



REPRESENTACIONES SOCIALES DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN BELLO  
ORIENTE: MALESTAR URBANO, EXCLUSIÓN Y SALUD MENTAL

SEBASTIAN ROYO DIAZ

Trabajo de grado

Asesor, docente

Julián Andrés Guiral Quinchia

UNIVERSIDAD EAFIT  
ESCUELA DE ARTES Y HUMANIDADES  
PSICOLOGÍA  
MEDELLÍN  
2025  
**CONTENIDO**

INTRODUCCIÓN.....	4
MÉTODOLOGÍA.....	7
RESULTADOS.....	10
TABLAS.....	18
DISCUSIÓN.....	19
CONCLUSIÓN.....	22
REFERENCIAS.....	24
ANEXOS.....	26
Anexo A. Transcripción participantes.....	26
Anexo B. Tablas de codificación de factores en Excel.....	26
Anexo C. Instrumento aplicado: Cuestionario de valoración.....	26

## RESUMEN

Este artículo presenta un análisis preliminar de las representaciones sociales sobre el transporte público en el barrio Bello Oriente (Medellín), Identificando factores de malestar psicológico, desigualdades en el acceso, tiempos de desplazamiento extensos, además, percepciones diferenciadas por género y edad. Estos resultados permiten comprender posibles relaciones entre el transporte público y como impacta la calidad de vida en contextos de exclusión social, también dar a conocer dicha problemática, además de fomentar futuras intervenciones.

**Palabras clave:** *Rrepresentaciones sociales, transporte público, exclusión social, calidad de vida, movilidad urbana, salud mental, tiempo de desplazamiento, género.*

## ABSTRACT

This article presents a preliminary analysis of the social representations on public transportation in the Bello Oriente neighborhood (Medellin), identifying factors of psychological discomfort, inequalities in access, long travel times, as well as perceptions differentiated by gender and age. These results allow us to understand possible relationships between public transportation and how it impacts the quality of life in contexts of social exclusion, as well as to raise awareness of these problems, and to promote future interventions.

**Keywords:** *Social representations, public transportation, social exclusion, quality of life, urban mobility, mental health, travel time, gender.*

## INTRODUCCIÓN

La movilidad urbana de las ciudades latinoamericanas es un tema elemental y fundamental para la justicia social, la salud emocional y el derecho práctico a la ciudad. En el municipio de Medellín, los procesos de urbanización rápida, la expansión periférica y la reproducción de condiciones estructurales de exclusión han convertido al transporte público en no solo un instrumento funcional, sino también en un eje donde se organizan los eventos de la vida diaria, las desigualdades y las expectativas de movilidad social. En tales contextos, las trayectorias cotidianas de esos sujetos trascienden los simples kilómetros y llegan a trazar la relación entre el cuerpo, el tiempo, el territorio y el poder (Freire, 2008; Pérez Fonseca, 2018). Cómo las personas quedan dentro o fuera del transporte, cómo lo comprenden, habitan y sufren, se convierte en una ventana hacia ámbitos más amplios de ciudadanía urbana, dignidad cotidiana y cordura colectiva.

Bello Oriente, barrio periférico de la Comuna 3 de Medellín, concentra informalidad territorial, procesos entrecruzados, pobreza estructural y no inclusión en importantes proyectos de movilidad urbana. Los habitantes del barrio pasan hasta cuatro horas diarias en líneas de transporte privatizadas con débiles vínculos con la red de metro, hacinamiento, inseguridad, estrés y horarios poco confiables. Estas barreras tienen diferentes impactos para mujeres, personas mayores, jóvenes y personas empleadas, tanto formales como informales, cuyo trabajo implica no solo una carga de tiempo y financiera más pesada, sino también el deterioro permanente de su calidad de vida y su estado de salud mental (Beuf, 2012; Pérez Fonseca, 2018). Esta situación de desigualdad es agravada por el sentimiento general de abandono por parte del estado y la naturalización de las dificultades como parte de la vida periférica. Para abordarlo, es preciso seguir una serie de objetivos.

Se tiene como objetivo general, Identificar las representaciones sociales del transporte público en Bello Oriente sobre el transporte público. Como objetivos específicos se busca:

- Caracterizar la dimensión cognitiva de las representaciones sociales del transporte público, explorando los saberes, creencias, conocimientos previos y esquemas interpretativos de los habitantes de Bello Oriente y alrededores.
- Caracterizar la dimensión afectiva de dichas representaciones, atendiendo a las emociones, valoraciones y estados de ánimo que emergen en los discursos sobre la experiencia de transporte y su vínculo con la salud mental cotidiana.
- Caracterizar la dimensión conductual, es decir, las prácticas cotidianas, estrategias de afrontamiento y decisiones vinculadas al uso del transporte público, reconociendo cómo estas configuran formas específicas de habitar la exclusión urbana.
- Analizar los procesos de objetivación y anclaje mediante los cuales los habitantes transforman sus experiencias en imágenes concretas (objetivación) y las naturalizan culturalmente (anclaje).

Para tal proposición, volvemos a la teoría de las representaciones sociales de Serge Moscovici (1961/1979), que las considera como un tipo de información socialmente producida y compartida que permite a las personas comprender su entorno y orientar sus prácticas. A través de la objetivación —cristalización de elementos abstractos en imágenes tangibles— y el anclaje —la naturalización en el pensamiento de contenidos ya disponibles— las personas crean sistemas simbólicos que constriñen la manera en que experimentan el mundo (Jodelet, 1986; Arruda, 2002). Estas representaciones no son solo cognitivas sino también afectivas y performativas: condicionan cómo las personas experimentan, soportan y se comportan en relación con los sistemas sociales.

Aplicada al análisis del transporte, esta teoría nos permite ir más allá de la satisfacción técnica y explorar cómo las personas simbolizan su experiencia de movilidad, qué emociones están vinculadas al uso del transporte público, cómo esta experiencia se entrelaza con el género, la edad o la posición territorial y qué modos de resignificación o resignación adoptan las personas ante las fallas estructurales. Las representaciones sociales pueden tener funciones declarativas —definen qué es algo para el individuo— así como funciones justificativas —entre ellas justifican por qué algo es una acción legítima, necesaria o inevitable— (Doise et al., 1992). Esta investigación indaga ambos aspectos con el fin de interpretar los efectos totales del transporte, como resultado subjetivo de un fenómeno urbano complejo.

Investigaciones recientes sobre movilidad y salud mental han demostrado la manera en que el transporte público se convierte en un entorno emocional (Friman et al., 2017), en el cual se moldean una gama de emociones —desde el estado de ánimo, la fatiga, la ansiedad o la frustración hasta las estrategias de adaptación, resignificación o incluso cuidado. Por otro lado, Romero-Torres et al. (2021), la satisfacción del usuario se entiende mediante un bloque cognitivo, relacionado con la percepción de calidad, accesibilidad, frecuencia y seguridad; y un bloque afectivo —conectado con las emociones experimentadas durante el viaje. Esto resulta relevante ya que permite una mejor comprensión de cómo la movilidad influye en el bienestar subjetivo (Kahneman, 1999; Smith, 2017; Lunke, 2020) y, por lo tanto, debe interpretarse más allá de los indicadores de eficiencia o cobertura.

La psicóloga Carol Ryff (1989) sugiere que el bienestar no se define simplemente por la ausencia de síntomas, como sucedió al indagar sobre sensaciones físicas, sino que refleja una búsqueda activa hacia la autorrealización, es decir proyectos y expectativas. Se proponen seis factores —autoaceptación, relaciones positivas, autonomía, dominio ambiental, propósito en la vida y crecimiento personal— nos permiten analizar cómo la calidad de la movilidad puede obstaculizar o promover el desarrollo psíquico en áreas excluidas. En entornos como Bello Oriente, en donde la autonomía está moderada por la ausencia de

infraestructura y la impotencia por parte de la comunidad, el transporte emerge como un factor esencial para influir en la salud mental positiva.

Por otro lado, estas problemáticas interpretadas con la ayuda de autores contemporáneos como Byung-Chul Han (2010) conceptualiza sobre la violencia silenciosa, porque no grita a las personas, y en la cual el sujeto se convierte en un emprendedor de sí mismo, un sujeto cansado, sobreexigido y autoexplotado en el que la represión clásica es desplazada. Este razonamiento también se manifiesta en los modelos de movilidad actuales: viajes largos y estresantes donde el tiempo libre se diluye y la eficiencia productiva se adopta como un valor central. En lugares como Bello Oriente, el transporte ya no es un servicio sino el peso de la arquitectura, el peso estructural de la exclusión normalizada, la expropiación de nuestro tiempo, disciplinando (de) nuestros cuerpos con la necesidad de estar presentes, satisfacer, sobrevivir.

Este trabajo también contribuye a la discusión sobre la accesibilidad urbana, la justicia territorial y la sostenibilidad social. Nuestros autores, por ejemplo, Halden (2011), Moreno y Angulo (2009), Sukhov et al. (2021) afirman que el acceso a la movilidad y transporte no es solo una solución logística, sino un derecho ciudadano. Pero negarlo implica erigir muros invisibles que regeneran la marginalización territorial y emocional. Por lo tanto, el transporte no es solo infraestructura, es una forma congelada de justicia espacial (Soja, 2010) donde se proyectan los valores que una ciudad asigna a sus diversos aspectos sociales. Todo ello con el fin de brindar instrumentos para criticar la ciudad y generar políticas preocupadas por el bienestar de las poblaciones periféricas.

## **MÉTODOLOGIA**

El presente estudio se centra mediante un enfoque cualitativo con orientación interpretativa, considerando este tipo de investigación relevante cuando se pretende comprender los significados, emociones y prácticas asociadas a fenómenos complejos como la movilidad urbana en contextos periféricos. El análisis está centrado desde lo cualitativo, ya que permite captar la riqueza simbólica de las

representaciones sociales que los habitantes construyen sobre su experiencia cotidiana con el transporte público.

El enfoque interpretativo parte de la premisa de que la realidad social no es objetiva ni única, sino construida simbólicamente a través del lenguaje, las prácticas y las estructuras culturales (Denzin & Lincoln, 2012). Esta propuesta es coherente con la teoría de las representaciones sociales, que subraya la importancia del contexto, de la memoria colectiva y de los marcos cognitivos compartidos. A su vez, se considera que un estudio cualitativo basado en entrevistas abiertas es el método más adecuado para indagar las formas en que los habitantes de Bello Oriente vivencian, perciben y significan el transporte público como una dimensión central de su vida cotidiana.

Mediante un muestreo no probabilístico de tipo intencional, se seleccionaron participantes todos mayores de edad, residentes en Bello Oriente y alrededores con experiencia en el uso del transporte público. Se desplegaron treinta entrevistas semiestructuradas, grabadas con consentimiento informado y transcritas para su análisis.

La guía de entrevista fue diseñada conforme a la teoría de las representaciones sociales de Serge Moscovici, en su modelo tripartito (dimensiones cognitiva, afectiva y conductual), así como los procesos de objetivación y anclaje. El instrumento se estructuró de la siguiente manera:

Las preguntas indagaron qué sabe la persona sobre el transporte, cómo lo define o compara. Ejemplo: "¿Qué piensa usted del sistema de transporte en su barrio?"

Preguntas sobre emociones, sensaciones o juicios valorativos. Ejemplo: "¿Qué siente usted cuando usa el transporte público?", "¿Le genera estrés, tranquilidad, molestia?"

Preguntas sobre prácticas, estrategias de movilidad y toma de decisiones. Ejemplo: "¿Qué estrategias utiliza usted para movilizarse?"

Preguntas que permitieran identificar imágenes concretas. Ejemplo: "Si pudiera describir el transporte como una imagen o metáfora, ¿cuál sería?"

Preguntas sobre saberes previos, costumbres o experiencias pasadas. Ejemplo: "¿Cree que esto siempre ha sido así?"

Este diseño del instrumento responde directamente a la estructura teórica de las representaciones sociales, asegurando coherencia entre objetivos, recolección de información y análisis posterior, lo cual fortalece la validez interna del estudio y su valor interpretativo.

Este análisis fue realizado mediante una estrategia de codificación por temas y basada en los procedimientos propuestos por Braun y Clarke (2006), que permite identificar patrones de sentido dentro del discurso. Dicha codificación fue guiada por las categorías teóricas de la representación social: objetivación, anclaje, función declarativa y función explicativa (Jodelet, 1986). Además, se incorporaron categorías emergentes como cansancio, resignación, autoculpabilización, dignidad y cuidado del tiempo. Estas categorías se organizaron en matrices conceptuales que permitieron visualizar similitudes, divergencias y núcleos comunes.

Se respetaron los principios éticos de confidencialidad, voluntariedad y respeto por la dignidad de los participantes. Todos los nombres fueron anonimizados, y se garantizó el derecho a desistir de la entrevista en cualquier momento. Además, se ofreció un resumen ejecutivo del estudio a quienes desearan conocer los resultados, promoviendo una relación horizontal entre investigador y comunidad.

Cabe destacar que varios participantes disponían de tiempo limitado para responder al cuestionario, por lo cual hay signos evidentes de apremio, factor que pudo influir en la profundidad y calidad de la información proporcionada. Es pertinente señalar que, si bien se procuró claridad durante la aplicación del instrumento, algunos participantes manifestaron dificultades para comprender determinados ítems, lo cual derivó en respuestas ocasionalmente limitadas o poco

elaboradas, en específico, sensación de exclusión o inclusión y percepciones de desarrollo.

En síntesis, la metodología empleada busca no solo describir las condiciones de movilidad, sino comprender cómo estas son vividas, narradas y naturalizadas en el entramado social del barrio.

Agradezco también el apoyo brindado por herramientas de inteligencia artificial utilizadas durante el proceso de redacción. Estas tecnologías facilitaron la estructuración, mejora y revisión del texto a partir de ideas previamente desarrolladas en el marco de la investigación. Su uso contribuyó al fortalecimiento de la expresión escrita y a la localización eficiente de literatura académica en bases de datos relevantes, sin sustituir en ningún momento la labor investigativa ni el juicio académico personal.

Entre las herramientas empleadas se encuentran ChatGPT, Claude y Perplexity, las cuales fueron utilizadas para verificar información y mejorar la redacción con un lenguaje más claro y accesible. Asimismo, se utilizó DeepL gratuito para la traducción y transcripción del resumen (abstract) en inglés

## **RESULTADOS**

El análisis de las entrevistas realizadas a los habitantes de Bello Oriente reveló múltiples capas de sentido en torno al transporte público. A través de los relatos, se evidencian representaciones sociales que no sólo expresan percepciones técnicas sobre el servicio (como demoras o incomodidad), sino que articulan dimensiones afectivas, simbólicas y estructurales de la exclusión urbana. A continuación, se presentan los principales hallazgos, organizados en torno a los ejes interpretativos identificados.

### ***Percepción del Servicio***

La percepción del servicio estuvo marcada por una combinación de frustración, cansancio y resignación. La mayoría de los entrevistados mencionó las largas esperas, el sobrecupo y los costos excesivos como aspectos negativos. Sin embargo, lo más significativo fue el modo en que estas condiciones eran naturalizadas como parte de la vida cotidiana: Caso 6, "menciona que mientras que no haya taco lo llevan a uno rápido, el servicio es bueno en el sentido que cada 5 cada 10 min pasa carro lo maluco es cuando se hacen los tacos porque las vías son muy estrechas". Esta naturalización es un ejemplo claro del proceso de anclaje descrito por Moscovici (1979), donde una situación estructuralmente injusta se vuelve parte del sentido común local.

### ***Tiempo y Malestar***

Uno de los ejes más significativos identificados fue el tiempo invertido en los trayectos y su impacto en el bienestar general. Los participantes informaron que el desplazamiento desde y hacia el centro de la ciudad puede tomar entre tres y cinco horas diarias, en función del horario, las condiciones climáticas y la disponibilidad de buses. Esta inversión temporal incide directamente en la disponibilidad de tiempo libre, la posibilidad de descanso adecuado, la conciliación con la vida familiar y la salud psicoemocional, entendiendo que la mayoría usa el transporte más de cinco veces por semana. La movilidad, en este caso, no solo representa una carga física, sino también una expropiación simbólica del tiempo vital.

A esto se suma la exposición prolongada a condiciones adversas: congestión vehicular, ruido constante, largas filas y buses sobreocupados, los cuales generan una atmósfera cotidiana de incomodidad, inseguridad y desgaste emocional. El transporte público, más que facilitar la vida urbana, parece intensificar el cansancio estructural que caracteriza a los sectores más precarios. Como lo relata un participante:

"Estrés, desespero, ganas de llegar a la casa rápido" (Caso 17).

Otro entrevistado expresó:

"Ayer lo agarré a esta hora y llegué a las 10 de la noche" (Caso 30). "hora de entrevista 6:14 PM"

Desde una perspectiva Foucaultiana, este uso del tiempo puede entenderse como una forma de violencia estructural que disciplina los cuerpos, impide el cuidado de sí (autoformación, descanso, ocio reflexivo), y subordina las rutinas de vida al funcionamiento irregular de un sistema de transporte que no contempla la dignidad de los desplazamientos. El trayecto se convierte, así, en un espacio donde el malestar se acumula, pero también se normaliza.

### ***Emociones***

Los relatos de los participantes evidencian una carga emocional intensa y sostenida en torno al uso del transporte público. Emociones como el estrés, la tristeza, la rabia y la resignación fueron recurrentes en los testimonios. En ambos géneros, el estrés fue la emoción más mencionada (11 casos), seguido por tristeza y rabia, con mayor énfasis en mujeres (6 casos), quienes también expresaron sentimientos de impotencia, miedo y frustración ante la posibilidad de que la situación cambie.

Una entrevistada afirmó:

"Sería infelicidad, tristeza, angustias... otras que me ponen a analizar sobre mi vida" (Caso 1).

Otra expresó con firmeza:

"No, muy malo, muy malo el transporte para allá" (Caso 3).

Y un tercero señaló:

"Y los que llegan dicen que es una porquería de transporte" (Caso 2).

Este tipo de expresiones permiten observar cómo el transporte se convierte en una fuente persistente de malestar emocional, y cómo su vivencia cotidiana se carga de significados negativos profundamente enraizados. El transporte no solo moviliza cuerpos: moviliza también sentimientos de exclusión, abandono e indignidad.

Por grupos etarios, los veinteañeros reportaron mayor cansancio y ansiedad, pero mostraron estrategias más activas de afrontamiento (escuchar música, cambiar horarios). Los de 30 y 40 años, en cambio, manifestaron un sufrimiento emocional más intenso, vinculado a la sobrecarga de roles laborales y familiares. Las personas mayores de 50 años reflejaron el impacto más severo, con sentimientos de impotencia y deterioro físico. Como expresó un participante:

"que va a cambiar, antes entre más días todo va en peor, cuantos no están aguantando hambre no tienen para la libra de arroz, muchos nos tocó dejar la moto en la casa por la gasolina tan alta" (Caso 24).

Un hallazgo particularmente relevante fue que varias personas declinaron participar en la entrevista alegando desesperanza, falta de ánimo o incredulidad

respecto a posibles mejoras. Este dato sugiere que las representaciones emocionales sobre el transporte pueden influir incluso en la disposición a participar en ejercicios de deliberación colectiva o investigación, afectando la agencia y la capacidad simbólica para imaginar alternativas.

### ***Estrategias de Afrontamiento***

Se identificaron diversas estrategias de afrontamiento emocional y práctico frente a las deficiencias del sistema. Algunas personas señalaban que 'aprovechan el trayecto para dormir', mientras que otras evitaban salir en ciertos horarios para no exponerse al colapso del servicio. Las mujeres, en particular, manifestaron preocupaciones relacionadas con la seguridad, señalando factores de exceso de velocidad o conductores groseros como factores de estrés. Estas respuestas dan cuenta de un uso del transporte probablemente condicionado por el género, la edad y la capacidad económica.

A pesar de las condiciones adversas, los participantes reportaron múltiples formas de afrontamiento que les permiten sobrevivir a la rutina del transporte. Entre las más comunes se encontraron:

- Escuchar música o podcasts para evadir el ruido y el caos.
- Cambiar de vivienda para acortar distancias (en casos extremos).
- Resignarse o "mentalizarse" para asumir el trayecto como inevitable.
- Adaptar horarios para evitar aglomeraciones o buscar rutas o medios alternos.

Un participante expresó:

"Por lo menos se puede ir a trabajar" (Caso 11).

Esta frase, aunque sugiere conformidad, también revela el tono de resignación que permea las vivencias de movilidad. Las personas sienten que tienen poco margen de acción, y que adaptarse es la única vía posible. Los jóvenes mostraron aún ciertos márgenes de acción ("madrugarse más", "llevar música"), mientras los mayores evidencian una pérdida de poder sobre su tiempo y sus decisiones cotidianas.

La gran mayoría de personas hicieron propuestas para mejorar el sistema, tales como crear más rutas, implementar un cable aéreo, arreglar vías, aumentar la frecuencia de buses o poner un puente para conectar con otros barrios. Sin embargo, estas propuestas fueron planteadas con escepticismo, como si no hubiera un interlocutor real que pudiera escucharlas o responder a ellas.

### **Género**

Las mujeres entrevistadas expresaron una visión marcadamente más pesimista sobre el sistema de transporte. Tres de ellas declararon explícitamente no tener ninguna expectativa de mejora. Las principales preocupaciones giraron en torno a la precariedad de la infraestructura vial, el mal estado de las rutas, el número insuficiente de buses, la desorganización del sistema y malos conductores durante los trayectos.

Las dificultades para subir al bus con mercados u objetos grandes y la falta de condiciones mínimas para el descanso, como un puesto vacío. Su vivencia del transporte está mediada no solo por la funcionalidad, sino por la inseguridad y la desigualdad de género.

En contraste, los hombres se centraron más en el control vial, la frecuencia del servicio y la expansión de rutas. Se mostraron menos resignados, aunque también críticos. Solo uno de ellos manifestó no tener expectativas. En general, la perspectiva masculina estuvo más orientada hacia la eficacia del sistema y el control vial mientras que la femenina subrayó los riesgos, la sobrecarga emocional y la necesidad de cuidado, aunque la rabia en los hombres fue una emoción frecuente.

## ***Edad***

En cuanto a las diferencias por edad, se observó una relación directa entre el tiempo de trayecto y la edad de los participantes. Los más jóvenes (20–30 años) reportaron trayectos de 3 a 3.5 horas, que logran manejar mediante estrategias de resignificación. Los adultos entre 40 y 50 años reportaron tiempos de hasta 5 horas y expresaron una mayor sensación de desgaste y limitación física.

Este último grupo es el que mostró mayor vulnerabilidad emocional, señalando enfermedades asociadas a la fatiga, estrés crónico, hipertensión, y la necesidad de asistir a revisiones médicas constantes. Los mayores de 50 años, por su parte, expresaron un deterioro generalizado del bienestar, falta de energía para seguir movilizándose y frustración por no poder acceder a trabajos o servicios que requieren desplazamientos largos.

## ***Simbolización del Transporte como marcador de desigualdad***

El transporte fue descrito por muchos como un símbolo de desigualdad. Frases como 'que tristeza que siempre al pobre lo marginan, somos marginados de la gente que están arriba en el poder nunca voltean a ver por el barrio por nada' o ' porque muchas veces he perdido muchas cosas por tanta espera' reflejan la dimensión identitaria que asume la movilidad. En palabras de una madre de una joven universitaria: "por ejemplo mi hija estudia a las 6 de la tarde no puede venirse a las 5 y media por que va a llegar tarde tiene que venirse a las 4 y media por ahí". Esta afirmación vincula directamente la calidad del transporte con el proyecto vital y el bienestar subjetivo, reforzando las conexiones propuestas por Ryff (1989) y Han (2010) entre condiciones estructurales y estados psicoemocionales.

## ***Procesos de Objetivación y Anclaje***

Los procesos de objetivación se evidencian en expresiones como; cuesta mucho, si yo que no salgo todos los días y me estreso imagínese mi esposo que tiene que salir casi todos los días, ese si mantiene muy estresado, entra a las 8 y sale a las 5 y media y en la mañana es todavía más duro', que traducen una

percepción difusa de inseguridad en imágenes concretas, cargadas de sentido emocional. El transporte, lejos de ser solo un medio técnico, se configura como una experiencia total que integra lo físico, lo emocional y lo simbólico.

### ***Relación con Representaciones Sociales y Contexto***

El análisis de los discursos permitió identificar representaciones sociales que giran en torno a tres grandes ejes: la resignación, el abandono estatal y la exclusión territorial. El transporte fue descrito como una "porquería" (Caso 2), como un "sistema que no cambia", como una carga estructural "que toca aguantarse". Estas expresiones dan cuenta de procesos de objetivación (Moscovici, 1979), donde la experiencia negativa se transforma en imagen estable, compartida y emocionalmente cargada.

El anclaje aparece en frases como:

"siempre llegamos tarde a la casa". O "Caos" (Caso 20)

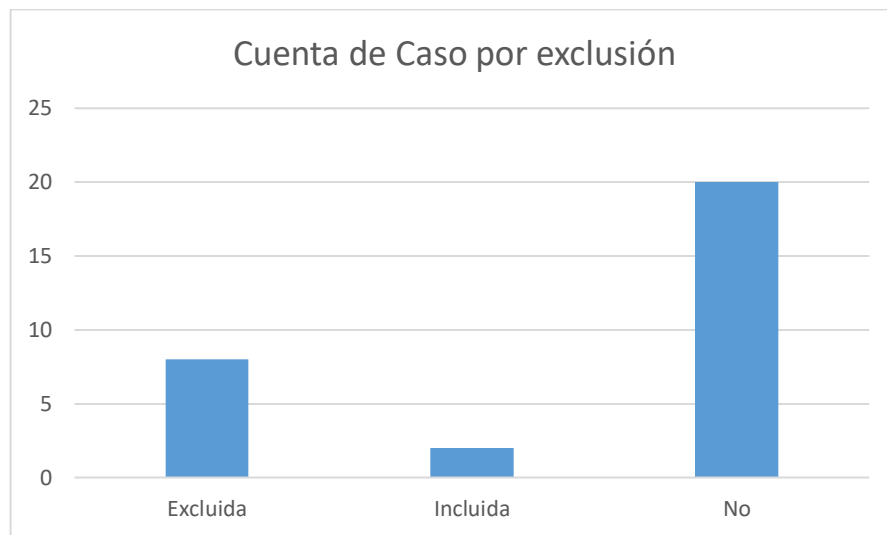
Esta forma de hablar refleja la naturalización del malestar, el establecimiento de un sentido común resignado que impide imaginar alternativas. El transporte, en este contexto, no solo agota físicamente, sino que deteriora emocionalmente y condiciona decisiones estructurales como dónde vivir, estudiar o buscar empleo.

Asimismo, estas representaciones inciden en la salud mental colectiva, no solo por el estrés crónico que generan, sino porque producen sensación de exclusión simbólica. Las personas sienten que su barrio no cuenta, que no es prioridad, que no forma parte del proyecto de ciudad. Esta percepción de exclusión se refuerza con la falta de respuesta institucional, con promesas incumplidas y con la sensación generalizada de que las decisiones se toman sin escuchar a la comunidad.

Estas representaciones sociales son fundamentales para entender no solo lo que se piensa del transporte, sino cómo se vive, cómo se sufre y cómo se resignifica desde los márgenes urbanos.

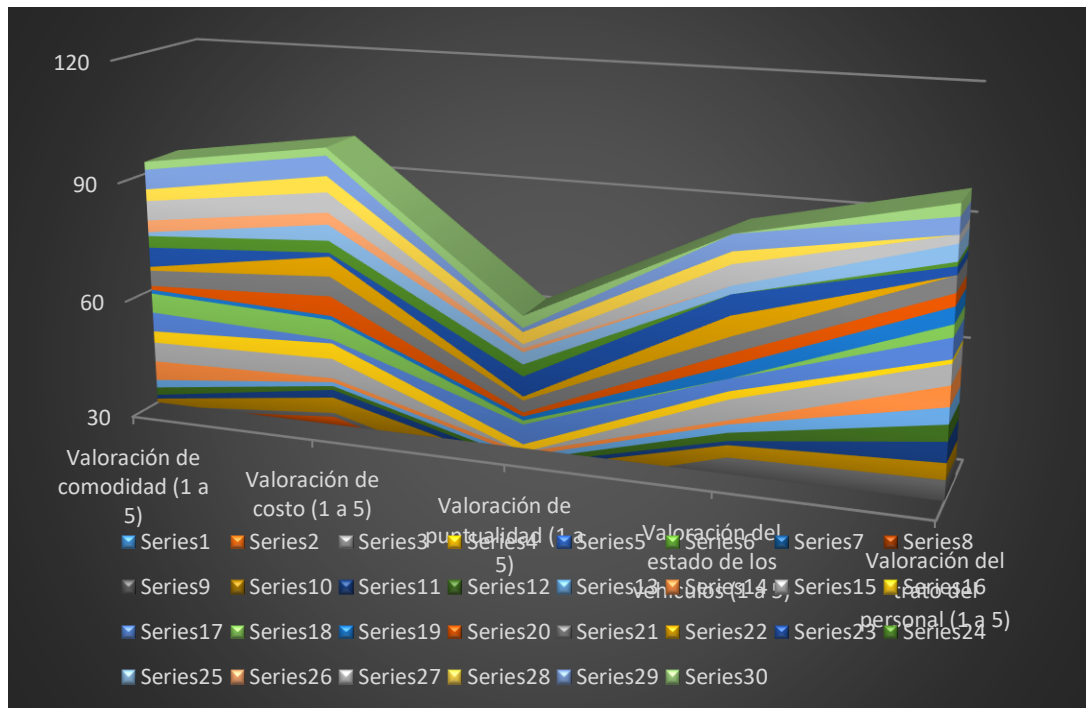
## TABLAS

Expresiones asociadas a la sensación de exclusión reportadas por los participantes:



*Fuente: Elaboración propia.*

Por otro lado, en el siguiente gráfico integran las puntuaciones obtenidas al indicar mediante una escala de 1 a 5 factores: Comodidad, costo, puntualidad, estado de los vehículos, trato del personal.



*Fuente: Elaboración propia.*

## DISCUSIÓN

Este estudio pone en evidencia la necesidad urgente de repensar el vínculo entre movilidad urbana y salud mental desde una perspectiva más integral, situada y humanizada. A través del análisis de las representaciones sociales construidas por los habitantes del barrio Bello Oriente, se revela que el transporte público no puede ser comprendido únicamente como un servicio técnico o una solución logística, sino como un dispositivo profundamente simbólico y afectivo, cargado de sentidos sociales, emocionales y políticos que atraviesan la vida cotidiana.

Uno de los aportes más relevantes de esta investigación es haber permitido visibilizar formas de malestar psíquico y desgaste emocional que, aunque generalizadas, suelen quedar fuera de los enfoques tradicionales sobre salud mental urbana. La mayor parte de la literatura en salud pública tiende a concentrarse en trastornos clínicos claramente delimitados —depresión, ansiedad, estrés

postraumático, etc.— dejando de lado un conjunto de afecciones difusas, persistentes y acumulativas que se originan en las condiciones estructurales del habitar. En este caso, el transporte se configura como un factor de riesgo crónico que opera no tanto como un evento traumático puntual, sino como un agente constante de microviolencias cotidianas.

Los participantes de este estudio no reportan síntomas clínicos en sentido estricto, pero sí describen estados de ánimo deteriorados, sensaciones de impotencia, cansancio físico prolongado, tristeza, desesperanza y pérdida de sentido. Estos elementos constituyen un campo problemático que exige ser reconocido como parte de la salud mental colectiva, especialmente en sectores sociales que habitan condiciones de precariedad y exclusión territorial. En ese sentido, el transporte aparece como una forma de violencia estructural normalizada: una carga diaria que se soporta, pero que desgasta, enferma y deshumaniza.

Un aspecto central que emerge de los testimonios es la noción de tiempo expropiado, es decir, la percepción de que el transporte consume el tiempo que debería estar destinado al descanso, al cuidado personal, a los vínculos afectivos o al ocio creativo. Este tiempo robado no solo limita el acceso a derechos como la educación, el empleo o la salud, sino que deteriora progresivamente la posibilidad de tener una vida digna y significativa. Como lo sugieren Ryff (1989) y Kahneman (1999), el bienestar psicológico no se define solo por la ausencia de malestar, sino por la capacidad de experimentar placer, sentido, crecimiento personal y autonomía. Ninguna de estas condiciones es viable cuando el transporte absorbe cuatro o cinco horas diarias de vida.

La categoría de “tiempo de calidad” es aquí fundamental. A diferencia del tiempo medido en minutos o kilómetros, el tiempo de calidad hace referencia a la percepción subjetiva del uso del tiempo: cómo se vive, cómo se experimenta, qué sentido tiene. Varios participantes señalaron que el tiempo en el bus no solo es largo, sino insoportable, carente de estímulo, invadido por el ruido, la incomodidad y el desánimo. En este sentido, no es el trayecto lo que cansa, sino la imposibilidad de otorgarle un sentido vital. Esto se agrava en las personas mayores, quienes

reportan un sentimiento de pérdida progresiva de agencia y autonomía: “un estrés ni el verriondo, ahora imagínese el que trabaja lo agarra más brusco, dos horas y media en un bus cansado, con hambre, llega a la casa es a dormir, porque al otro día a las 4 la levantada, prácticamente llega a dormir”.

Además, este malestar no se manifiesta únicamente en el plano individual. Las emociones relatadas por los participantes —estrés, rabia, tristeza, resignación— forman parte de una estructura emocional compartida, que puede ser comprendida como una “atmósfera afectiva” (Anderson, 2009), es decir, una forma colectiva de sentir el mundo. Estas atmósferas no son sólo efectos secundarios de la experiencia urbana, sino constitutivas de ella. En Bello Oriente, la atmósfera que rodea la movilidad es de frustración, abandono y resignación. Las frases “desagradable y sucio” o “ya viene lleno” reflejan procesos de anclaje que transforman el malestar en sentido común. Esta cristalización de lo insatisfactorio dificulta la movilización simbólica para exigir cambios estructurales.

Asimismo, esta investigación aporta evidencia sobre cómo variables como la edad, el género y el rol social modulan la vivencia del transporte. Las mujeres, por ejemplo, reportan un mayor nivel de desilusión, inseguridad y agotamiento, especialmente cuando deben movilizarse con niños o durante horas oscuras del día. Las personas mayores de 50 años, por su parte, manifiestan que el sistema ya no se adapta a sus cuerpos, que sus enfermedades se agravan, y que los trayectos largos se convierten en una forma de exclusión funcional. Estos hallazgos confirman lo planteado por Han (2016) respecto a la “violencia de la positividad”, en la que el individuo debe asumir toda la carga de adaptarse, sin que el sistema se responsabilice por garantizar condiciones estructurales dignas.

Otra contribución clave de este estudio es mostrar cómo el transporte no solo determina la calidad de vida en sentido práctico (llegar a tiempo, gastar menos dinero), sino también el modo en que las personas se narran a sí mismas se relaciona con el entorno y proyectan el futuro. Varios entrevistados afirmaron que habían dejado de hacer cosas, postergado proyectos o modificado sus decisiones vitales debido a la dificultad de movilizarse. Otros, incluso, mencionaron haber

cambiado de vivienda o rechazando empleos por la duración y el costo del trayecto. Estos datos revelan que la movilidad no es un asunto técnico, sino un vector existencial, una infraestructura que modela la experiencia subjetiva del mundo.

A nivel teórico, los hallazgos refuerzan la pertinencia del enfoque de las representaciones sociales como herramienta para interpretar cómo los sujetos resignifican fenómenos estructurales desde su experiencia. La objetivación de la movilidad como “algo que ya es así” y el anclaje de la resignación como forma de supervivencia cultural, muestran que las barreras para transformar el sistema no son solo técnicas o políticas, sino también simbólicas. Cambiar el transporte implica también cambiar el modo en que las personas lo piensan, lo sienten y lo imaginan. Este estudio demuestra que, incluso en condiciones de precariedad, existen estrategias de afrontamiento, crítica y resignificación que merecen ser reconocidas como formas de agencia.

Desde el punto de vista de las políticas públicas, estos resultados señalan la urgencia de incorporar el componente emocional y subjetivo en los diagnósticos de movilidad. La infraestructura, por sí sola, no resuelve los problemas de fondo si no se reconoce que las personas viajan con su cuerpo, con su historia, con sus temores y sus deseos. Invertir en transporte también debe ser invertir en bienestar, en tiempo disponible, en cuidado colectivo. De lo contrario, se reproduce una lógica de “eficiencia sin sentido”, que optimiza rutas, pero agota vidas.

## **CONCLUSIÓN**

Este estudio permitió comprender cómo las condiciones de movilidad urbana inciden de manera directa en la salud mental y el bienestar subjetivo de los habitantes de sectores periféricos como Bello Oriente, en Medellín. A partir del análisis de las representaciones sociales construidas por los usuarios del transporte público, se evidenció que la experiencia de desplazarse en estos contextos va mucho más allá del recorrido físico: implica también un desgaste emocional

sostenido, una sensación de impotencia colectiva y una afectación profunda en la manera como las personas habitan el tiempo y el espacio.

Los resultados muestran que el transporte público funciona como un escenario cotidiano de malestar, en el que se activan emociones como el estrés, la resignación, la tristeza o la rabia. Estas vivencias no son síntomas individuales desconectados, sino expresiones de una estructura urbana que ha naturalizado la exclusión territorial y simbólica de ciertos sectores. En este sentido, el transporte se revela no solo como una infraestructura deficiente, sino como una forma de violencia social que limita la agencia, fragmenta el tiempo de calidad y condiciona negativamente la salud mental de los habitantes.

Asimismo, esta investigación visibilizó dimensiones poco exploradas en los estudios tradicionales sobre movilidad y salud: el tiempo de calidad, la percepción del cuerpo en tránsito, la inseguridad emocional, la resignación simbólica, y las formas de afrontamiento subjetivo. Al centrar la atención en estas variables, se amplía el horizonte de lo que entendemos por salud mental urbana, incorporando no solo indicadores clínicos, sino también afectivos, narrativos y territoriales.

Desde el plano teórico, se reafirma la utilidad de las representaciones sociales como herramienta para analizar fenómenos urbanos complejos. La objetivación y el anclaje operan como mecanismos mediante los cuales el malestar se naturaliza, pero también como claves para identificar resistencias, críticas y posibilidades de transformación simbólica. Aunque la mayoría de los participantes expresó escepticismo frente a cambios estructurales, también emergieron propuestas, estrategias de afrontamiento y narrativas de sentido que deben ser escuchadas por las instituciones.

Finalmente, este estudio plantea desafíos importantes para las políticas públicas. Pensar la movilidad desde el enfoque del bienestar exige ir más allá de la cobertura y la infraestructura. Supone reconocer que el transporte es también una experiencia afectiva, una condición de posibilidad para la salud mental, y una expresión concreta de la justicia o injusticia territorial. Intervenir en este campo

implica no solo rediseñar rutas, sino también dignificar los trayectos, devolver el tiempo a las personas y construir ciudad con base en el cuidado y el reconocimiento mutuo.

En suma, los hallazgos de esta investigación invitan a seguir explorando la movilidad urbana no solo como un problema técnico, sino como un fenómeno profundamente humano, donde se entrecruzan emociones, derechos, historias y futuros posibles.

## REFERENCIAS

- Anderson, B. (2009). Affective atmospheres. *Emotion, Space and Society*, 2(2), 77–81. <https://doi.org/10.1016/j.emospa.2009.08.005>
- Arruda, A. (2002). Representaciones sociales y cultura: aproximaciones teóricas. *Papers on Social Representations*, 11, 1–10.
- Beuf, G. (2012). Las periferias urbanas y la informalidad. En P. Pérez (Ed.), *Transformaciones sociales en Medellín* (pp. 123–145). Universidad de Antioquia.
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Castells, M. (2001). *La era de la información: economía, sociedad y cultura. Volumen II: El poder de la identidad*. Alianza Editorial.
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2012). *The landscape of qualitative research*. Sage Publications.
- Doise, W., Clémence, A., & Lorenzi-Cioldi, F. (1992). *Representaciones sociales y análisis de datos*. CIDE–Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Freire, M. (2008). *Ciudades intermedias y urbanización en América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

- Friman, M., Huck, J., Olsson, L. E., & Fujii, S. (2017). Satisfaction with travel and subjective well-being: Development and test of a model. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 52, 28–38. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.01.004>
- Foucault, M. (2002). *Vigilar y castigar: Nacimiento de la prisión* (17.<sup>a</sup> ed.). Siglo XXI Editores.
- Halden, D. (2011). The use and abuse of accessibility measures in spatial planning. *Transport Policy*, 18(1), 65–75. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.06.005>
- Han, B.-C. (2010). *La sociedad del cansancio*. Herder.
- Han, B.-C. (2016). *La expulsión de lo distinto*. Herder.
- Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Akal.
- Jodelet, D. (1986). La representación social: fenómenos, concepto y teoría. En S. Moscovici (Ed.), *Psicología social II* (pp. 469–494). Paidós.
- Kahneman, D. (1999). *La experiencia de la felicidad*. Ediciones B.
- Lunke, E. B. (2020). Commuters' satisfaction with public transport. *Journal of Transport and Health*, 16, 100842. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100842>
- Moreno, A., & Angulo, R. (2009). Desigualdades territoriales y políticas de transporte. *Revista Territorios*, (20), 63–78.
- Moscovici, S. (1979). *El psicoanálisis, su imagen y su público* (J. Álvarez, Trad.). Huemul. (Obra original publicada en 1961).
- Pérez Fonseca, P. (2018). *Trayectorias urbanas: historia social del transporte en Medellín*. Editorial Universidad de Antioquia.
- Romero-Torres, L., García Gutiérrez, M., & Sánchez, R. (2021). Satisfacción con el transporte público y calidad de vida en contextos urbanos. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 53(1), 1–15. <https://doi.org/10.14349/rlp.2021.v53.1.1>

- Ryff, C. D. (1989). Happiness is everything, or is it? Explorations on the meaning of psychological well-being. *Journal of Personality and Social Psychology*, 57(6), 1069–1081. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.57.6.1069>
- Smith, A. (2017). Measuring commuters' experience: A new approach to public transport evaluation. *Transport Policy*, 53, 9–19. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.08.003>
- Soja, E. W. (2010). *Seeking spatial justice*. University of Minnesota Press.
- Sukhov, A., Lättman, K., Olsson, L. E., Friman, M., & Fujii, S. (2021). Assessing travel satisfaction in public transport: A configurational approach. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 93, 102732. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102732>

## **ANEXOS**

*“Los anexos se entregan como archivos independientes adjuntos.”*

### **Anexo A. Transcripción participantes**

Se adjunta como archivo Word (.docx) con el nombre: “Anexo\_A\_Transcripciones.docx”.

### **Anexo B. Tablas de codificación de factores en Excel**

Se adjunta como archivo Excel (.xlsx) con el nombre: “Anexo\_B\_Tabulación.xlsx”.

### **Anexo C. Instrumento aplicado: Cuestionario de valoración**

Se adjunta como archivo Word (.docx) con el nombre: “Anexo\_B\_Instrumento.docx”.