

**Álvaro José Gil
Rivera, María
Alejandra
Benítez
Valencia y
María Paula
Idrobo Wiswell**

Procesos de comunicación que se derivan de la transición de los sistemas de transporte público: el caso del Miocable, ubicado en el sector de Tierra Blanca, Siloé, en la ciudad de Cali¹

¹ Este artículo, producto de un trabajo de grado en el Programa de Comunicación de la Pontificia Universidad Javeriana Cali, y está relacionado con el marco de comprensión del proyecto titulado "Representaciones del auge y la segregación en ciudades latinoamericanas. Elementos simbólicos de historia económica, política y social. Los casos de la favela Rocinha (Rio de Janeiro, Brasil) y el Distrito de Aguablanca (Cali, Colombia), 1945 - 2015", financiado por la Oficina de Investigación, Desarrollo e Innovación de la Pontificia Universidad Javeriana Cali, entre enero y diciembre de 2015.

Resumen

El artículo ofrece un análisis sobre los procesos de comunicación derivados de la transición de los sistemas de transporte en el sector de Tierra Blanca, Siloé. Para la consecución de este propósito se desarrolló una vía de interpretación del fenómeno social observado a través de tres categorías principales: la segregación socio-espacial, la política urbana y los espacios de interacción interclase.

Palabras clave: transporte público, segregación socio-espacial, política urbana y espacios de interacción interclase.

Abstract

The article provides a communication process analysis associated with the transition of transportation systems in the area of Tierra Blanca, Siloé. To achieve this, a method of

interpreting the social phenomenon was developed through three main categories: socio-spatial segregation, urban policy and intra-class interaction spaces.

Keywords: Public transport, socio-spatial segregation, urban policy and intra-class interaction spaces.

Planteamiento del problema de investigación

La reestructuración de un sistema de transporte es, sin lugar a duda, uno de los cambios más impactantes en el proceso de modernización de una ciudad, ya que la movilidad es un elemento esencial para la conectividad de la ciudad y el dimensionamiento de los procesos comunicativos que vinculan a los ciudadanos con el espacio urbano.

El estudio de los procesos comunicativos vinculados a los sistemas de transporte puede verse evidenciado en el desarrollo de la iniciativa denominada Miocable; se trata de un teleférico que conecta la Comuna 20 de Cali con la Estación Intermedia de Cañaveralejo. El desarrollo de este proyecto de movilidad nos permite estudiar el cambio que se produce en las comunidades cuando se implementa una iniciativa de desarrollo que tiene el potencial para transformar la sociabilidad del sector. En este sentido, este artículo explora los procesos de comunicación que se derivan de la transición de los sistemas de transporte público, los cuales se ven representados en la diada formalidad e informalidad, para el caso del desarrollo del Miocable en la zona de Tierra Blanca, sector de Siloé, en la ciudad de Cali.

Para el desarrollo de esta aproximación nos hemos acercado a tres conceptos que permiten clasificar la experiencia de trabajo de campo. El primer concepto, es el de *segregación socio-espacial* que se refiere a la distribución espacial de la población nativa y los movimientos migratorios según criterios políticos, económicos y culturales históricamente determinados. Uno de los elementos a considerar dentro de la categoría ha sido el de las tendencias socio-demográficas, entendidas como patrones de distribución espacial en diferentes configuraciones socio-demográficas de la población.

El segundo, el de *política urbana*, el cual se refiere a los grupos sociales que ofrecen alternativas para el desarrollo comunitario. Para el abordaje de este concepto planteamos dos categorías: (1) la de *los movimientos sociales urbanos*, que se encuentran en la

base de los testimonios sobre el cambio social que se generará en la población de Tierra Blanca (Siloé). Y la segunda categoría, la de *las políticas reactivas*, las cuales aluden a la autogestión y al control de territorios en el marco de la relación entre la población y los desarrolladores de la iniciativa de transporte.

El tercer concepto alude a *los espacios de interacción interclase*, referidos a los puntos de interacción social intensificados, en el cual participan distintos grupos. Su primer criterio, es el urbanismo estratégico, es decir, donde se regula lo que se puede mostrar. El segundo criterio, la lógica socio-segregacional, la cual hace relación a los dos polos en los que la ciudad se fragmenta: el de la pobreza y el de la riqueza, en su mismo espacio, lo que nos permite que se produzcan relaciones interclase.

Estos tres conceptos: 1. política urbana, 2. estratificación socio-espacial y 3. espacios de interacción interclase, permiten tener una perspectiva en la que se fundamenta una reflexión sobre las formas de interacción social que se podrían transformar a partir de este cambio urbanístico, y las expectativas existentes en torno a la construcción del Miocable como solución de transporte.

En consecuencia, ofrecemos una interpretación sugerente fundamentada en la siguiente pregunta de investigación: ¿De qué manera se afectan los procesos de comunicación en función de la estratificación socio-espacial, la política urbana y los espacios de interacción interclase que se derivan de la transición de los sistemas de transporte público enmarcados en la solución denominada Miocable, para el caso del sector de Tierra Blanca, Siloé, de la ciudad de Cali?

En coherencia con la pregunta esbozada, nos hemos propuesto una descripción del caso a estudiar, haciendo énfasis en los siguientes objetivos específicos:

1. Identificar las formas de sociabilidad que se evidencian en la estratificación socio espacial, que se generan en el sector de Tierra Blanca (Siloé) en torno a la implementación del sistema de transporte.
2. Reconocer las expectativas existentes en torno a la realización del Miocable como solución de transporte y parte de la política urbana.
3. Caracterizar los sistemas de transporte, entendidos como espacios de interacción interclase, que existen en el sector de Tierra Blanca (Siloé).

Andamiaje de un marco conceptual: estratificación socio-espacial, política urbana y espacios de interacción interclase

Las tendencias socio-demográficas se refieren a los patrones de distribución espacial de la estructura urbana; por ello, es factible describir la estratificación socio-espacial de una ciudad en función de la diferencia resultante del análisis de la población nativa de los movimientos migrantes, la ocupación del suelo urbano y la distribución socio-económica.

Los procesos socio-demográficos, desarrollados en la ciudad de Cali, son coherentes con las tendencias y procesos asociados con: (1) la diferencias en la estratificación social, (2) la distribución espacial por comunas y estratos, y (3) las configuraciones socio-económicas de la población. El ejercicio que se deriva de la identificación de estos criterios permite pensar en las condiciones que generan segregación socio-espacial y que inciden en la sociabilidad de las poblaciones.

En este marco de ideas, la segregación socio-espacial aparece como el producto de procesos demográficos y sociales vinculados a un cambio en los comportamientos de la estructura y el crecimiento urbano. En otras palabras, esta forma de segregación es observable en la fragmentación que se genera de la división de la ciudad en “barrios altos” y “barrios bajos”; por lo que la segregación socio-espacial alude a la ocupación social de un espacio. En palabras de Urrea (1997): “El fenómeno de segregación social significa no solo separación territorial, sino- y esto es lo más importante- “un aislamiento/ enclaustramiento” de las periferias pobres dentro de determinados espacios de la red urbana, de manera tal que la circulación de sus pobladores se halla limitada a esos espacios de la ciudad (Urrea, 1997, p, 151).

Por tal motivo, la segregación socio-espacial es una variable que determina la ocupación de cada zona de la ciudad de acuerdo con los grupos sociales que la habitan y los “privilegios” que puedan tener. Tal aproximación resulta conveniente para el tipo de descripción que nos hemos propuesto.

Otro elemento a considerar, enmarcado en el campo de la política urbana, es el de los movimientos sociales urbanos. Tales movimientos, según Castells (citado por Martínez, 2003), refieren a fenómenos centrales para la comprensión del cambio social; en primer término, porque permiten establecer lo urbano a partir de nociones como la autonomía

en el espacio de la política local y el ámbito municipal. En segundo lugar, porque permite reconocer el lugar que ocupa la planificación urbana, la reestructuración económica y la apropiación cultural de los espacios como criterios definitorios del consenso público.

La relación entre estos conceptos constituye los procesos de inversión productiva y la reproducción de la fuerza de trabajo. De esta forma, la caracterización proactiva en el ámbito de consumo colectivo tiene implicaciones en el sentido de la concepción de lo urbano (Castells, citado por Martínez, 2003). Lo presentado puede describirse, según Castells, del siguiente modo:

Más bien, lo que definiendo aquí es que ni tan “revolucionario” era antes el papel de los movimientos sociales urbanos, ni tan “conservador” es ahora. Pero no es esa, a mí entender, la cuestión esencial. El hecho de “descubrir” movimientos sociales urbanos en la actualidad o en el futuro nos exige, en todo caso, que poseamos un marco teórico en el que entender su casuística, sus dimensiones, sus efectos y sus contextos relevantes (Martínez, 2003, p.85).

De esta manera, lo urbano puede referirse a las luchas que pueden tener como objetivo la oposición orden político del capitalismo y por ello tales movimientos podrían situarse en la base de las transformaciones sociales que dimensionan la cuestión social de la lucha de clases.

En el mejor de los casos, los movimientos sociales urbanos empiezan a ser vistos como esencialmente “reactivos” y como “comunidades” fundamentalmente impotentes frente a un contexto económico global; pero, principalmente serían entes de autogestión y de control vecinal. Esta transformación urbana incide en cambios sociales con efectos primordialmente locales, expresados en las alianzas entre movimientos sociales.

Los conflictos sociales que se planifican en las áreas urbanas siempre redefinen el significado de lo urbano; es decir, las funciones generales que cada espacio cumple para la reproducción del capitalismo y el significado que otorgan los movimientos sociales a la confrontación en el plano de la tensión entre los grupos normatizados y anómicos.

Sobre este asunto podemos plantear que la estructura de las luchas urbanas existentes corresponde a una extensión de la interacción con las políticas urbanas, las condiciones sociales y sus efectos en múltiples dimensiones de la realidad social. Todas las luchas

urbanas siempre tienen una ideología y una intención determinada frente a un suceso, el cual reacciona frente las imposiciones políticas y económicas (Castells, citado por Martínez, 2003).

En lo que atañe a las categorías de espacios de interacción interclase, éstas se basan en la relación de las clases subalternas, en el momento en que permitían que se mezclaran o interactuaran, en los espacios de encuentro o desencuentro, las experiencias del otro (Espoz, 2009, p.82). Para efectos de esta investigación, nos hemos referido a los Puntos de Interacción Social Intensificada (PISI), como aquellos núcleos de actividad social, económica y cultural en Tierra Blanca y la zona de influencia del Miocable, donde la confluencia de los diversos sistemas de transporte permitiría observar los efectos de la transición en la movilidad en la interacción entre diversos actores sociales, entendida como comunicación social interclase.

Sobre la categoría de urbanismo estratégico cabe decir que ésta emerge a partir de la necesidad de ocultar la miseria para que no interfiera con el paisaje de la ciudad “soñada” (Espoz, 2009, p. 79). Para el caso de la zona de Siloé, las casas del sector limitan con casas, edificios y apartamentos que dan muestras de un desarrollo económico no equitativo puesto que lo marginal converge con la opulencia de algunas zonas residenciales. De estos contrastes se establece una lógica segregacional, en la cual se evidencia que la ciudad no está unificada y va creando una imagen donde la socialización y los encuentros interclases de los habitantes se ven fragmentados. De esta forma es preciso señalar que los espacios marginales están regidos por la pobreza y sus lógicas de sociabilidad. Al respecto plantea Espoz (2009):

La pobreza, desde el momento en que se convierte en campo de gestión social, es decir, en objeto de administración biopolítica mutó en todos sus límites en relación a las modalidades de intervención. Hoy, en el marco de los llamados “estudios sociales sobre la pobreza” hablar de lo ‘social’ es hablar de pobreza en relación a variables tales como ‘vulnerabilidad social’, ‘resiliencia’, ‘capital social’, entre otros. Éstos son los nuevos ‘medidores’ de un factor que se eliminó del horizonte de posibilidad de ser siquiera pensado en términos teóricos y prácticos: la cada vez más pornográfica desigualdad social. Tales variables, generalmente ‘objetivas’, se utilizan para armar programas de todo tipo: de alimentación, de hábitat, de educación, de desarrollo social; en general, en el marco de un abrumador crecimiento de las ‘ciudades’ (y en este sentido sigue manteniéndose una diferencia radical entre pobreza “urbana” y “campesina”), a lo largo y ancho del mundo, pero cuyas particularidades, en

América Latina, se dejan notar de manera diferencial: la pobreza configura los contornos (literales) de la mayoría de ellas, en la actualidad (Espoz, 2009, p.80).

Metodología

La investigación realizada se efectuó bajo los preceptos de un estudio cualitativo-descriptivo que buscaba describir la forma cómo se afectan los procesos de comunicación que se derivan de los sistemas de transporte formal e informal que intervienen en el contexto de Tierra Blanca. Cabe resaltar que utilizamos como unidades de análisis las fotografías y el archivo de prensa, el cual se compilo a partir de la búsqueda detallada en cinco periódicos, en los cuales se enfatizó en noticias acontecidas entre 2010 y 2014, puesto que a partir de estos años se empezó a informar sobre la construcción del Miocable. Desde el punto de vista temporal, se advierte que se trata de una mirada sincrónica, en un solo momento, y no abarca un proceso que denote mayor tiempo; los periódicos indagados fueron: ADN, El Tiempo, El País, El Caleño, El Diario Occidente.

Sobre el uso de entrevistas y la realización de observaciones, se ha privilegiado la información obtenida por parte de cuatro líderes comunitarios: el primero de ellos el presidente de la Junta Administradora Local (JAL) de la Comuna 20. Otros dos líderes eran madres amas de casa, mayores de 56 años, elegidas popularmente en la JAL y Junta de Acción Comunal (JAC). El último líder consultado era un conductor de transporte informal, de 34 años, oriundo del sector. Es claro que el criterio de selección era que todos participaran de las dinámicas de concreción urbana de la localidad.

En este punto, es importante resaltar que este trabajo investigativo no busca presentar datos estadísticamente representativos, sino interpretar las respuestas presentadas por los entrevistados, a la luz de la información secundaria disponible, en relación con los objetivos de investigación.

Análisis de resultados

Sobre la estratificación socio-espacial

Se puede observar, en la Comuna 20, cómo la distribución socio-espacial y socio-económica es propia del estrato uno, pero sus alrededores varían en estratos que van del cuatro al seis. 4,5 y 6; hacia el sur-occidente de Siloé están los barrios Cañaveralejo y

Altos de Cañaveralejo (hasta el río Cañaveralejo) de estratos 4 y 5; hacia el noroccidente se encuentra el barrio Los Cristales, de estrato 6. Siloé se encuentra en la mitad de dos niveles socioeconómicos diferentes.

El análisis resultante, mediante el mapa realizado para esta investigación, comienza con la ubicación gráfica de zonas de comercio, zonas verdes y zonas de vivienda, entre las carreras 44 y la 56 de la ciudad de Cali. También han sido graficados todos los sistemas de transporte formal e informal que circulan por Siloé y los barrios con los que limita.

Se ha generado cierta segregación socio-espacial, fragmentando la ciudad. Lo que transforma las relaciones sociales de los habitantes de la ciudad y origina la exclusión social. Según Urrea (1997):

El fenómeno de segregación social significa no solo separación territorial, sino- y esto es lo más importante- “un aislamiento/enclaustramiento” de las periferias pobres dentro de determinados espacios de la red urbana, de manera tal que la circulación de sus pobladores se halla limitada a esos espacios de la ciudad (p.151).

Es entonces cuando las comunidades excluidas se organizan y se expresan públicamente en pro de la comunidad para hacer valer sus derechos, aprovechar sus recursos y encontrar sus propias soluciones a las problemáticas sociales que se les presentaran.

En el caso de los habitantes de esta comunidad, el transporte informal, conocido como “gualas”, constituye una respuesta a la incapacidad del Gobierno Municipal de generar una respuesta al problema de movilidad. La aparición del transporte del Masivo Integrado de Occidente (MIO) representa una forma de modernización de la ciudad, frente a la cual protestan los dueños de la “gualas”; el predicamento planteado se presenta en términos de desaparición o inclusión del sistema de transporte informal al formal.

La discusión se expande al Miocable, en tanto que tal iniciativa tiene el potencial para reproducir los dilemas anteriormente señalados. En los años recientes este tipo de sistemas se han multiplicado en diversas ciudades latinoamericanas como Medellín, Rio de Janeiro, La Paz, entre otras. La modernización del transporte ha tenido impactos sociales, económicos y ambientales; la implementación de procesos de concertación e inclusión de organizaciones sociales de diversa índole configura una dinámica de participación social y política alrededor de la movilidad pública que hace parte de la agenda pública,

la estratificación socio-espacial y se ha convertido en un desafío para la integración de la fuerza de trabajo urbana a los procesos económicos del capital en las grandes y medianas ciudades como en el caso de Cali y del Miocable.

Política urbana

Debido a los sucesos que emergen a partir de la acción de los movimientos sociales urbanos de la comunidad de Siloé, podemos encontrar un modo de participación política en la reacción positiva que tiene la comunidad frente a la burocracia política debido a que se han hecho reconocido los derechos por parte del Gobierno Municipal en lo que concierne al mejoramiento de la calidad de vida; tales logros se ven representados en el arreglo de vías en la ladera de la Comuna 20, servicios públicos adecuados y la inclusión de la dinámica urbana de la ciudad.

Cabe destacar que la JAC, JAL y los diversos grupos sociales que han tenido representación en el proceso de concertación con la Alcaldía y Metrocali, han practicado un tipo de política reactiva mediante el control vecinal del territorio próximo. Las obras del Miocable y sus externalidades han sido objeto de reflexión de las instituciones de control social y los organismos oficiales han previsto un conjunto de medidas para orientar y facilitar dicha participación comunitaria que, aunque siempre parcial y enfocada solamente en objetivos alcanzables, parece haber sido suficiente para el desarrollo de las obras en sus primeras fases.

El Miocable responde a la prerrogativa de integración de un centro urbano históricamente vinculado con la pobreza, la segregación y la presencia de guerrillas y delincuencia. Paradójicamente, la política urbana ha enfrentado obstáculos de otro orden, como los sobrecostos y el litigio entre los diferentes agentes locales y Metrocali. En este punto, es necesario formular una pregunta sobre el por qué un proyecto de tanta trascendencia no ha podido construirse en su totalidad. En el desarrollo de esta investigación hemos presenciado una serie de contingencias legales, territoriales y políticas, las cuales han influido en la concreción del proceso.

Se pudo observar que el tema de retrasos en la construcción del Miocable fue un elemento recurrente en la compilación realizada a partir de la pesquisa en los periódicos de la ciudad. Dichas retrasos se evidenciaban en forma de juicios y demandas que al no ser resueltas en su totalidad perjudicaban el desarrollo del proyecto.

En cuanto al problema con el espacio de construcción hay que recordar que Siloé es una zona con un terreno inestable puesto que en las excavaciones los obreros encontraron piedra, tierra y carbón en diferentes profundidades, lo que genera que se tuviera que excavar más profundo en algunas zonas para poder llegar a un sitio apto para instalar los *Káiseres* (soportes para las bases).

Espacios de interacción interclase

Para esta investigación se realizó el mapa titulado “Usos del suelo, estratificación social, sistemas de transporte y zonas de interacción en área de influencia: proyecto Miocable”; en él se expresa los puntos de interacción intensificada y las áreas en las que se establecen puntos de encuentro constructores de sociabilidad.

Con el pasar de los años, la comunidad de Siloé ha implementado un sistema de transporte acorde con sus necesidades, tal propuesta no está exenta de problemas pero en su reconocimiento se destacan las referencias que aluden a la inseguridad. Los habitantes de la ciudad, ajenos a las problemáticas de pobreza y convivencia que se forjan en las ciudades-barrios, comienzan a proponer nociones alusivas a “zonas de terror”, que tienden a ser evitadas en la circulación vial.

Respecto a este tema, Espoz (2009) menciona que las ciudades-barrios son una especie de guetos modernos, donde cada complejo contiene centros de salud, policía y escuelas propias, para que sus pobladores no tengan que salir de la zona para poder subsistir y así se generan problemas graves de hacinamiento y movilidad. Tales contextos son objeto de estigmatización por parte de grupos que encuentran en las características del barrio marcas de inferioridad que sirven para argumentar formas de segregación, tal asunto fue encontrado en el análisis.

En síntesis, el Miocable será una oportunidad para que haya un encuentro interclase; esta aseveración es justificada desde las opiniones de los entrevistados, quienes consideran que de esta forma se expande las posibilidades de encuentro. Las cualidades de ese encuentro no están descritas y su naturaleza supone una nueva pregunta de investigación.

Actualmente, hay estaciones del MIO con mayor flujo de personas, como los terminales de Menga, Universidades y Torre de Cali; tales sitios pueden pensarse como puntos de interacción social intensificada (PISI). Vale la pena preguntarse si Miocable logrará

convertirse en un punto de encuentro para los habitantes de la ciudad de Cali, pues tanto las personas que vienen de las distintas rutas del MIO, como las personas que entran para usar el transporte tienen la necesidad de reunirse en esta estación para llegar a sus destinos. En consecuencia, encontramos que preguntas como las siguientes tienen sentido: ¿qué se entiende por interacciones sociales?, ¿hay distintas formas de interactuar en la sociedad, así no se esté estableciendo una conversación? Estas preguntas orientan nuestra reflexión al campo de una comunicación interpersonal, campo que podría explorarse para matizar los resultados encontrados.

Experiencias como las de Medellín y Rio de Janeiro indican que la renovación urbanística promueven tipos de “curiosidad social interclase” que por la vía de visitas turísticas, expediciones académicas o intervenciones institucionales fomentan una conciencia individual, grupal e institucional sobre las diferencias sociales de clase como un desafío común que se pueda revertir hasta configurar nuevas posibilidades de redistribución de la riqueza material y de resignificación de las infranqueables barreras sociales.

*Mapa sobre los usos del suelo, estratificación social,
sistemas de transporte y zonas de interacción
en área de influencia, proyecto Miocable*

La necesidad de pensarnos, geográficamente, el estudio de la ciudad nos llevó a diseñar una herramienta que permite visualizar los alcances de la transición de los sistemas de transporte formales e informales y los procesos de comunicación que se derivan de éste. Por tanto, se creó un mapa en dos formatos distintos en el que cada uno complementa al otro; uno es un mapa cartográfico y el otro es una ilustración 3D. Este mapa está compuesto por dos partes: la primera, corresponde a la zona plana, y la segunda, a la zona montañosa de la ladera. Es importante aclarar que se relaciona el espacio entre las carreras 44 y 56 con calle 5, extendiéndose hasta la avenida Roosevelt. A continuación el mapa:

A modo de conclusión

El Miocable es una oportunidad de inclusión social y así es visto por los habitantes del sector de Tierra Blanca. El desarrollo de esta investigación permitió una aproximación al campo de los procesos de comunicación circunscritos en la estratificación socio-espacial, la política urbana y los espacios de interacción interclase. Estas tres categorías de trabajo permiten ofrecer una vía de interpretación sobre los cambios en la sociabilidad en un contexto históricamente estigmatizado.

Se puede observar cómo en el caso Siloé es posible el estudio de las brechas que se generan en la interacción entre clases sociales y las expectativas de inclusión que emergen de la promesa de una obra pública como lo es el Miocable. Nuestra investigación se presenta en este plano; sin embargo, es posible advertir problemáticas asociadas con el modo en que se plantea el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y más aún cuando hay tanta cercanía entre grupos marginados y grupos en mejores condiciones económicas.

La transición de los sistemas de transporte público informal (gualas, moto-taxis, transportes piratas) y los formales como el MIO y el Miocable, permiten el estudio de cómo las tendencias socio-demográficas históricas, expresadas en una clara segregación socio-espacial, pueden ser modificadas parcialmente mediante el diálogo público-político de los criterios de inclusión de las experiencias culturales en el ámbito institucional que se propone como eje axial de los procesos de modernización de la ciudad.

Una vía para abordar la segregación es intensificar el flujo poblacional en espacios comunes donde se pueda efectuar un desarrollo de la actividad económica y el intercambio no formal e intersubjetivo de expectativas entre grupos sociales diversos por medio de la participación en dinámicas institucionales educativas, culturales y posiblemente turísticas. De hecho, la relación de líderes comunitarios tradicionales con las burocracias gubernamentales ha recibido un impulso para el desarrollo de la primera etapa del Miocable.

Desde una perspectiva política, la transición en los sistemas de transporte se asemeja a un proceso de articulación parcial y estratégica que pone el énfasis en la capacidad de adaptación que tienen los diferentes actores sociales de la coyuntura. En este ámbito, los movimientos sociales urbanos han mostrado un perfil conservador y la articulación no ha sido conflictiva. Esto demuestra que un asunto como la movilidad puede ayudar a la

cohesión de grupos; del proceso se desprenden diferentes significaciones de lo urbano, cuyo sentido es expresado por los diversos actores de la coyuntura.

Los puntos de interacción social intensificada (PISI) deben ser considerados como espacios de interacción social, económica, y política. Estos PISI muestran los primeros indicios del impacto de la transición de los transportes en la movilidad espacial tradicional. Los PISI pueden ser considerados como laboratorios sociales “naturales” donde la transición entre movilidad espacial (transportes) y movilidad social (calidad de vida e interacción interclase) pueda contrastarse.

Bibliografía

- ADN. (13 de Febrero de 2012). Líos con el Miocable. *ADN*.
- Alcaldía de Santiago de Cali. (2004, Mayo 11). *Alcaldía de Santiago de Cali*. Retrieved from Cali.gov.co: http://www.cali.gov.co/publicaciones/el_mio_pub
- Alcaldía de Santiago de Cali. (2010, Mayo 19). *Alcaldía de Santiago de Cali*. Retrieved from Cali.gov.co: http://www.cali.gov.co/ipc/publicaciones/sistema_integrado_de_transporte_masivo_sitm_pub
- Bonilla, M. (2011). *Historia del barrio Siloé*. Cali : Orgullosamente caleño.
- Carvajal, D. (2004). *Una visión de transporte urbano sostenible en Colombia* (tesis doctoral). Universidad Nacional de Colombia Bogotá D.C, Colombia).
- Comuna 12. (2012). *Comuna 12*. Retrieved from Comuna la america. org: <http://www.comunalaamerica.org/organizaciones-sociales/jac/que-es-jac.html>
- DAGMA, D. A. (s.f.). *Alcaldía de Santiago de Cali*. Obtenido de Comuna 20, panorama ambiental: <http://www.cali.gov.co/publico2/gobierno/dagmaweb/comuna20.htm#A.%20PATRIMONIO%20FISICO%20DE%20LA%20COMUNA%2020>.
- DANE. (2015, Abril 14). *DANE. Para tomar decisiones*. Retrieved from Todos por un nuevo país. Paz, equidad, educación. : <http://www.dane.gov.co/index.php/esp/acerca-del-dane>
- Diario El País. Imagen proyecto Miocable. Archivo/El País. Recuperado de: <http://historico.elpais.com.co/paisonline/notas/Agosto272009/cali1.html>
- Diario Occidente (2012) “Modernizar la ciudad lleva tiempo: Rodrigo Guerrero” Recuperado de: <http://www.occidente.co/modernizar-la-ciudad-toma-tiempo-rodrico-guerrero/>
- Espoz, M. B. (2009). La ciudad y las ciudades-barrio: tensión y conflicto a partir de una lectura de la producción mediática de miedos en el marco de espacios urbanos socio-segregados. *Cuerpos, emociones y sociedad* (1), 78-87.
- Equipo desde abajo, C. (19 de Febrero de 2011). Siloé: una colina de pueblo y agua. *Desde abajo... la otra posición para leer*.
- Garzón, Y. G. (1999). *Aprender a investigar*. Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior, ICFES. Bogotá: Arfo editores.
- Lomnitz, C. (27 de noviembre de 2013). Nuevas antropologías. *La jornada*.

- López, D. F. (30 de Junio de 2009). *Construyendo la historia del barrio Tierra Blanca*. Obtenido de Proyecto Tierra Blanca, un cuento social de la loma .
- Martínez, M. (abril del 2003). Los movimientos sociales urbanos: un análisis de la obra Manuel Castells . *Revista Internacional de Sociología* (34) .p.81-106.
- Moller, Rolf. (2003). *Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia*. Universidad del Valle, Santiago de Cali.
- Occidente, D. (11 de julio de 2012). El Miocable. *Diario Occidente* .
- Palmar. (2012, noviembre 14). *Alcaldía de Palmar-Santander. El cambio es de todos*. Retrieved from Sitio oficial de Palmar en Santander, Colombia: [http://www.palmar-santander.gov.co/apc-aa/view.php3?vid=1098&cmd\[1098\]=x-1098-1890693](http://www.palmar-santander.gov.co/apc-aa/view.php3?vid=1098&cmd[1098]=x-1098-1890693)
- Rodríguez, M. (2013) "Informe de gestión de metas del plan de desarrollo municipal a Diciembre 2013. Recuperado de: <http://www.metrocali.gov.co/cms/assets/descargas/Control-Interno/Metro-Cali-Informe-de-Gestion-2013-SITM-MIO-PDM-2012-2015.pdf>
- Redacción de Cali Sur. (2011, Octubre 11). *El País*. Retrieved from El País.com.co: <http://www.elpais.com.co/elpais/cali/noticias/sabe-hace-jal-su-comuna-aca-le-contamos-sobre-cargo>
- Rodríguez, Pérez. (1999) *evaluación y análisis sobre la integración del tren urbano en el área de Bayamón Puerto Rico*, (tesis de maestría). Universidad de Puerto Rico, recinto universitario de Mayagüez.
- Trujillo, P. M. (Productor), Montenegro, E. (Escritor), & Montenegro, E. (Dirección). (2013). *Documental Gualas* [Película]. Colombia .
- Urban, B. (23 de Marzo de 2012). Una buena definición de Antropología Social .
- Urban, B. (27 de Octubre de 2013). Las gafas del antropólogo: una definición más amplia de la Antropología Social y Cultural.
- Urrea, F. (1997). *Dinámica sociodemográfica, mercado laboral y pobreza urbana en Cali durante las décadas de los años 80 y 90*.