 1%	13 9%	1 1%
	Hombre	17 11%	10 7%	0 0%	16 11%	0 0%	16 11%	0 0%
	Total	35 23%	25 17%	1 1%	29 19%	1 1%	29 19%	1 1%
U.A.O.	Mujer	8 5%	6 4%	0 0%	4 3%	0 0%	7 5%	0 0%
	Hombre	10 7%	7 5%	0 0%	6 4%	0 0%	6 4%	0 0%
	Total	18 12%	13 9%	0 0%	10 7%	0 0%	13 9%	0 0%
Otras Universidades e institutos Técnico y Tecnológicos	Mujer	2 2%	12 8%	0 0%	9 6%	0 0%	11 7%	0 0%
	Hombre	3 2%	11 7%	0 0%	8 5%	0 0%	11 7%	0 0%
	Total	5 3%	23 15%	0 0%	17 11%	0 0%	22 15%	0 0%
TOTAL	Mujer	64 43%	60 40%	3 2%	65 37%	3 2%	61 41%	3 2%
	Hombre	66 44%	56 37%	0 0%	60 40%	0 0%	62 41%	0 0%
	Total	130 87%	116 77%	3 2%	115 77%	3 2%	123 82%	3 2%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 13.3 Trasbordos Realizados en MIO hacia Lugar No. 3			
			1	2	3	No Aplica
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	9 6%	2 1%	7 5%	8 5%
	Hombre	17 11%	13 9%	0 0%	12 8%	5 3%
	Total	34 23%	22 15%	2 1%	19 13%	13 9%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	3 2%	0 0%	3 2%	3 2%
	Hombre	5 3%	5 3%	0 0%	2 1%	3 2%
	Total	11 7%	8 5%	0 0%	5 3%	6 4%
ICESI	Mujer	5 3%	2 1%	0 0%	3 2%	2 1%
	Hombre	6 4%	5 3%	0 0%	6 4%	0 0%
	Total	11 7%	7 5%	0 0%	9 6%	2 1%
Javeriana	Mujer	8 5%	3 2%	0 0%	2 1%	6 4%
	Hombre	8 5%	6 4%	0 0%	6 4%	2 1%
	Total	16 11%	9 6%	0 0%	8 5%	8 5%
USACA	Mujer	18 12%	13 9%	1 1%	11 7%	6 4%
	Hombre	17 11%	12 8%	0 0%	8 5%	9 6%
	Total	35 23%	25 17%	1 1%	19 13%	15 10%
U.A.O.	Mujer	8 5%	3 2%	0 0%	4 3%	1 1%
	Hombre	10 7%	7 5%	0 0%	6 4%	1 1%
	Total	18 12%	12 8%	0 0%	14 9%	3 2%
Otras Universidades e institutos Técnico y Tecnológicos	Mujer	2 2%	8 5%	0 0%	8 5%	5 3%
	Hombre	3 2%	9 5%	0 0%	9 6%	3 2%
	Total	5 3%	16 11%	0 0%	17 11%	8 5%
TOTAL	Mujer	64 43%	43 29%	3 2%	40 27%	32 21%
	Hombre	66 44%	56 37%	0 0%	51 34%	23 15%
	Total	130 87%	99 60%	3 2%	91 61%	55 37%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 13.4 Puntode Origen hacia Lugar No. 3		
			Casa	Otra Casa	Universidad
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	0%	2 1%	3 2%
	Hombre	17 11%	0%	0	3
	Total	34 23%	0	2	6
			0%	1%	4%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	0%	0%	1
	Hombre	5 3%	0%	0%	1
	Total	11 7%	0	0	2
			0%	0%	1%
ICESI	Mujer	5 3%	0%	0%	2
	Hombre	6 4%	0%	0%	1
	Total	11 7%	0	0	3
			0%	0%	2%
Javeriana	Mujer	8 5%	0%	0%	2
	Hombre	8 5%	0%	0%	1
	Total	16 11%	0	0	3
			0%	0%	2%
USACA	Mujer	18 12%	0%	1 1%	0
	Hombre	17 11%	0%	0	3
	Total	35 23%	0	1	3
			0%	1%	2%
U.A.O.	Mujer	8 5%	0	0%	3
	Hombre	10 7%	1 1%	0%	5
	Total	18 12%	1	0	8
			1%	0%	5%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	2 2%	0	0%	2
	Hombre	3 2%	0	0%	1
	Total	5 3%	0	0	4
			0%	0%	3%
TOTAL	Mujer	64 43%	0	3	13
	Hombre	66 44%	1	0	10
	Total	130 87%	1	3	29
			1%	2%	19%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 13.5 Tiempo Promedio de Viaje hacia Lugar No. 3 en el transporte más utilizado			
			0'-15'	15'-30'	30'-45'	Más de 45'
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	12 8%	2 1%	0	15 10%
	Hombre	17 11%	14 9%	0	2 1%	15 10%
	Total	34 23%	26 17%	2 1%	2 1%	30 20%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	5 3%	0	0%	6 4%
	Hombre	5 3%	4 3%	0	0%	5 3%
	Total	11 7%	9 6%	0	0	11 7%
ICESI	Mujer	5 3%	2 2%	0	0%	5 3%
	Hombre	6 4%	5 3%	0	1	5 3%
	Total	11 7%	8 5%	0	1	10 7%
Javeriana	Mujer	8 5%	6 4%	0	2	6 4%
	Hombre	8 5%	7 5%	0	2	6 4%
	Total	16 11%	13 9%	0	4	12 8%
USACA	Mujer	18 12%	17 11%	1 1%	3	14 9%
	Hombre	17 11%	14 9%	0	0	17 11%
	Total	35 23%	31 21%	1	3	31 21%
U.A.O.	Mujer	8 5%	5 3%	0	0%	8 5%
	Hombre	10 7%	4 3%	0	1	8 5%
	Total	18 12%	9 6%	0	1	16 11%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	2 2%	11 7%	0	1	12 8%
	Hombre	3 2%	10 7%	0	3	9 6%
	Total	5 3%	21 14%	0	4	21 14%
TOTAL	Mujer	64 43%	59 39%	3	6	66 44%
	Hombre	66 44%	58 39%	0	9	65 43%
	Total	130 87%	117 78%	3	15	131 87%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 13.6 Tipo de Actividades Realizadas en el Lugar No.3					
			Relajamiento	Entretenimiento	Recreativas	Sociales	Culturales	No Aplica
UnValle Melendez	Mujer	17 11%	3 2%	5 3%	2 1%	25 17%	4 3%	12 8%
	Hombre	17 11%	0 0%	0 0%	1 1%	16 11%	0 0%	0 0%
	Total	34 23%	3 2%	5 3%	3 2%	41 27%	4 3%	12 8%
	Total	23%	2%	3%	2%	27%	3%	8%
UnValle San Fernando	Mujer	6 4%	3 2%	3 2%	1 1%	5 3%	3 2%	3 2%
	Hombre	5 3%	0 0%	0 0%	0 0%	5 3%	0 0%	0 0%
	Total	11 7%	3 2%	3 2%	1 1%	10 7%	3 2%	3 2%
	Total	7%	2%	2%	1%	7%	2%	2%
ICESI	Mujer	5 3%	0 0%	1 1%	1 1%	10 7%	1 1%	2 1%
	Hombre	6 4%	0 0%	0 0%	0 0%	6 4%	0 0%	0 0%
	Total	11 7%	0 0%	1 1%	1 1%	16 11%	1 1%	2 1%
	Total	7%	0%	1%	1%	11%	1%	1%
Javeriana	Mujer	8 5%	1 1%	2 1%	2 1%	7 5%	2 1%	10 7%
	Hombre	8 5%	0 0%	0 0%	0 0%	8 5%	0 0%	0 0%
	Total	16 11%	1 1%	2 1%	2 1%	15 10%	2 1%	10 7%
	Total	11%	1%	1%	1%	10%	1%	7%
USACA	Mujer	18 12%	11 7%	5 3%	3 2%	26 17%	3 2%	6 4%
	Hombre	17 11%	0 0%	0 0%	0 0%	17 11%	0 0%	0 0%
	Total	35 23%	11 7%	5 3%	3 2%	43 29%	3 2%	6 4%
	Total	23%	7%	3%	2%	29%	2%	4%
U.A.O.	Mujer	8 5%	3 2%	1 1%	2 1%	14 9%	1 1%	3 2%
	Hombre	10 7%	1 1%	0 0%	0 0%	9 6%	1 1%	0 0%
	Total	18 12%	4 3%	1 1%	2 1%	23 15%	2 1%	3 2%
	Total	12%	3%	1%	1%	15%	1%	2%
Otras Universidades e Institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	2 2%	3 2%	2 2%	0 0%	7 5%	2 1%	5 4%
	Hombre	3 2%	0 0%	0 0%	0 0%	12 8%	0 0%	0 0%
	Total	5 3%	3 2%	2 2%	0 0%	29 19%	2 1%	5 4%
	Total	3%	2%	2%	0%	19%	5%	4%
TOTAL	Mujer	64 43%	24 16%	20 13%	11 7%	104 69%	21 14%	45 30%
	Hombre	66 44%	1 1%	0 0%	1 1%	73 49%	1 1%	0 0%
	Total	130 87%	25 17%	20 13%	12 8%	177 118%	22 15%	45 30%
	Total	87%	17%	13%	8%	118%	15%	30%

FUENTE: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla 14 Principales razones por las cuales se transporta en MIO									
			Seguridad	Respeto N. Tránsito	Comodidad	Disponibilidad	Rapidez	Economía	Civismo	Facil Acceso	No Hay Otro	Horarios Servicio
UnValle Melendez	Mujer	17 11%	12 8%	5 3%	9 6%	10 7%	6 4%	5 3%	3 2%	9 6%	11 7%	11 7%
	Hombre	17 11%	7 5%	2 1%	6 4%	11 7%	3 2%	6 4%	3 2%	6 4%	12 8%	10 7%
	Total	34 23%	19 13%	7 5%	15 10%	21 14%	9 6%	11 7%	6 4%	15 10%	23 15%	21 14%
	Total	23%	13%	5%	10%	14%	6%	7%	4%	10%	15%	14%
UnValle San Fernando	Mujer	6 4%	5 3%	2 1%	3 2%	5 3%	3 2%	2 1%	2 1%	5 3%	4 3%	5 3%
	Hombre	5 3%	2 1%	1 1%	2 1%	4 3%	1 1%	3 2%	0 0%	2 1%	5 3%	5 3%
	Total	11 7%	7 5%	3 2%	5 3%	9 6%	4 3%	5 3%	2 1%	7 5%	9 6%	10 7%
	Total	7%	5%	2%	3%	6%	3%	5%	1%	5%	6%	7%
ICESI	Mujer	5 3%	3 2%	1 1%	3 2%	2 1%	0 0%	2 1%	1 1%	3 2%	5 3%	2 1%
	Hombre	6 4%	4 3%	1 1%	3 2%	3 2%	1 1%	5 3%	2 1%	3 2%	4 3%	3 2%
	Total	11 7%	7 5%	2 1%	6 4%	5 3%	1 1%	7 5%	3 2%	6 4%	9 6%	5 3%
	Total	7%	5%	1%	4%	3%	1%	5%	2%	4%	6%	3%
Javeriana	Mujer	8 5%	6 4%	2 1%	2 1%	4 3%	3 2%	6 4%	3 2%	4 3%	5 3%	4 3%
	Hombre	8 5%	5 3%	0 0%	3 2%	4 3%	2 1%	3 2%	2 1%	3 2%	5 3%	6 4%
	Total	16 11%	11 7%	2 1%	5 3%	8 5%	5 3%	9 6%	5 3%	7 5%	10 7%	10 7%
	Total	11%	7%	1%	3%	5%	3%	6%	3%	5%	7%	7%
USACA	Mujer	18 12%	5 3%	3 2%	3 2%	15 10%	5 3%	7 5%	3 2%	11 7%	13 9%	9 6%
	Hombre	17 11%	8 5%	5 3%	8 5%	12 8%	6 4%	6 4%	4 3%	9 6%	13 9%	11 7%
	Total	35 23%	13 9%	8 5%	11 7%	27 18%	11 7%	13 9%	7 5%	20 13%	26 17%	20 13%
	Total	23%	9%	5%	7%	18%	7%	9%	5%	13%	17%	13%
U.A.O.	Mujer	8 5%	3 2%	2 1%	2 1%	5 3%	1 1%	3 2%	0 0%	3 2%	6 4%	3 2%
	Hombre	10 7%	4 3%	0 0%	3 2%	6 4%	2 1%	1 1%	5 3%	4 3%	7 5%	3 2%
	Total	18 12%	7 5%	2 1%	5 3%	11 7%	3 2%	4 3%	5 3%	7 5%	13 9%	6 4%
	Total	12%	5%	1%	3%	7%	2%	3%	3%	5%	9%	4%
Otras Universidades e Institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	10 7%	2 1%	7 5%	7 5%	0 0%	2 1%	0 0%	6 4%	8 5%	9 6%
	Hombre	12 8%	10 7%	3 2%	3 2%	4 3%	3 2%	3 2%	2 1%	3 2%	10 7%	11 7%
	Total	25 17%	20 13%	5 3%	10 7%	11 7%	3 2%	5 3%	2 1%	9 6%	18 12%	20 13%
	Total	17%	13%	3%	7%	7%	2%	3%	1%	6%	12%	13%
TOTAL	Mujer	75 50%	10 7%	4 3%	6 4%	11 7%	4 3%	7 5%	3 2%	9 6%	12 8%	10 7%
	Hombre	75 50%	9 6%	3 2%	7 5%	10 7%	4 3%	6 4%	4 3%	7 5%	13 9%	11 7%
	Total	150 100%	19 13%	7 4%	13 9%	21 14%	8 5%	13 9%	7 5%	16 11%	25 16%	21 14%
	Total	100%	13%	4%	9%	14%	5%	9%	5%	11%	16%	14%

Fuente: Elaboración Propia

Universidad	Sexo	TOTAL	Tabla No.15 Horarios en los que prefiere transportarse en MIO por Universidad y Sexo					
			5:30 - 8:30	8:30 - 11:30	11:30 - 14:30	14:30 - 17:30	17:30 - 20:30	20:30 - 23:30
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	0 0%	4 3%	1 1%	6 4%	2 1%	6 4%
	Hombre	17 11%	3 2%	3 2%	3 2%	8 5%	1 1%	11 7%
	Total	34 23%	3 2%	7 5%	4 3%	14 9%	3 2%	17 11%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	0 0%	2 1%	1 1%	2 1%	2 1%	1 1%
	Hombre	5 3%	0 0%	2 1%	0 0%	1 1%	3 2%	1 1%
	Total	11 7%	0 0%	4 3%	1 1%	3 2%	5 3%	2 2%
ICESI	Mujer	6 3%	1 1%	2 1%	0 0%	1 1%	0 0%	1 1%
	Hombre	6 4%	2 1%	2 1%	0 0%	1 1%	0 0%	1 1%
	Total	11 7%	3 2%	4 2%	0 0%	2 1%	0 0%	2 1%
Javeriana	Mujer	8 5%	1 1%	2 1%	3 2%	3 2%	1 1%	3 2%
	Hombre	8 5%	0 0%	2 1%	1 1%	5 3%	0 0%	2 1%
	Total	16 11%	1 1%	4 3%	4 3%	8 5%	1 1%	5 3%
USACA	Mujer	18 12%	2 1%	7 5%	1 1%	5 3%	4 3%	7 5%
	Hombre	17 11%	2 1%	3 2%	2 1%	11 7%	3 2%	3 2%
	Total	35 23%	4 3%	10 7%	3 2%	16 11%	7 5%	10 7%
U.A.O.	Mujer	8 5%	0 0%	6 4%	1 1%	4 3%	1 1%	3 2%
	Hombre	10 7%	2 1%	1 1%	0 0%	3 2%	0 0%	2 1%
	Total	18 12%	2 1%	7 5%	1 1%	7 5%	1 1%	5 3%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	0 0%	3 2%	2 1%	8 5%	0 0%	4 3%
	Hombre	12 8%	2 1%	2 1%	1 1%	2 1%	0 0%	7 5%
	Total	25 17%	2 1%	5 3%	3 2%	10 7%	0 0%	11 7%
TOTAL	Mujer	75 50%	4 2%	18 12%	7 5%	21 14%	9 6%	18 12%
	Hombre	75 50%	9 6%	11 8%	5 3%	23 15%	4 3%	21 14%
	Total	150 100%	12 8%	29 20%	12 8%	44 29%	13 9%	39 26%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.15.1 "Principales Razones por las cuales prefiere transportarse en el Horario Mencionado por Universidad y Sexo"								
Universidad	Sexo	TOTAL	Principales Razones por las cuales prefiere transportarse en el Horario Mencionado					
			Más Seguro	Más Cómodo	Más Rápido	No está Lleno	Logra Sentarse	Pasan Más Rutas
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	8 5%	4 3%	7 5%	9 6%	9 6%	3 2%
	Hombre	17 11%	3 2%	10 7%	7 5%	9 6%	8 5%	7 5%
	Total	34 23%	11 7%	14 9%	14 9%	18 12%	17 11%	10 7%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	0 0%	4 3%	2 1%	6 4%	6 4%	3 2%
	Hombre	5 3%	0 0%	3 2%	1 1%	4 3%	3 2%	2 1%
	Total	11 7%	0 0%	7 5%	3 2%	10 7%	9 6%	5 3%
ICESI	Mujer	6 3%	0 0%	2 1%	3 2%	4 3%	3 2%	4 3%
	Hombre	6 4%	1 1%	4 3%	2 1%	3 2%	2 1%	1 1%
	Total	11 7%	1 1%	6 4%	5 3%	7 5%	5 3%	5 3%
Javeriana	Mujer	8 5%	4 3%	4 3%	3 2%	8 5%	7 5%	1 1%
	Hombre	8 5%	4 3%	5 3%	3 2%	8 5%	5 3%	3 2%
	Total	16 11%	8 5%	9 6%	6 4%	16 11%	12 8%	4 3%
USACA	Mujer	18 12%	1 1%	12 8%	7 5%	15 10%	11 7%	7 5%
	Hombre	17 11%	7 5%	9 6%	7 5%	10 7%	9 6%	5 3%
	Total	35 23%	8 5%	21 14%	14 9%	25 17%	20 13%	12 8%
U.A.O.	Mujer	8 5%	1 1%	3 2%	3 2%	8 5%	5 3%	1 1%
	Hombre	10 7%	1 1%	4 3%	6 4%	7 5%	6 4%	1 1%
	Total	18 12%	2 1%	7 5%	9 6%	15 10%	11 7%	2 1%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	8 5%	7 5%	1 1%	12 8%	8 5%	2 1%
	Hombre	12 8%	8 5%	8 5%	6 4%	9 6%	10 7%	4 3%
	Total	25 17%	16 11%	15 10%	7 5%	21 14%	18 12%	6 4%
TOTAL	Mujer	75 50%	7 5%	14 9%	9 6%	20 13%	17 11%	7 5%
	Hombre	75 50%	8 6%	15 10%	11 7%	17 11%	15 10%	8 5%
	Total	150 100%	15 10%	29 19%	19 13%	37 25%	32 21%	15 10%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.16 "Calificación de 1(Pésimo) a 5(excelente) del servicio de los sistemas de transporte por Universidad y Sexo"												
Universidad	SEXO	TOTAL	Transporte Público Colectivo					MIO				
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Univalle Meléndez	Mujer	17	1	4	10	2	0	1	3	7	6	0
		11%	1%	3%	7%	1%	0%	1%	2%	5%	4%	0%
	Hombre	17	0	5	7	5	0	3	4	9	1	0
		11%	0%	3%	5%	3%	0%	2%	3%	6%	1%	0%
Univalle San Fernando	Mujer	6	0	0	0	0	0	0	1	3	2	0
		4%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	1%	2%	1%	0%
	Hombre	5	0	0	4	1	0	0	1	1	3	0
		3%	0%	0%	3%	1%	0%	0%	1%	1%	2%	0%
ICESI	Mujer	5	0	0	4	1	0	0	2	2	1	0
		3%	0%	3%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	0%
	Hombre	6	0	2	1	1	1	0	0	3	2	1
		4%	0%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	2%	1%	1%
Javeriana	Mujer	8	0	2	4	1	1	2	0	2	4	0
		5%	0%	1%	3%	1%	1%	1%	0%	1%	3%	0%
	Hombre	8	2	2	3	1	0	0	2	4	1	1
		5%	1%	1%	2%	1%	0%	0%	1%	3%	1%	1%
USACA	Mujer	18	0	5	11	2	0	1	7	5	4	1
		12%	0%	3%	7%	1%	0%	1%	5%	3%	3%	1%
	Hombre	17	1	4	10	2	0	1	1	7	8	0
		11%	1%	3%	7%	1%	0%	1%	1%	5%	5%	0%
U.A.O.	Mujer	8	1	5	2	1	0	1	1	3	3	0
		5%	0%	1%	3%	1%	0%	1%	1%	2%	2%	0%
	Hombre	10	2	4	4	0	0	0	5	5	0	0
		7%	0%	1%	3%	3%	0%	0%	3%	3%	0%	0%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13	1	6	4	1	1	1	5	4	2	1
		9%	1%	4%	3%	1%	1%	1%	3%	3%	1%	1%
	Hombre	12	0	5	6	1	0	2	4	5	1	0
		8%	0%	3%	4%	1%	0%	1%	3%	3%	1%	0%
TOTAL	Mujer	75	2	18	44	9	2	6	19	26	22	2
		50%	1%	12%	29%	6%	1%	4%	13%	17%	15%	1%
	Hombre	75	3	20	36	15	1	6	11%	23%	11%	1%
		50%	2%	13%	24%	10%	1%	4%	11%	23%	11%	1%
TOTAL	Mujer	150	5	38	80	24	3	12	36	60	38	4
		100%	3%	25%	53%	16%	2%	8%	24%	40%	25%	3%

Fuente: Elaboración Propia

Fuente: Elaboración Propia									
Tabla No.17.0 "Medida de los Principales Cambios Percibido desde la entrada en Servicio del MIO por Universidad y Sexo"									
Universidad	Sexo	TOTAL	Principales Cambios Percibidos desde que entró en servicio el MIO de 1 (muy poco) a 5 (Mucho)						
			Distancia Recorrida	Medida de cambio					No Aplica
Univale Méndez	Mujer	17	11	2	3	4	5	0	6
		11%	7%	1%	3%	3%	0%	4%	
	Hombre	17	13	1	4	5	3	4	
		11%	9%	1%	3%	3%	2%	3%	
Total	34	24	3	8	10	3	10		
		23%	16%	2%	5%	7%	2%	7%	
Univale San Fernando	Mujer	6	5	2	3			1	
		4%	3%	0%	1%	2%	0%	1%	
	Hombre	5	4	0	4			1	
		3%	3%	0%	3%	0%	0%	1%	
Total	11	9	0	7			2		
		7%	6%	0%	1%	5%	0%	1%	
ICESI	Mujer	5	5	1	2			0	
		3%	3%	1%	1%	1%	0%	0%	
	Hombre	6	3	0	1			2	
		4%	2%	0%	1%	0%	1%	2%	
Total	11	8	1	3			2		
		7%	5%	1%	2%	1%	1%	2%	
Javeriana	Mujer	8	3					5	
		5%	2%	0%	1%	1%	0%	3%	
	Hombre	8	4	1	3			4	
		5%	3%	0%	1%	2%	0%	3%	
Total	16	7	0	3			9		
		11%	5%	0%	2%	3%	0%	6%	
USACA	Mujer	18	13	1	7			5	
		12%	9%	1%	5%	3%	1%	3%	
	Hombre	17	12	4	5			2	
		11%	8%	1%	3%	3%	1%	3%	
Total	35	25	2	11			10		
		23%	17%	1%	7%	6%	2%	7%	
U.A.O.	Mujer	8	5	2	1			3	
		5%	3%	0%	1%	1%	1%	2%	
	Hombre	10	4	3	0			6	
		7%	3%	0%	2%	0%	1%	4%	
Total	18	9	0	5			9		
		12%	6%	0%	3%	1%	2%	6%	
Otras Universidades e Institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13	11	7	2			2	
		9%	7%	1%	5%	1%	1%	1%	
	Hombre	12	10	0	3			2	
		8%	7%	0%	2%	2%	3%	1%	
Total	25	21	1	10			4		
		17%	14%	1%	7%	3%	3%	3%	
TOTAL	Mujer	75	53	5	26			22	
		50%	35%	3%	17%	12%	3%	15%	
	Hombre	75	50	2	16			25	
		50%	33%	1%	11%	8%	1%	17%	
Total	150	103	7	42			47		
		100%	69%	5%	28%	25%	11%	31%	

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.17.1 "Medida de los Principales Cambios Percibido desde la entrada en Servicio del MIO por Universidad y Sexo"								
Universidad	Sexo	TOTAL	Principales Cambios Percibidos desde que entró en servicio el MIO de 1 (muy poco) a 5 (Mucho)					
			Horarios de Servicio	Medida de cambio				No Aplica
				2	3	4	5	
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	9 6%	2 1%	2 1%	0 0%	5 3%	8 5%
	Hombre	17 11%	14 9%	0 0%	5 3%	6 4%	3 2%	3 2%
	Total	34 23%	23 15%	2 1%	7 5%	6 4%	8 5%	11 7%
	Total	23%	15%	1%	5%	4%	5%	7%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	4 3%	1 1%	1 1%	1 1%	1 1%	2 1%
	Hombre	5 3%	4 3%	0 0%	0 0%	3 2%	1 1%	1 1%
	Total	11 7%	8 5%	1 1%	1 1%	4 3%	2 1%	3 2%
	Total	7%	5%	1%	1%	3%	1%	2%
ICESI	Mujer	5 3%	4 3%	2 1%	2 1%	0 0%	0 0%	1 1%
	Hombre	6 4%	5 3%	1 1%	3 2%	1 0%	1 1%	1 1%
	Total	11 7%	9 6%	3 2%	5 3%	1 0%	2 1%	2 1%
	Total	7%	6%	2%	3%	0%	1%	1%
Javeriana	Mujer	8 5%	5 3%	0 0%	1 1%	3 2%	1 1%	3 2%
	Hombre	8 5%	7 5%	0 0%	1 1%	3 2%	1 1%	1 1%
	Total	16 11%	12 8%	0 0%	2 1%	6 5%	2 1%	4 3%
	Total	11%	8%	0%	1%	5%	1%	3%
USACA	Mujer	18 12%	10 7%	2 0%	7 1%	1 5%	1 1%	8 5%
	Hombre	17 11%	10 7%	1 0%	6 1%	3 4%	3 2%	7 5%
	Total	35 23%	20 13%	3 0%	13 9%	4 3%	4 3%	14 10%
	Total	23%	13%	0%	9%	3%	3%	10%
U.A.O.	Mujer	8 5%	6 4%	1 1%	1 1%	3 2%	1 1%	2 1%
	Hombre	10 7%	6 4%	0 0%	3 2%	2 1%	1 1%	4 3%
	Total	18 12%	12 8%	1 1%	4 3%	5 3%	2 1%	6 4%
	Total	12%	8%	1%	3%	3%	1%	4%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	11 7%	0 0%	6 4%	2 1%	3 2%	2 1%
	Hombre	12 8%	12 8%	1 1%	4 3%	2 1%	5 3%	0 0%
	Total	25 17%	23 15%	1 1%	10 7%	4 3%	8 5%	2 1%
	Total	17%	15%	1%	7%	3%	5%	1%
TOTAL	Mujer	75 50%	48 33%	6 4%	15 10%	18 11%	12 8%	28 17%
	Hombre	75 50%	68 39%	2 1%	17 11%	24 16%	15 10%	17 11%
	Total	150 100%	116 77%	8 5%	32 21%	42 27%	27 18%	45 29%
	Total	100%	77%	5%	21%	27%	18%	29%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.17.2 "Medida de los Principales Cambios Percibido desde la entrada en Servicio del MIO por Universidad y Sexo"								
Universidad	Sexo	TOTAL	Principales Cambios Percibidos desde que entró en servicio el MIO de 1 (muy poco) a 5 (Mucho)					
			Tiempo de Recorridos	Medida de cambio				No Aplica
				2	3	4	5	
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	12 8%	1 1%	4 3%	6 4%	1 1%	5 3%
	Hombre	17 11%	15 10%	2 1%	3 2%	4 3%	6 4%	2 1%
	Total	34 23%	27 18%	3 2%	7 5%	10 7%	7 5%	7 5%
	Total	23%	18%	2%	5%	7%	5%	5%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	6 4%	1 1%	3 2%	1 1%	1 1%	0 0%
	Hombre	5 3%	5 3%	1 1%	1 1%	0 0%	3 2%	0 0%
	Total	11 7%	11 7%	2 1%	4 3%	1 1%	4 3%	0 0%
	Total	7%	7%	1%	3%	1%	3%	0%
ICESI	Mujer	5 3%	4 3%	1 1%	0 0%	3 2%	0 0%	1 1%
	Hombre	6 4%	5 3%	2 1%	0 0%	0 0%	1 1%	1 1%
	Total	11 7%	9 6%	3 2%	2 1%	3 2%	1 1%	2 1%
	Total	7%	6%	2%	1%	2%	1%	1%
Javeriana	Mujer	8 5%	6 4%	0 0%	1 1%	3 2%	2 1%	2 1%
	Hombre	8 5%	5 3%	2 1%	0 0%	3 2%	0 0%	3 2%
	Total	16 11%	11 7%	2 1%	1 1%	6 4%	2 1%	5 3%
	Total	11%	7%	1%	1%	4%	1%	3%
USACA	Mujer	18 12%	15 10%	3 2%	2 1%	8 5%	1 1%	3 2%
	Hombre	17 11%	13 9%	1 1%	6 4%	3 2%	3 2%	4 3%
	Total	35 23%	28 19%	4 3%	8 5%	11 7%	5 3%	7 5%
	Total	23%	19%	3%	5%	7%	3%	5%
U.A.O.	Mujer	8 5%	7 5%	3 0%	2 1%	2 1%	2 1%	1 1%
	Hombre	10 7%	8 5%	1 0%	1 1%	6 4%	1 1%	2 1%
	Total	18 12%	15 10%	4 0%	3 2%	8 5%	3 2%	3 2%
	Total	12%	10%	0%	3%	5%	2%	2%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	11 7%	3 2%	5 3%	2 1%	1 1%	2 1%
	Hombre	12 8%	11 7%	0 0%	2 1%	4 3%	5 3%	1 1%
	Total	25 17%	22 15%	3 2%	7 5%	6 4%	6 4%	3 2%
	Total	17%	15%	2%	5%	4%	4%	2%
TOTAL	Mujer	75 50%	61 41%	9 6%	18 12%	25 17%	9 6%	14 9%
	Hombre	75 50%	62 41%	8 5%	15 10%	20 13%	19 13%	13 9%
	Total	150 100%	123 82%	17 11%	33 22%	45 30%	28 19%	27 18%
	Total	100%	82%	11%	22%	30%	19%	18%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.17.3 "Medida de los Principales Cambios Percibido desde la entrada en Servicio del MIO por Universidad y Sexo"									
Universidad	Sexo	TOTAL	Principales Cambios Percibidos desde que entró en servicio el MIO de 1 (muy poco) a 5 (Mucho)						
			Economía	Medida de cambio					No Aplica
				1	2	3	4	5	
Univale Meléndez	Mujer	17	5	2	0	2	1	0	12
		11%	3%	1%	0%	1%	1%	0%	8%
	Hombre	17	7	0	1	1	3	2	10
		11%	5%	0%	1%	1%	2%	1%	7%
Univale San Fernando	Total	34	12	2	1	3	4	2	22
		23%	8%	1%	1%	2%	3%	1%	15%
	Mujer	6	0	0	0	0	0	0	6
		4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%
ICESI	Hombre	5	0	0	0	0	0	0	5
		3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
	Total	11	0	0	0	0	0	0	11
		7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%
Javeriana	Mujer	5	3	0	0	0	2	1	2
		3%	2%	0%	0%	0%	1%	1%	1%
	Hombre	6	3	1	0	1	1	0	3
		4%	2%	1%	0%	1%	1%	0%	2%
USACA	Total	11	6	1	0	1	3	1	6
		7%	4%	1%	0%	1%	2%	1%	3%
	Mujer	8	4	1	0	1	3	0	4
		5%	3%	0%	0%	0%	1%	2%	3%
U.A.O.	Hombre	8	2	0	0	0	1	1	6
		5%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	4%
	Total	16	6	0	0	0	2	2	10
		11%	4%	0%	0%	0%	1%	1%	7%
Otras Universidades e Institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	18	6	0	3	1	2	1	12
		12%	4%	0%	0%	2%	1%	1%	8%
	Hombre	17	7	1	1	3	2	1	10
		11%	5%	1%	0%	1%	2%	1%	7%
TOTAL	Total	35	13	1	0	4	4	2	22
		23%	9%	1%	0%	3%	3%	3%	15%
Univale Meléndez	Mujer	8	1	0	0	1	0	0	7
		5%	1%	0%	0%	1%	1%	0%	4%
	Hombre	10	3	0	0	0	3	0	7
		7%	2%	0%	0%	0%	2%	0%	5%
Univale San Fernando	Total	18	5	0	0	1	4	0	13
		12%	3%	0%	0%	1%	3%	0%	9%
ICESI	Mujer	13	1	0	0	1	0	0	12
		9%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	8%
	Hombre	12	2	0	0	0	0	0	10
		8%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	7%
Javeriana	Total	25	3	0	0	1	0	0	22
		17%	2%	0%	0%	1%	0%	1%	15%
USACA	Mujer	75	21	2	0	7	6	6	54
		50%	14%	1%	0%	5%	4%	4%	36%
	Hombre	75	31	5	1	7	8	5	51
		50%	16%	1%	1%	2%	7%	5%	34%
U.A.O.	Total	150	45	4	1	10	17	13	105
		100%	30%	3%	1%	7%	11%	9%	70%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.17.4 "Medida de los Principales Cambios Percibido desde la entrada en Servicio del MIO por Universidad y Sexo"									
Universidad	Sexo	TOTAL	Principales Cambios Percibidos desde que entró en servicio el MIO de 1 (muy poco) a 5 (Mucho)						
			Horarios de Ocio	Medida de cambio					No Aplica
				2	3	4	5		
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	5 3%	1 1%	2 1%	1 1%	1 1%	12 8%	
	Hombre	17 11%	7 5%	1 1%	5 3%	1 1%	0 0%	10 7%	
	Total	34 23%	12 8%	2 1%	7 5%	2 1%	1 1%	22 15%	
		3	0	0	0	0	0	0	
Univale San Fernando	Mujer	4 5	2 2	0 0	0 0	2 2	0 0	2 3	
	Hombre	3 11	1 5	0 0	0 0	1 5	0 0	2 6	
	Total	7 7%	3 3%	0 0	0 0	3 3%	0 0	4 4%	
		3	0	0	0	0	0	0	
ICESI	Mujer	3 3%	2 2%	0 0	1 1%	1 1%	0 0	1 1%	
	Hombre	4 11	1 5	0 0	1 2	0 2	1 1	3 6	
	Total	7 7%	3 3%	0 0	2 1%	2 1%	1 1%	4 4%	
		3	0	0	0	0	0	0	
Javeriana	Mujer	5 5%	1 1%	0 0	0 0	1 1%	1 1%	4 4%	
	Hombre	8 5%	1 1%	0 0	0 0	1 1%	0 0	7 5%	
	Total	13 11%	2 2%	0 0	0 0	2 1%	1 1%	11 9%	
		3	0	0	0	0	0	0	
USACA	Mujer	12 17	5 5	0 0	3 4	2 1	0 0	7 12	
	Hombre	11 35	3 12	0 0	3 8	1 4	0 0	8 23	
	Total	23 22%	8 8%	0 0	6 5%	3 3%	0 0	15 15%	
		3	0	0	0	0	0	0	
U.A.O.	Mujer	8 5%	2 1%	0 0	0 0	0 0	0 0	6 4%	
	Hombre	10 7%	5 3%	0 0	1 1%	3 2%	1 1%	5 3%	
	Total	18 12%	7 5%	0 0	1 1%	3 2%	1 1%	11 7%	
		3	0	0	0	0	0	0	
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	10 7%	2 1%	5 3%	3 2%	0 0	3 2%	
	Hombre	12 8%	9 6%	4 3%	2 1%	0 0	3 2%	3 2%	
	Total	25 17%	19 13%	6 4%	7 5%	3 2%	3 2%	6 4%	
		3	0	0	0	0	0	0	
TOTAL	Mujer	75 50%	32 21%	5 3%	12 8%	13 9%	2 1%	43 29%	
	Hombre	75 50%	31 21%	5 3%	13 9%	8 5%	5 3%	44 29%	
	Total	150 100%	63 42%	10 7%	25 17%	21 14%	7 5%	87 58%	
		3	0	0	0	0	0	0	

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.17.5 "Medida de los Principales Cambios Percibido desde la entrada en Servicio del MIO por Universidad y Sexo"									
Universidad	Sexo	TOTAL	Principales Cambios Percibidos desde que entró en servicio el MIO de 1 (muy poco) a 5 (Mucho)						
			Acceso a la Ciudad	Medida de cambio					No Aplica
				1	2	3	4	5	
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	10 7%	0	0%	0	3%	2%	5%
	Hombre	17 11%	13 9%	2	1%	0	1%	5%	3%
	Total	34 23%	23 15%	2	0	0	5	11	11
				1%	0%	3%	7%	3%	7%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	5 3%	0	0%	1	3%	0%	1%
	Hombre	5 3%	3 2%	0	0%	0	0%	2%	1%
	Total	11 7%	8 5%	0	0	1	4	3	3
				0%	0%	1%	3%	2%	2%
ICESI	Mujer	5 3%	5 3%	1	0%	1	1%	1%	0%
	Hombre	6 4%	3 2%	0	0%	2	1%	0	3
	Total	11 7%	8 5%	1	0	3	2	1	3
				1%	0%	2%	1%	1%	2%
Javeriana	Mujer	8 5%	7 5%	1	0%	3	1%	1%	1%
	Hombre	8 5%	4 3%	0	0%	0	4	0	4
	Total	16 11%	11 7%	1	0	4	5	1	5
				0%	0%	3%	4%	1%	3%
USACA	Mujer	18 12%	12 8%	0	0%	1	3%	3%	6
	Hombre	17 11%	12 8%	1	0	1	7	3	5
	Total	35 23%	24 16%	1	1	4	12	6	11
				1%	1%	3%	8%	4%	7%
U.A.O.	Mujer	8 5%	4 3%	0	0%	1	0	1	4
	Hombre	10 7%	8 5%	0	0%	2	3	3	2
	Total	18 12%	12 8%	0	0	3	4	5	6
				0%	0%	1%	3%	3%	4%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	10 7%	0	0%	1	4	3	3
	Hombre	12 8%	11 7%	0	0%	5	3	3	1
	Total	25 17%	21 14%	0	0	6	7	6	4
				0%	0%	3%	4%	3%	3%
TOTAL	Mujer	75 50%	53 35%	0	0%	4	16	20	22
	Hombre	75 50%	54 36%	3	0	2	25	14	21
	Total	150 100%	107 71%	3	0	6	41	34	43
				2%	0%	4%	27%	23%	30%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla No.17.6 "Medida de los Principales Cambios Percibido desde la entrada en Servicio del MIO por Universidad y Sexo"									
Universidad	Sexo	TOTAL	Principales Cambios Percibidos desde que entró en servicio el MIO de 1 (muy poco) a 5 (Mucho)						
			Rutas de Desplazamiento	Medida de cambio					No Aplica
				1	2	3	4	5	
Univale Meléndez	Mujer	17 11%	10 7%	0	0%	1	3%	4%	7
	Hombre	17 11%	17 11%	2	1%	1	6	3	5%
	Total	34 23%	27 18%	2	1%	2	9	7	12
				1%	1%	5%	5%	5%	5%
Univale San Fernando	Mujer	6 4%	6 4%	0	0%	0	3%	1%	0%
	Hombre	5 3%	5 3%	0	0%	0	3%	0%	0%
	Total	11 7%	11 7%	0	0	0	6	2	0
				0%	0%	2%	4%	1%	0%
ICESI	Mujer	5 3%	5 3%	1	0%	1	3%	0%	0
	Hombre	6 4%	3 2%	0	0%	2	1	0	3
	Total	11 7%	8 5%	1	0	3	4	0	3
				0%	0%	1%	1%	0%	2%
Javeriana	Mujer	8 5%	6 4%	0	0%	0	4	0	2
	Hombre	8 5%	3 2%	0	0%	1	1	1	5
	Total	16 11%	9 6%	0	0	1	5	1	7
				0%	0%	3%	1%	2%	5%
USACA	Mujer	18 12%	12 8%	0	0%	0	3	7	5
	Hombre	17 11%	13 9%	1	1%	1	7	2	4
	Total	35 23%	25 17%	1	1	1	10	9	9
				1%	1%	3%	9%	3%	6%
U.A.O.	Mujer	8 5%	5 3%	0	0%	1	2%	1%	1%
	Hombre	10 7%	9 6%	0	0%	1	4	4	1
	Total	18 12%	16 11%	0	0	2	6	5	2
				0%	0%	2%	5%	4%	1%
Otras Universidades e institutos Técnicos y Tecnológicos	Mujer	13 9%	12 8%	0	0%	2	4	4	1
	Hombre	12 8%	11 7%	0	0%	1	2	4	1
	Total	25 17%	23 15%	0	0	3	6	8	2
				0%	0%	1%	4%	5%	1%
TOTAL	Mujer	75 50%	58 39%	0	0%	4	20	22	16
	Hombre	75 50%	54 36%	3	3%	2	13	25	14
	Total	150 100%	119 79%	3	2%	6	33	47	30
				2%	4%	22%	31%	21%	20%

Fuente: Elaboración Propia