

Movilidad restringida en la periferia dependiente: el transporte público como mecanismo de exclusión social en Arraiján Cabecera, Panamá

Restricted mobility in the dependent periphery: public transportation as a mechanism of social exclusion in Arraijan Cabecera, Panama

Dionisia Caicedo-Torres

Escuela de Sociología, Facultad de Humanidades, Universidad de Panamá

dionisia.caicedo@up.ac.pa dioniciac01@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-7879-9076>

Recibido: 1 de junio de 2026 Aceptado 9 de julio de 2026

DOI <https://doi.org/10.48204/3072-9629.11350>

Resumen

El presente artículo surge de la lectura crítica de la investigación empírica titulada *Arraiján: ciudad dormitorio y efectos de las barreras a la movilidad espacial* (Caicedo, 2013) sobre los efectos sociofamiliares que genera el colapso del transporte público en el corregimiento de Arraiján Cabecera, periferia oeste de la ciudad de Panamá. El objetivo consiste en examinar, desde el paradigma crítico de la sociología urbana, en qué medida el sistema de movilidad opera como mecanismo de reproducción de la desigualdad territorial en un contexto de urbanización dependiente. Mediante un diseño documental cualitativo de alcance crítico-interpretativo, la investigación analizó el corpus empírico de la obra —una encuesta aplicada a 300 hogares de las comunidades de La Polvareda, Los Tecaes, Las Veraneras y Bóyala— contrastándolo con los postulados de Lefebvre, Harvey y Castells sobre la producción social del espacio. Los resultados evidencian que el 95 % de los hogares carece de automóvil particular, que el 97 % de los usuarios debe realizar al menos un transbordo diario, que el 65,3 % destina 51 balboas o más mensuales al transporte y que el 88 % percibe una relación costo-beneficio desfavorable, con una penalización diferenciada para las mujeres. Se concluye que el transporte público en Arraiján Cabecera no funciona como servicio compensador de la desigualdad, sino como un dispositivo que la profundiza, lo que confirma la tesis de la ciudad dormitorio como forma urbana de la dependencia estructural y plantea la

urgencia de políticas de integración tarifaria que acompañen megaproyectos como la Línea 3 del Metro.

Palabras clave: movilidad urbana, pobreza urbana, periferia urbana, segregación socioespacial, transporte público.

Abstract

This article offers a critical reading of the empirical research *Restricted Mobility in the Dependent Periphery: A Critical Analysis of Public Transportation as a Mechanism of Social Exclusion in Arraiján Cabecera, Panama* (Caicedo, 2013) on the socio-familial effects generated by the collapse of public transportation in the Arraiján Cabecera township, located in the western periphery of Panama City. The aim is to examine, from the critical paradigm of urban sociology, the extent to which the mobility system operates as a mechanism for reproducing territorial inequality within a context of dependent urbanization. Through a qualitative documentary design with a critical-interpretive scope, the empirical corpus of the study —a survey applied to 300 households in the communities of La Polvareda, Los Tecaes, Las Veraneras, and Bóyala— was analyzed and contrasted with Lefebvre's, Harvey's, and Castells's postulates on the social production of space. Results show that 95 % of households lack a private vehicle, that users must make at least one transfer daily, that 65.3 % spend 51 balboas or more monthly on transportation and that 88 % perceive an unfavorable cost-benefit relationship (Caicedo, 2026, p. 95), with a differentiated penalty for women. The article concludes that public transportation in Arraiján Cabecera does not function as a compensatory service but rather as a device that deepens inequality, confirming the dormitory-city thesis as an urban form of structural dependency and pointing to the urgent need for fare-integration policies accompanying megaprojects such as Metro Line 3.

Keywords: Public transportation, socio-spatial segregation, urban poverty, urban mobility, urban periphery.

Introducción

La movilidad cotidiana constituye, desde hace al menos tres décadas, una de las dimensiones más reveladoras para comprender la reproducción de la desigualdad social en las ciudades del capitalismo dependiente (Schteingart, 1973; Quijano, 1989).

Entendida como desplazamiento físico y como práctica social atravesada por relaciones de poder, la movilidad ha dejado de ser un asunto exclusivamente técnico de ingeniería de tránsito para convertirse en un indicador de justicia territorial (Urry, 2002). Distintos autores han documentado que, allí donde el transporte público falla, esta no es aislada, se articula con la estructura de clases, con la localización residencial y con el acceso desigual al empleo (Gutiérrez, 2005). En el caso panameño, la especialización de la capital como plataforma logística de circulación global ha profundizado un modelo urbano concentrador y excluyente que relega a amplios sectores populares a periferias desprovistas de equipamiento urbano básico.

No obstante, buena parte de la literatura sobre movilidad urbana en América Latina privilegia los escenarios metropolitanos consolidados, dejando relativamente desatendidas a las llamadas “ciudades dormitorio”: periferias formadas por migraciones internas que concentran población trabajadora sin generar simultáneamente empleo ni equipamiento urbano suficiente. El corregimiento de Arraiján Cabecera, en la periferia oeste de la ciudad de Panamá, ejemplifica esta brecha: mientras el sistema de transporte público metropolitano fue modernizado durante la segunda década del siglo XXI mediante una empresa concesionaria única, esa modernización no llegó a la periferia oeste, cuyos habitantes continúan dependiendo de una flota obsoleta de autobuses importados y reconvertidos para el transporte masivo. Esta desatención no es solo técnica: expresa una jerarquización territorial del gasto público que rara vez es sometida a un examen crítico sistemático, y que la propia fuente primaria formula como interrogante de investigación al preguntarse por los efectos sociofamiliares que genera el bloqueo del acceso al transporte público en las barriadas de autoconstrucción de dicho corregimiento.

El presente artículo examina críticamente, a la luz de la sociología urbana crítica, los hallazgos empíricos presentados en la investigación titulada *Movilidad restringida en la periferia dependiente: análisis crítico del transporte público como mecanismo de exclusión social en Arraiján Cabecera, Panamá* (2013) de la socióloga e investigadora Dionisia Caicedo sobre los efectos de las barreras a la movilidad espacial en Arraiján Cabecera. El objetivo específico es doble: (a) sistematizar los principales indicadores socioeconómicos derivados de la encuesta aplicada a 300 hogares y (b) interpretar dichos indicadores como evidencia de un mecanismo estructural de exclusión, y no como un simple déficit de infraestructura. Para ello se adopta un diseño documental de tipo cualitativo-crítico, cuyo procedimiento se describe en el apartado siguiente. La contribución de este artículo radica en trasladar el debate sobre la crisis del transporte en Arraiján desde el plano descriptivo hacia una interpretación teóricamente situada, capaz de dialogar con la producción social del espacio (Lefebvre, 1991) y con los circuitos de acumulación del capital (Harvey, 1978), y de aportar elementos para el diseño de políticas públicas de movilidad con enfoque de justicia territorial.

Método y Materiales

A partir de la investigación origen (Caicedo, 2013), la cual empleó una metodología mixta, el artículo se define como cualitativo, ya que los componentes se inscriben en el paradigma crítico de la sociología urbana al utilizar categorías de análisis de autores como Lefebvre, Harvey y Castells para interpretar el espacio como un producto social y no neutro.

El estudio exploratorio con un diseño empírico se basó en el levantamiento de datos primarios mediante una encuesta. La población seleccionada se enfocó en residentes de

asentamientos informales surgidos por ocupación no planificada en los últimos cinco años anteriores al estudio.

El diseño del artículo se define como una investigación documental cualitativa de diseño hermenéutico-interpretativo. Su método consistió en revisar, sistematizar y reinterpretar críticamente el corpus empírico a través de tres fases: identificación de categorías, contraste con ejes teóricos y triangulación teórico-empírica.

El alcance crítico-interpretativo trasladó el debate desde lo descriptivo hacia una interpretación teórica sobre la justicia territorial y la exclusión social. Por otro lado, este trabajo se inscribe en la modalidad de artículo de extensión crítica: un ejercicio de análisis documental que no recolecta datos primarios, sino que revisa, sistematiza y reinterpreta críticamente una fuente empírica publicada, con el propósito de ampliar su alcance teórico y su proyección hacia el debate académico.

El corpus documental está constituido por cuatro componentes de dicho informe de investigación de Caicedo (2013): (a) el marco teórico expuesto en el capítulo primero, referido a la producción social del espacio y a la urbanización dependiente; (b) la caracterización histórico-espacial de la segregación urbana de la ciudad de Panamá; (c) el diagnóstico del sistema de transporte en la periferia oeste; y (d) los resultados de la encuesta aplicada a una muestra de 300 hogares residentes en las comunidades de autoconstrucción de La Polvareda, Los Tecaes, Las Veraneras y Bóyala.

El procedimiento de análisis siguió tres fases. En la primera se realizó una lectura exhaustiva del corpus para identificar las categorías empíricas reportadas: perfil sociodemográfico, tenencia vehicular, frecuencia de uso del transporte colectivo, transbordos, tiempos de espera, gasto mensual y percepción del servicio. En la segunda fase, dichas categorías se organizaron y se contrastaron con tres ejes teóricos de la

sociología urbana crítica: la producción social del espacio (Lefebvre, 1991), los circuitos de acumulación de capital (Harvey, 1978) y la urbanización dependiente (Schteingart, 1973; Quijano, 1989). En la tercera fase se efectuó una triangulación teórico-empírica orientada a valorar en qué medida los datos reportados sostienen o matizan la tesis de la ciudad dormitorio como forma de exclusión territorial.

La producción de evidencia empírica de la investigación origen (Caicedo, 2013) se basó en un instrumento aplicado de la siguiente manera: Se aplicó una encuesta a 300 hogares residentes en comunidades de autoconstrucción: La Polvareda (22 %), Los Tecaes (25 %), Las Veraneras (27 %) y Bóyala (26 %). La encuesta se estructuró en bloques que contemplaron el perfil socioeconómico (edad, sexo, escolaridad, ocupación), condiciones familiares (jefatura de hogar, integrantes), situación laboral (lugar de empleo, estabilidad) y un bloque final sobre la percepción del servicio y su impacto en la satisfacción de necesidades básicas. Los datos se procesaron mediante estadísticas descriptivas para analizar cada variable de manera objetiva, utilizando tablas de frecuencia y cruces de variables (como ingreso versus gasto en transporte)

La validez del análisis documental se sustenta en dos criterios: (a) la transparencia en la identificación de la fuente, lo que permite su verificación por terceros, y (b) la triangulación con literatura teórica adicional sobre movilidad y exclusión social (Gutiérrez, 2005; Kaufmann, 2006; Urry, 2002), que evita que la interpretación dependa exclusivamente de la fuente primaria. Como limitación metodológica se reconoce que, al tratarse de un análisis de segundo orden, este artículo no puede verificar de manera independiente la representatividad estadística ni el instrumento de la encuesta original, por lo que sus conclusiones dependen de la fidelidad de los reportes ofrecidos por la fuente primaria.

Resultados

La población encuestada en la investigación origen (Caicedo, 2013) se concentró en el rango etario de 40 a 49 años (30,67 %), seguido del grupo de 30 a 39 años (27 %); el 56 % son mujeres. En cuanto al nivel educativo, el 34 % alcanzó solamente la premedia completa y el 24 % no logró concluir la primaria, lo que configura un perfil de baja escolaridad entre los residentes de las comunidades encuestadas. En el plano laboral, el 68 % de los encuestados declaró tener empleo, mayoritariamente por cuenta propia y en actividades informales —venta ambulante, jardinería, ayudantía de albañilería—, y el 71 % percibía ingresos mensuales de apenas entre 1 y 390 balboas, monto inferior al costo de la canasta básica familiar en Panamá.

El 95 % de los hogares no poseía automóvil particular, y el uso del autobús colectivo era intensivo: el 51,52 % de los encuestados lo utilizaba todos los días y el 46,46 % entre dos y tres días a la semana. Además, el 100 % de los usuarios declaró emplear el transporte público de manera exclusiva con fines laborales, lo que evidencia que se trata de un desplazamiento obligatorio y no discrecional.

El 97 % de los usuarios debía realizar transbordos para llegar a su destino, empleando en la mayoría de los casos dos medios de transporte distintos. Esta fragmentación se traduce, según la propia fuente, en una triple penalización: económica, por el pago de doble o triple pasaje; temporal, por las esperas adicionales en paradas y terminales; y física-emocional, por el desgaste y la fatiga crónica asociados.

El 97 % de los usuarios esperaba entre 30 minutos y más de una hora para abordar una unidad. En términos de gasto, el 65,3 % de los hogares destina 51 balboas o más al mes al transporte, cifra que representaba en 2013, entre el 13 % y el 20 % del ingreso familiar en los hogares de menores recursos y que se mantiene estable incluso entre las familias de mayores ingresos: un 74,3 % de quienes ganaban 1001 balboas o más también gasta

en ese mismo rango superior, lo que indicaba entonces un gasto rígido e inelástico frente al nivel de renta familiar.

El 88 % de los encuestados consideraba desfavorable la relación costo-beneficio del transporte, proporción que asciende al 90,1 % entre las familias con ingresos de 1 a 390 balboas. El impacto no es homogéneo entre géneros: las mujeres afrontan trayectos fragmentados asociados a tareas de cuidado —traslado de menores, atención de salud, abastecimiento del hogar— y una mayor exposición a riesgos de seguridad física en paradas insuficientemente iluminadas, configurando lo que la fuente primaria describe como una doble vulnerabilidad para la población femenina.

Modelo de desarrollo urbano y ciudad dormitorio

A partir de este conjunto de indicadores, se evidencia que el modelo de desarrollo urbano de la ciudad de Panamá opera bajo una lógica concentradora, segregadora y excluyente, en la que la periferia oeste queda relegada a cumplir una función de ciudad dormitorio. La megaobra de la Línea 3 del Metro, que promete conectar la terminal de Albrook con Ciudad del Futuro en un tiempo estimado de 45 minutos, se presenta como la principal apuesta institucional para revertir este colapso, aunque su éxito depende de la existencia de rutas alimentadoras integradas y de medidas que mitiguen la gentrificación en torno a las nuevas estaciones.

Discusión

Los hallazgos sistematizados en el apartado anterior confirman, en el caso de Arraiján Cabecera, la tesis de Lefebvre (1991) según la cual el espacio no es un dato neutro, sino un producto social atravesado por relaciones de poder. La estructura fragmentada del sistema de transporte —expresada en el 97 % de transbordos y en tiempos de espera que superan la hora— revela lo que la investigación de Caicedo (2013), retomando a

Castells (1980), describe como la proyección material de una sociedad desigual: la periferia oeste no carece de movilidad por un accidente técnico, sino porque el modelo urbano panameño concentra la inversión en el circuito secundario de acumulación —el ambiente construido de la región de tránsito— en detrimento de las áreas habitacionales populares (Harvey, 1978). Estos cambios estructurales operan, como advierte Pradilla Cobos (1989), en ciclos históricos de larga duración que trascienden la coyuntura política inmediata, lo que exige leer la crisis de movilidad de Arraiján más allá de sus manifestaciones cotidianas. A la vez, la calidad, la accesibilidad y la disponibilidad del espacio público —incluidas las paradas de transporte— constituyen, según Borja y Muxí (2003), indicadores directos del bienestar comunitario, criterio que en Arraiján Cabecera se ve comprometido por la falta de iluminación y de infraestructura peatonal adecuada.

Estos resultados son coherentes con lo señalado por Gutiérrez (2005) respecto al vínculo estructural entre transporte público deficiente y exclusión social en América Latina, y matizan la noción de motilidad propuesta por Kaufmann (2006), entendida como la capacidad potencial de desplazarse: en Arraiján Cabecera esa capacidad se encuentra severamente restringida, no por ausencia de infraestructura vial, sino por la rigidez tarifaria y la fragmentación de rutas, que convierten un derecho básico en un costo fijo e inelástico. A diferencia de otros estudios centrados en las metrópolis latinoamericanas consolidadas, el caso analizado aporta evidencia sobre periferias de urbanización informal reciente, donde la crisis de movilidad se superpone a un déficit histórico y simultáneo de otros servicios urbanos, como el agua, el alcantarillado y la electricidad.

Desde una perspectiva crítica, el dato más revelador no es la magnitud del gasto en transporte, sino su carácter regresivo: el elevado porcentaje de gasto (65,3 %) se mantiene prácticamente constante en todos los tramos de ingreso, lo que sugiere que el sistema de movilidad opera, en términos de Harvey (1978), como un mecanismo de

transferencia de valor desde los hogares populares hacia los operadores del transporte formal e informal. La persistencia de los denominados “buses piratas” en la periferia oeste puede leerse como la respuesta informal a un vacío regulatorio estatal, en línea con la tesis de la urbanización dependiente (Schteingart, 1973; Quijano, 1989), según la cual las periferias latinoamericanas se integran al sistema urbano de forma subordinada y con un déficit crónico de servicios.

Este análisis presenta limitaciones que deben reconocerse, entre estas la posibilidad de generalizar los hallazgos más allá del corregimiento estudiado. En segundo lugar, no se tiene acceso directo con la fuente que permita observar la evolución de los indicadores tras la eventual entrada en operación de la Línea 3 del Metro, porque esta no se ha implementado. En tercer lugar, el análisis documental primario no permite triangular los datos cuantitativos con testimonios cualitativos adicionales de la población afectada.

Se recomienda, para futuras investigaciones: (a) evaluar el impacto real de la Línea 3 del Metro sobre los indicadores de tiempo y gasto en movilidad en Arraiján Cabecera; (b) profundizar en un enfoque de género que documente cualitativamente las estrategias de las mujeres para afrontar la fragmentación de sus trayectos cotidianos; y (c) realizar estudios comparativos entre las periferias norte, este y oeste de la ciudad de Panamá que permitan establecer si la ciudad dormitorio constituye un patrón generalizable o una particularidad del corregimiento analizado.

Conclusión

El análisis crítico del corpus empírico reportado por la investigación de Caicedo (2013) posibilita concluir que el sistema de transporte público de Arraiján Cabecera no cumple una función compensadora de la desigualdad territorial, sino que la profundiza, ya que

opera como un dispositivo de exclusión económica y de género. La evidencia examinada —95 % de hogares sin vehículo, 97 % de transbordos obligatorios, 65,3 % de gasto mensual elevado y 88 % de percepción negativa del servicio— confirma empíricamente los postulados teóricos de Lefebvre, Harvey y Castells sobre la producción desigual del espacio urbano en las periferias del capitalismo dependiente. Se responde así al objetivo planteado: la movilidad restringida en Arraiján Cabecera constituye, desde hace décadas, más que un problema técnico de gestión del tráfico, un problema de justicia distributiva. La megaobra de la Línea 3 del Metro representa una oportunidad, pero su impacto redistributivo dependerá de que se articule con rutas alimentadoras integradas, tarifas unificadas y medidas de mitigación de la gentrificación; sin ello, el patrón histórico de exclusión territorial de la periferia oeste corre el riesgo de reproducirse bajo una infraestructura nueva.

La investigación de Caicedo (2013) ya proyectaba de forma amplia los problemas sociales del corregimiento de Arraiján Cabecera. Hoy, esos problemas persisten y se reflejan hacia otras comunidades que presentan las mismas características en contextos y regiones afectadas por la desigualdad económica que se evidencia en la marginalidad causada por el abandono de las políticas gubernamentales.

Referencias Bibliográficas

Borja, J., y Muxí, Z. (2003). *Espacio público: Ciudad y ciudadanía*. Electa.

Caicedo, D. (2013). *Arraiján: Ciudad dormitorio y efectos de las barreras a la movilidad espacial*. ExLibric.

Castells, M. (1980). *La cuestión urbana*. Siglo XXI Editores.

- Gutiérrez, A. (2005). *Transporte público y exclusión social: Reflexiones para una discusión en Latinoamérica tras la década del 90*. Centro de Investigaciones y Asesoría del Transporte.
- Harvey, D. (1978). The urban process under capitalism: A framework for analysis. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2(1-4), 101-131.
- Kaufmann, V. (2006). Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains. En M. Bonnet & P. Aubertel (Eds.), *La ville aux limites de la mobilité*. Presses Universitaires de France.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space* (D. Nicholson-Smith, Trad.). Blackwell. (Trabajo original publicado en 1974).
- Pradilla Cobos, E. (1989). Acumulación de capital y estructura territorial en América Latina. En M. Lungo (Comp.), *Lo urbano: Teoría y métodos*. EDUCA.
- Quijano, A. (1989). Urbanización y dependencia. En M. Schteingart (Comp.), *Las ciudades latinoamericanas en la crisis*. Trillas.
- Schteingart, M. (1973). *Urbanización y dependencia en América Latina*. Sociedad Interamericana de Planificación.
- Urry, J. (2002). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Routledge.