

**APROPIACIÓN Y USO SOCIAL DEL ESPACIO PÚBLICO
ALREDEDOR DEL SISTEMA INTEGRADO DEL TRANSPORTE
DEL VALLE DE ABURRÁ (1994-2014)**

JAIME ALBERTO PALACIO MIRANDA

**Monografía para optar
al título de sociólogo**

Asesor

LUIS ALFONSO RAMÍREZ VIDAL

Antropólogo y Magíster

Universidad de Antioquia

Facultad de Ciencias Sociales y Humanas

Departamento de Sociología

Medellín

2015

TABLA DE CONTENIDO

TABLA DE CUADROS E IMÁGENES.....	3
PRESENTACIÓN Y AGRADECIMIENTOS.....	4
INTRODUCCIÓN.....	5
CAPÍTULO I: SOCIEDAD, MOVILIDAD Y ESPACIALIDAD	7
1. MARCO TEÓRICO: SOCIEDAD, MOVILIDAD Y ESPACIALIDAD	8
1.1. Movilidad y espacio público	8
1.2. Apropiación y espacio público: aportes de la sociología urbana	16
2. CONTEXTUALIZACIÓN SOBRE LA MOVILIDAD Y LA ESPACIALIDAD EN COLOMBIA Y MEDELLÍN	20
2.1. Contexto nacional.....	20
2.2. Contexto local	26
3. ANTECEDENTES SOBRE MOVILIDAD Y ESPACIALIDAD	29
3.1. Antecedentes Nacionales: Cartagena, Manizales y Bogotá	29
3.2. Antecedentes locales	31
4. OBJETIVOS	32
4.1. General	32
4.2. Específicos	32
5. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	33
6. HIPÓTESIS Y PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	35
7. MÉTODO Y PROCESO DE INVESTIGACIÓN	36
7.1. Metodología	36
7.2. Análisis de Resultados	36

CAPÍTULO II: APROPIACIÓN Y USO SOCIAL DEL ESPACIO PÚBLICO A LOS ALREDEDORES DEL METRO	38
1. UNA APROXIMACIÓN A LAS TRANSFORMACIONES EN LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MEDELLÍN: CONTINUIDADES Y RUPTURAS.....	38
1.1. Dinámicas de transformación en la movilidad y el espacio público	39
1.3. Actualidad de la Movilidad en Medellín.....	43
2. APROPIACIÓN Y USO SOCIAL DEL ESPACIO EN LAS ESTACIONES AGUACATALA, HOSPITAL Y SAN ANTONIO	46
2.1. Estación Aguacatala	46
2.2. Estación Hospital.....	47
2.3. Estación San Antonio	48
CAPÍTULO III: LA APROPIACIÓN Y EL USO DEL ESPACIO PÚBLICO	52
1. PROBLEMAS ESTRUCTURALES DEL ACTUAL SITVA	52
2. LA APROPIACIÓN Y USO DEL ESPACIO COMO UN ACTO QUE REVINDICA LA MEMORIA	56
3. CONCLUSIONES	63
REFERENCIAS	65

TABLA DE CUADROS E IMÁGENES

CUADROS

Cuadro 1: Desarrollo Urbano y Movilidad de América Latina	10
Cuadro 2: implementación de los sistemas masivos de transporte en Colombia	21
Cuadro 3: Movimientos de Sistemas Masivos de Transporte	22
Cuadro 4: Crecimiento de la población urbana en Colombia y América Latina	25
Cuadro 5: Eesquema teórico y conceptual de la investigación	34
Cuadro 6: Circulación y flujo de personas y vehículos	58
Cuadro 7: Uso social	60
Cuadro 8: Espacialidad y apropiación	62

IMÁGENES

Imagen 1: Movilidad y espacialidad en la primera mitad del siglo XX	41
---	----

PRESENTACIÓN Y AGRADECIMIENTOS

Este trabajo de grado parte del ejercicio realizado en el año 2013 en la materia de Sociología Urbana como un cuestionamiento por la práctica social en la ciudad. Es de mencionar un agradecimiento inicial al profesor Raúl Montoya que me confronta por la forma de mi proceder cuando observaba y miraba la ciudad de manera crítica. Allí en Sociología Urbana me juntó a trabajar con otras miradas y posiciones como la de la compañera Érika Cadavid y el compañero Andrés Soto, ellos son fuente primaria de cómo trabajar en equipo y la realización de trabajos con solidaridad y generosidad. A estos agradezco mi primera revisión del que hacer académico y cotidiano.

Esto me permite recordar los continuos llamados de atención de amigos como Alba Denis Zapata quien siempre desinteresadamente me ha alentado de forma persistente. De igual forma recuerdo a Mónica Franco por su motivación y ejemplo.

Paso a reflexionar en esta larga carrera de momentos serios de la vida universitaria y con ello no puedo pasar sin tener en cuenta la tradicional influencia de profesores como Gabriel Vélez, Marta Domínguez, Germán Porras, Juan Guillermo Zapata, Mario Giraldo quienes aportaron singulares enseñanzas. Es importante destacar muchas apreciaciones y consejos de mi asesor de trabajo de grado final, Luis Ramirez Vidal, con sus sugerencias pude acabar con determinación esta carrera. Finalmente quiero agradecer a mi familia y entre ellos a mis hijos, Sebastián y Lorena que son la dedicación de este trabajo.

INTRODUCCIÓN

El tema central del siguiente informe de trabajo de grado, en el que se realiza una revisión sociológica e histórica de un fenómeno concreto por el que actualmente atraviesa la ciudad de Medellín, es la apropiación social del espacio y el uso que se deriva de este. A través del uso y la apropiación que realizan los ciudadanos cuando transitan, habitan e interactúan, este trabajo busca comprender las formas por las que las personas se apropian y viven la espacialidad como un espacio público.

Para la realización de lo anterior, se toma como referencia empírica o unidad de análisis el espacio público cercano a las estaciones del Metro del Valle de Aburrá, concretamente, las estaciones Aguacatala, Hospital y San Antonio. Debido a que esta unidad de análisis es central para entender un fenómeno que se viene observando en las intervenciones espaciales hechas por el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA) desde hace 20 años, el presente informe se ocupa de analizar categóricamente la movilidad y espacialidad teniendo en cuenta las condiciones estructurales que está imponiendo el Metro con sus obras actuales; condiciones que están generando transformaciones, no solamente en el espacio, sino también en las costumbres culturales de las personas que habitan la ciudad.

Este informe de trabajo de grado está dividido en tres capítulos. En el primero se exponen las categorías, conceptos, objetivos, el problema, la metodología y la unidad de análisis. Con todo ello, se busca dar un fundamento teórico y metodológico a la problemática que aquí se decidió comprender y analizar. Además, se realizan pesquisas de experiencias previas relacionadas con movilidad y espacialidad en distintas ciudades de Co-

lombia. A la luz de la sociología urbana se busca problematizar el tema de la espacialidad y su impacto sobre las relaciones entre las personas que la hacen posible como una forma social.

En el segundo capítulo se describe, por una parte, la problemática planteada en el capítulo anterior y, por la otra, se contextualiza. Las estaciones Aguacatala, San Antonio y Hospital, son los referentes espaciales donde se analiza empíricamente la unidad de análisis propuesta en este informe. Así, la Estación Aguacatala se eligió por la poca transformación que su espacio público aledaño ha recibido desde que fue construida y puesta en funcionamiento (como se mostraré más adelante). La Estación Hospital se eligió por la intervención terminada y cercana que tuvo al construirse y ponerse en funcionamiento el Metroplús. Finalmente, La estación San Antonio se eligió por que, por un lado, es la estación de mayor confluencia de personas y, por el otro, está experimentando profundas transformaciones que cambiaran radicalmente dicha espacialidad. Todos estos criterios tuvieron el objetivo en el presente informe brindar un acercamiento al objeto de estudio, al material y al campo de trabajo.

En el tercer capítulo se lleva a cabo una reflexión sobre la apropiación y el uso social del espacio, abordado desde la sociología urbana. En cuanto tal, es el resultado de la investigación, puesto que allí se realiza una exposición en la que se destaca aquellos elementos que se encontraron en el trabajo de campo. Se puede considerar como la relación entre lo teórico (capítulo uno) y lo empírico (capítulo dos), ya que se interpretan los hallazgos a partir de lo planteado en las hipótesis de trabajo. Finalmente, en este último capítulo se realizan unas conclusiones generales del informa de trabajo de grado.

CAPÍTULO I

SOCIEDAD, MOVILIDAD Y ESPACIALIDAD

La mayoría de los debates contemporáneos sobre movilidad y espacialidad coinciden en adoptar un enfoque integral sobre ambos. Al articular categorías, conceptos, indicadores y variables los diversos estudios sobre movilidad y espacialidad se caracterizan por una integralidad de los principales componentes que definen un espacio social concreto. La sociología, la arquitectura, los estudios urbanos y las diversas ciencias sociales, desde sus objetos de estudio y sus “parcelas” del conocimiento, han aportado interdisciplinariamente para que esta “visión de conjunto” sobre una realidad social y urbana sea factible y existente.¹

Con todo lo anterior, el objetivo del presente capítulo es realizar una aproximación teórica desde la sociología urbana a los principales conceptos y elementos sobre los que se apoya el presente informe. El contenido del capítulo está dividido en dos grandes ejes temáticos. En el primero se realiza una indagación teórica y sociológica de la movilidad y la espacialidad, obteniendo como resultado una pregunta por el papel de la sociología urbana en el problema de investigación que se ha planteado. En el segundo se lleva a cabo una contextualización local y nacionalmente las políticas de transporte y desarrollo urbano, con el fin de ver como elaboran los lineamientos generales de lo urbano en Colombia. Estos dos grandes ejes temáticos serán fundamentales para entender el capítulo dos y tres de este trabajo.

¹ Para analizar un caso concreto de esta interdisciplinariedad en los estudios urbanos puede consultarse el trabajo clásico de la Institución Nacional de Administración Pública (1976), “Análisis Interdisciplinar del Crecimiento Urbano”.

Como se puede ver, el informe tiene dos categorías centrales: movilidad y espacialidad, las cuales encuentran un punto común en la apropiación que los ciudadanos, como actores sociales, hacen del espacio público transformado por el Metro. La primera categoría se abordará desde el actual Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Medellín; la segunda desde el espacio público que existe a los alrededores del Metro. Por lo que se toma como unidad de análisis el espacio público a los alrededores del Metro, particularmente, las estaciones Aguacatala, Hospital y San Antonio. Pero antes de abordar la unidad de análisis se debe dar cuenta de los conceptos y categorías, además del contexto, del informe.

1. MARCO TEÓRICO: SOCIEDAD, MOVILIDAD Y ESPACIALIDAD

Las categorías de espacialidad y movilidad son muy amplias y son compartidas por diversas disciplinas de las ciencias sociales y humanas. Las definiciones que se consiguen de ambas son muy variadas aunque presentan en su trasfondo una unidad común. A continuación, se realiza una exploración sobre ambas categorías con la finalidad de tener los elementos suficientes que nos permita responder a la problemática y la idea central de la investigación. Después de este desarrollo, se dará cuenta del problema y la pregunta problema que sustenta este trabajo, aprovechando lo logrado en el marco teórico.

1.1. Movilidad y espacio público

Las diferentes definiciones que se han revisado sobre el concepto de movilidad coinciden que esta es la suma de los desplazamientos individuales. Sin embargo, para este caso enmarcado en un estudio urbano desde la sociología, se implementa el concepto de Fridole Ballén (2013). En sus palabras, “El disfrute o la cancelación del derecho a la

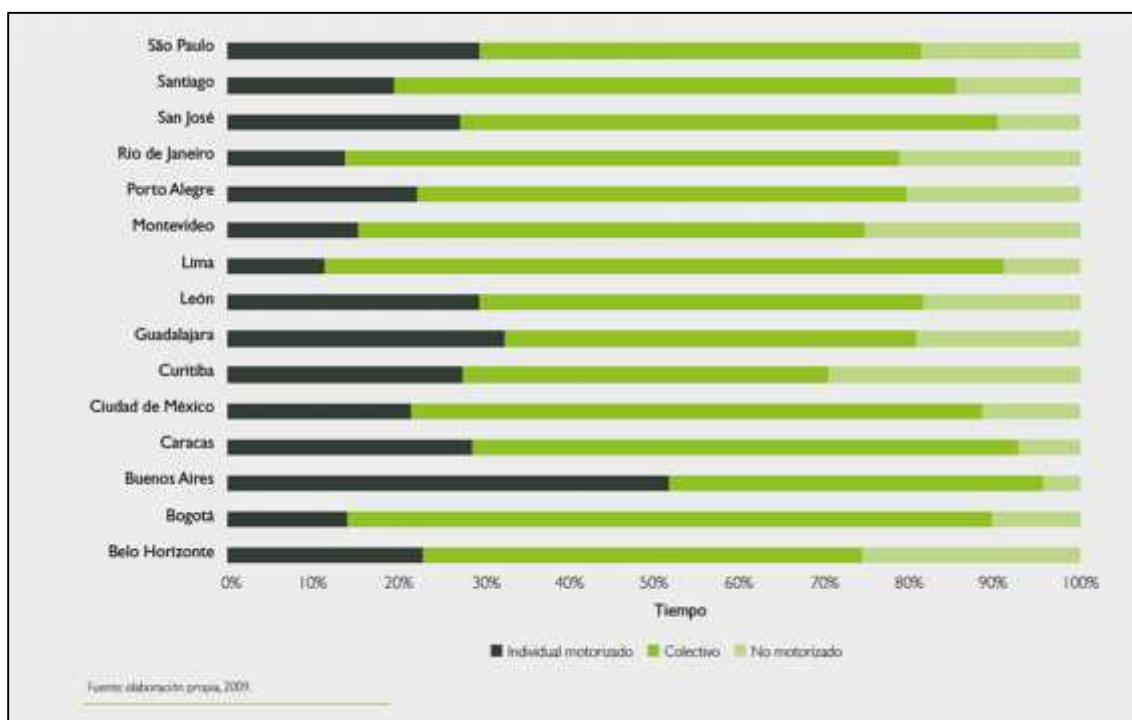
movilidad implica una apropiación del espacio común como entramado de instituciones, prácticas, rituales y símbolos que permiten que las personas allí presentes se observen mutuamente como libres e iguales, y que construyan un sentido del autorrespeto con bases sociales.” Ballén es quien intenta integrar nuevos elementos al concepto como lo son las personas y sus motivos de desplazamiento. Se entiende así la movilidad como el derecho al libre desplazamiento de las personas en condiciones óptimas de relación entre el medio ambiente, el espacio público y la infraestructura.

Por eso, se afirma aquí que la movilidad es un concepto relacionado con el mejoramiento de la calidad de vida de las personas, el cual supera el enfoque tradicional de transporte y tránsito (que son los elementos técnicos y que se centran en el análisis y provisión de infraestructura para el transporte). Un ejemplo de este enfoque tradicional de movilidad se encuentra en el Plan Vial Metropolitano de 1986 (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, & Consorcio de Movilidad Regional, 2009). La movilidad (urbana) concibe las diferentes formas en que las personas y mercancías pueden transportarse de un lugar a otro, constituyendo así un enfoque más humanista. Desde el punto de vista de las necesidades humanas, la movilidad es entonces una necesidad transversal a otras necesidades, puesto que se convierte en un medio para satisfacer y acceder a las necesidades básicas de las personas (salud, educación, seguridad, recreación). En el ámbito legal, la movilidad es un derecho establecido en el artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, que textualmente indica: “toda persona tiene derecho a circular libremente y elegir su residencia en un territorio de un estado”.

La concepción más moderna de movilidad y acceso de los individuos incluye el género, la edad, la ocupación o el nivel educacional como factores que la explican (Lizárraga, 2012). En América Latina, sin embargo, se ha evidenciado que la falta de coordinación

e integralidad de las políticas de movilidad han impedido la articulación de las distintas iniciativas públicas y privadas, además de afectar negativamente la sustentabilidad y hacer urgente la aplicación de estrategias y políticas de movilidad urbana sostenibles, las cuales tomen como punto de partida los altos niveles de desigualdad, informalidad y baja calidad espacial de sus ciudades.

Los procesos de conurbación y metropolización, característicos del crecimiento de las ciudades desde la segunda mitad del siglo XX, han provocado un aumento en los índices de movilidad urbana motorizada y en el consumo energético asociado. En los últimos años, por ejemplo, el crecimiento de las ciudades sigue una tendencia radicalmente



Cuadro 1: Desarrollo Urbano y Movilidad de América Latina (Fuente: CAF, 2011, p. 284)

opuesta al objetivo de movilidad urbana sostenible (cuadro 1). Los habitantes de las áreas metropolitanas latinoamericanas dedican 118 millones de horas al desplazamiento, lo que corresponde a 1,1 horas por día. La mayor parte del tiempo (62% del total) se

consume en el uso de transporte colectivo, pese a que tan solo el 10% de los recorridos se realizan en este (Lizárraga, 2012).

Los mencionados obstáculos que presentan hoy en día la movilidad urbana para integrarse al crecimiento de áreas conurbadas, como lo son en su mayoría las ciudades capitales sudamericanas (Caracas, Santiago de Chile, Buenos Aires, Bogotá), contienen, por un lado, el hecho de que hay gran dispersión y segregación de actividades económicas que trae como consecuencia mayor el alargamiento de los desplazamientos y, por el otro, el incremento de consumo de energías que aumenta el número de transporte privado para el desplazamiento de la movilidad. Para América Latina, los problemas de movilidad (accidentalidad vial, congestión del tránsito, inseguridad, contaminación, etc.) están relacionados con el progresivo incremento del uso del transporte privado y el correspondiente decremento del colectivo.

Esto se distribuye de forma inequitativa según características sociales e individuales, lo cual hace pertinente mencionar que las políticas de movilidad urbana sostenible no tienen por que ser únicamente políticas de transporte, pues la sostenibilidad de la movilidad ha de entenderse como un objetivo global y articulado (Lizárraga, 2012). A este tema de motorización se le suma el hecho de que las condiciones de seguridad vial para más de la tercera parte de la población urbana que se moviliza cotidianamente de forma no motorizada, son muy limitadas. El ciudadano, el urbanita, debe ser el eje central para todas las políticas públicas respecto a la movilidad que se asume en las ciudades.

En metrópolis latinoamericanas como Bogotá, se está persiguiendo un objetivo de movilidad que encierra una contradicción, fruto de los conflictos físicos y políticos de circulación. Por una parte, más transporte colectivo con inversión en sistemas integrados

de transporte masivo y, por la otra, más transporte individual con inversión en autopistas urbanas y ciclorutas. Aunque estas últimas medidas puede solucionar, a corto plazo, el problema de congestión vehicular, también incentiva el uso de carro y no cambia el problema estructural de la movilidad, pues a mediano plazo nuevamente se genera congestión.

Por otra parte, la apropiación y uso de los espacios públicos (la espacialidad social y funcionalmente definida) es uno de los aspectos fundamentales que se tienen en cuenta en el estudio de la ciudad y la vida urbana (López Trigal, Relea Fernández, Carlos e., & Somoza Medina, 2003, pp. 399-407). La experiencia que se construye sobre esta apropiación y uso no suele ser igual para ningún individuo. Factores como la edad, el género, la clase social, etc., hacen que dicha experiencia sobre el espacio público sea única e irrepetible. Su definición, por tanto, desde este punto de partida puede ser realmente problemática y complicada. Por lo que es más conveniente, siguiendo la propuesta de diferentes autores (López Triegal et al., 2003 p. 399), una definición construida a partir de una dimensionalización del espacio social o la espacialidad, donde se destaque una yuxtaposición de elementos que significan y materializan aquello que conocemos como espacio público²:

a) *Dimensión política*: los espacios públicos son vistos como lugares privilegiados para practicar el ejercicio de la ciudadanía y la exigencia de los derechos y las prácticas de

²En González Saboya (2009, p. 16) se lee: técnicamente, dentro del ámbito nacional, el espacio público se define como “el conjunto de inmuebles públicos y elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades humanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes...”

los deberes. El espacio público como *Ágora* adquiere en esta dimensión su mayor significatividad.

Dicha dimensión política no opera únicamente sobre el consenso y la deliberación consensuada. Factores como el conflicto influyen directamente en el ejercicio de un espacio social o espacialidad como lo es el espacio público. Al respecto, Delgado (1999, p. 189), quien ha estudiado el tema sobre el espacio público desde la antropología, afirma que en este “no hay asimilación, ni integración, ni paz, a no ser acuerdos provisionales con quienes bien podrían percibirse como antagónicos, puesto que la calle es el espacio de todos los otros”. En algún momento al individuo no le quedará más remedio que salir al exterior donde solo puede esperar el perdón. No se trata de un espacio consensuado sino de un espacio ganado, resultado de la lucha entre las personas que reclaman el derecho sobre lo público. Delgado (1999) destaca el conflicto como parte constitutiva en la conciencia social de un espacio público que es redefinido en la confrontación directa del otro.

b) *Dimensión sociocultural*: los espacios públicos se definen como lugares de reconocimiento, de encuentro social y de intercambio, donde convergen grupos con intereses diversos. Estos contribuyen a la identidad colectiva de un grupo cuanto más diversas sean las personas que se apropian de ellos y más variadas sean las actividades que en ellos se desarrollen.

Con base en lo anterior, el espacio público es un escenario donde los individuos se representan su vida y la de sus semejantes a través de las manifestaciones culturales. Delgado (1999, p. 190), quien ve en el espacio público el lugar por definición de lo urbano, dice que este es el lugar del patrimonio. Pero el concepto de patrimonio de este autor no

se relación para nada con una posición institucionalista sobre dicho concepto. El patrimonio para Delgado es un patrimonio cultural vivo que le sirve a los seres humanos para que mantengan un sentido de continuidad y para que entiendan que no acaban en sí mismo (Godoy & Poblete, 2006, p. 50). No es el pasado de un grupo sino también el futuro del mismo, el cual es heredado (Godoy & Poblete, 2006, p. 50). Construimos en conclusión un espacio para un nosotros, un patrimonio cultural vivo.

c) *Dimensión espacial y arquitectónica*: los espacios públicos se conciben como espacios abiertos y accesibles a las personas, donde ellas pueden estar y circular, a diferencia de los espacios privados donde la movilidad es reducida y hay un control sobre el sitio.

En este sentido, hay una territorializado, desterritorializado y reterritorializado del espacio público (Delgado, 1999, p. 46). La concentración y movilización de las fuerzas sociales que se desarrollan sobre el espacio público, están basadas y se caracterizan por la sucesión y el amontonamiento de componentes inestables (Delgado, 1999, p. 46). La dimensión espacial del espacio público lo hace que todo lo que ocurra en su seno sea heterogéneo y altamente confluido por personas.

d) *Dimensión simbólica o identitaria*: los espacios públicos son espacios privilegiados para la socialización de la estética y el arte, también de las prácticas culturales de comunidades y grupos. Es el espacio para el encuentro con el otro, de la formación de la individualidad y la pertenencia a un grupo.

Para Delgado (1999, p. 119) el espacio público es escenario de situaciones altamente ritualizadas pero impredecibles: protocolos espontáneos. Existe de este modo una paradoja de la identidad en el espacio público. A pesar de la organización del espacio, la acción encarnada del individuo lo transforma en un espacio donde puede pasar cualquier

cosa, ya que “el transeúnte es un desplazado entre sitios que, mientras tanto, crea o desplaza a otros mundos” (Delgado, 1999, p. 119).

Si bien estas dimensiones no son las únicas, nos permiten aclarar el tipo de relación con las personas —desde su vida cotidiana y desde su modo de hacer ciudad— establecen con el espacio público. Este es así en un espacio para el consumo, la economía y la cultura. Allí las relaciones sociales no sólo se configuran con el espacio, sino que están mediadas por la relación con el otro y la posibilidad del encuentro. Son espacios para la construcción de ciudad y la definición de identidad.

Sin embargo, el espacio público no se queda en estas condiciones ya dadas. Si nos atenemos a la definición de Delgado sobre este, nos damos cuenta de que es un espacio de accesibilidad generalizada, “cuyos protagonistas son individuos que no se conocen entre sí, que mantienen relaciones inestables y efímeras, y que resultan de las prácticas que lo recorren” (Hernández E., 2013, p. 283). El espacio público no está ahí sino que puede seguir siendo justamente el producto de los usos que recibe (Hernández E., 2013, p. 283).

Por lo general, cuando las personas piensan en las ciudades y sus espacios públicos, piensan en cosas concretas (Burden, 2014). Sin embargo, teniendo en cuenta lo propuesto por Delgado y lo planteado igualmente por Burden, se puede pensar el espacio público desde las personas, quienes son aquellos seres que lo experimentan como tal. En vez de pensar en la infraestructura y los equipamientos, se piensa en el sujeto que transita a través de su uso y habita momentáneamente mediante su apropiación en el espacio público. En términos sociológicos, por el momento, no es una interacción situada y definida. Más bien, se trata de una interacción construida y en constante transformación.

1.2. Apropiación y espacio público: aportes de la sociología urbana

Desde los clásicos de la sociología el tema del espacio público es marginal y no es una preocupación central (Simmel, 2001, Weber, 1964). A cambio de esto, la preocupación se centra en el espacio social. Autores como Simmel crean las bases para imaginar las múltiples formas por las que la sociedad es espacial, advirtiéndolo desde el principio contra la objetivación del espacio (Ethington, 2005, p. 49). Uno de las tesis principales de este autor tiene que ver con el cómo lo extenso del espacio organiza la intensidad de las relaciones sociales (Simmel, 2001). Esta tesis es opuesta a la desarrollada por Durkheim sobre el espacio (Ethington, 2005, p. 50). Puesto que este autor tiende a desechar el espacio físico como una variante relevante y ver el entorno como la fuente única de diferenciación (Ethington, 2005, p. 50). En Simmel las formas sociales están inscritas en el espacio físico en la medida que reflejan e interactúan con sus contenidos culturales. A pesar de las diferencias, ambos autores responden al surgimiento de la nueva ciencia de la geografía, y de este modo a la propuesta de Friedrich Ratzel y Paul Vidal (Ethington, 2005, p. 50), la cual establece una relación causal o una influencia entre el medio ambiente y las formas sociales (Ethington, 2005, p. 50).

El aporte central de Simmel sobre el espacio es afirmar que las relaciones socioespaciales continúan más allá de los límites del espacio físico, tal como lo plantea en su ensayo “Las Grandes Urbes y la Vida del Espíritu” (Simmel, 2001). Para este autor, las interacciones de los cuerpos son tratadas como encuentros intersubjetivos (Ethington, 2005, p. 54). Efectivamente, el espacio no termina allí donde termina el cuerpo del individuo y su actividad más inmediata sobre su entorno. Este se prolonga más allá de los límites objetivos y cada encuentro y relación con el otro es una ganancia sobre un espacio del que no se tenía apropiación ni información de su existencia. El enfoque de Simmel so-

bre el espacio es material y simbólico, además de subjetivo y objetivo, es un concepto en movimiento.

En este sentido, la afirmación de Delgado según la cual lo “urbano sería aquello se caracteriza por realizarse en torno a la movilidad, y al tener como característica que no es finalista ni finalizado, que tiende a construirse en formas de vida socialmente efímeras” (Godoy & Poblete, 2006, p. 61), está relacionado con el planteamiento sobre la espacialidad social de Simmel. Es bien sabido que la propuesta sociológica de Simmel hace hincapié en el estudio de aquellas formas sociales efímeras y microsociológicas que, con el tiempo, definen las estructuras de la sociedad (Simmel, 1929). Cuando Delgado retoma el tema del patrimonio, para hablar de la memoria colectiva (sobre el espacio público), igualmente rescata aquellas “prácticas microbianas, moleculares, menores” e, igualmente, esas memorias difusas en que consiste lo que se da llamar memoria colectiva: patrimonio colectivo que está recogido y se reivindica como tal (Godoy & Poblete, 2006, p. 52). Con los planteamientos de Simmel y Delgado, podemos hablar de un espacio público como un espacio en el que se teje cotidianamente una multiplicidad muy rica de relaciones y donde se construyen procesos de memoria colectiva.

El aporte de la sociología urbana es así pensar el espacio como espacio social (espacialidad) y el espacio público como un lugar apropiado para el encuentro con los otros. David Harvey también reivindica un espacio público para las personas y no para fines diferentes a estos (Olmo y Ranqueles, 2007). Con base en postulados marxistas, Harvey nos habla de formas espaciales constantemente remodeladas de acuerdo con ciertos patrones de acumulación. Su crítica con ello radica en que no se generan espacios públicos para las personas, sino espacio semiprivatizados de circulación que lo reducen a una función económica y de movilidad. Este postulado de Harvey es muy interesante porque

articulado a lo planteado por Delgado, nos permite afirmar que las dinámicas económicas actuales y las políticas públicas que las favorecen no construyen espacios públicos para la memoria colectiva, espacios pensados para el encuentro y la apropiación.

Harvey considera ampliamente en sus reflexiones la construcción social del espacio (Harvey, 1994). Para este autor, las condiciones espaciales que se dan por dadas en su mayoría son también productos de la historia, el resultado de procesos históricos particulares dentro de una sociedad (Harvey, 1994). Las relaciones sociales de producción y reproducción son un ejemplo de cómo el espacio y, en la misma medida, el tiempo, está influenciado por las condiciones y las necesidades históricas de un grupo social, esto es, vinculado íntimamente a las estructuras de poder y a las relaciones sociales y en la misma medida a los modos de consumo y producción (Harvey, 1994). Con base en lo anterior, vemos que diferentes intereses generan diferentes concepciones del espacio, así como diferentes procesos sociales crean diferentes espacios y tiempos, aunque en la práctica veamos que se termina imponiendo un espacio que es reflejo de los intereses y poderes dominantes (Harvey, 1994).

Harvey y Lefebvre tienen una posición similar frente al espacio ya que los dos lo ven como un producto social. Para Lefebvre, el espacio es un producto social, político e ideológico, esto es, un producto histórico (Lefebvre, 1972). Particularmente, los análisis de Lefebvre están centrados en el espacio urbano, cualitativamente diverso y distinto, donde una cotidianidad, espacio y relaciones capitalistas de producción. Pero al igual que Harvey destaca el hecho de que el espacio sea uno en disputa, determinado e influenciado por las relaciones de poder y producción.

Con base en lo anterior, podemos contrastar intereses distintos sobre el espacio. Puesto que los diversos actores sociales lo perciben según sus necesidades y las relaciones que construyen con sus coetáneos en este. Si además articulamos lo visto con Delgado, nos damos cuenta de que el espacio construido cotidianamente por las personas entra en conflicto con aquel de la producción y la economía capitalista. Encontramos que el espacio cotidiano que se teje en las relaciones diarias entre los individuos, es el espacio del patrimonio, mientras que aquel que se somete a las lógicas de la producción no es más que un espacio funcional y de circulación, tanto de personas como de mercancías.

En estos términos, se abre un espacio para el patrimonio, esto es, una forma de apropiación. Hay construcciones colectivas que permiten la recuperación de la memoria en ciudades como las de Medellín (Ramírez, 2011), en la que las constantes transformaciones sobre la espacialidad mediante la intervención en la movilidad y el espacio público, han dejado a la ciudad con un déficit en el patrimonio de sus calles y avenidas. La acción colectiva de los ciudadanos o actores que la habitan, ha permitido la conservación de una memoria colectiva que sobrepasa las transformaciones físico-espaciales sobre lo urbano. En términos de Delgado estaríamos hablando de un patrimonio que se opone a aquellas lógicas de producción y aquellas relaciones de poder analizadas por Harvey y Lefebvre.

La memoria es, en términos epistemológicos, la categoría emergente en una espacialidad delimitada como lo es el espacio público aledaño a las estaciones del Metro de Medellín (Todorov, 1995). Sin embargo, esta no será abordada en el presente informe y se considera material para otro trabajo. Con esta categoría de memoria no nos referimos a un concepto instrumental y perteneciente a la de las relaciones de poder y dominación. Nos referimos a esa memoria construida cotidianamente en el uso y la apropiación del

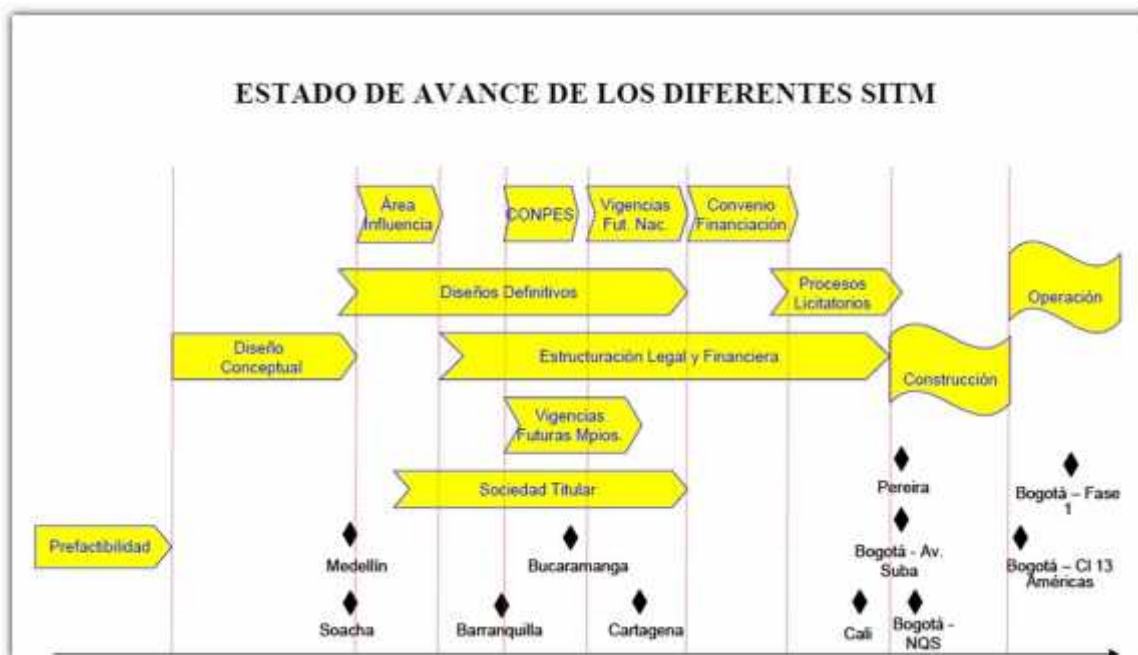
espacio público por parte de los ciudadanos de la ciudad de Medellín. En este sentido, el aporte de la sociología urbana estaría en captar aquel proceso de memoria colectiva desde las múltiples y diversas relaciones que construyen las personas en un espacio público definido por su naturaleza como un espacio para la circulación y movilización. Esta observación coincide con el interés de Delgado de considerar aquellos actos cotidianos e insignificantes como la realización de lo que llama patrimonio.

Entonces, el reto que asumiríamos desde la sociología urbana estaría en analizar aquellas relaciones que se dan en los espacios públicos aledaños al Metro, ya que las prácticas que allí se realizan y ejecutan redefinen lo urbano desde una base completamente distinta a la que podría darse si se asume únicamente la posición de un actor como el Estado o la Alcaldía. La apropiación de estos es un acto cotidiano que reivindica la memoria y geografía de dicho espacio y la geografía y subjetividad de las personas que se lo apropian.

2. CONTEXTUALIZACIÓN SOBRE LA MOVILIDAD Y LA ESPACIALIDAD EN COLOMBIA Y MEDELLÍN

2.1. Contexto nacional

Colombia ha venido fortaleciendo, desde la primera década del presente siglo, la implementación de sistemas integrados de transporte masivo en sus principales ciudades (cuadro 2). El SITVA en Medellín, el MIO en Cali y el Transmilenio en Bogotá son tan solo tres ejemplos de ello. Con dicha implementación, a la par que se impulsan proyectos integrales de desarrollo urbano, se ha tenido el propósito de incrementar la calidad de vida y la productividad (CONPES, 2003, p. 1). En este sentido, Colombia no es ajena a las tendencias y transformaciones de las ciudades latinoamericanas, las cuales ven en



Cuadro 2: Implementación de los sistemas masivos de transporte en Colombia (Fuente: DNP)

el mejoramiento de la movilidad la oportunidad para realizar cambios y transformaciones sobre sus espacialidades.³ Esto con el fin de redefinir social y económicamente una espacialidad, dándole mayor dinamismo y participación en los nuevos procesos globales-nacionales y sus demandas.

Sin embargo, el crecimiento de las ciudades, la motorización y la expansión de las áreas urbanas, han generado crecientes desafíos en torno a la movilidad, los cuales no existían antes en Colombia. Así tenemos, por ejemplo, que la congestión vehicular reduce la actividad económica urbana, con la contaminación ambiental por los automotores genera efectos nocivos a nivel local y global, mientras que en los accidentes se pierden vidas y hay un daño a la salud de las personas (CONPES, 2003, p. 1), se convierten para hoy en muchos de los retos que tienen que afrontar toda política y proyecto sobre movilidad.

³ Entre las ciudades latinoamericanas que aprovechan la implementación de un sistema de transporte masivo para realizar cambios y transformaciones en sus espacialidades está Curitiba y Brasilia.

ANEXO 3. Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo y Metro, según áreas metropolitanas, ciudades y nivel de servicio - IV trimestre (2012 - 2013)*

Áreas Metropolitanas y Ciudades	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados Miles		
	2012	2013	Variación %	2012	2013	Variación %	2012	2013	Variación %
Total STM y Metro	4.894	6.229	94,6	4.512	7.855	99,4	333.387	394.486	97,4
Área Metropolitana de Barranquilla ¹	224	287	22,8	234	192	-31,9	8.441	8.572	1,8
STM Alimentador	82	100	20,3	82	50	-38,6	3.954	1.719	-56,3
STM Pánel	79	87	10,1	79	57	-27,8	2.332	1.218	-48,3
STM Troncal	73	91	24,7	73	52	-28,3	2.155	1.536	-29,3
Área Metropolitana de Bogotá ²	2.285	3.172	134,0	2.119	4.688	121,2	196.270	343.339	24,8
STM Alimentador	615	721	17,4	537	692	23,7	63.251	78.880	11,7
STM Troncal	1.432	1.811	14,0	1.327	1.488	13,6	120.300	148.770	11,2
STM Zona y Complementaria	280	2.940	807,3	255	2.541	880,3	682	23.908	3.257,8
Área Metropolitana de Bucaramanga	227	258	9,4	215	232	8,1	18.187	18.732	8,2
STM Alimentador	196	128	-21,1	96	114	19,2	2.154	2.894	21,4
STM Pánel	102	102	0,0	94	94	0,0	1.996	4.169	4,3
STM Troncal	29	28	-0,9	25	24	-4,0	3.997	3.949	-0,2
Área Metropolitana de Cali ³	879	930	9,8	880	706	-12,6	27.536	28.204	4,7
STM Alimentador	183	175	-7,1	147	132	-9,2	3.991	3.800	-5,4
STM Pánel	518	523	1,0	474	407	-14,1	13.069	4.907	-42,3
STM Troncal	187	188	0,8	179	154	-14,8	20.516	22.581	9,8
STM Otro	33	33	0,0	11	11	0,0	4.987	4.987	0,0
Área Metropolitana de Pereira	147	147	0,0	132	125	-8,8	8.175	7.880	-3,5
STM Alimentador	94	94	0,0	91	91	0,0	3.373	3.341	-0,9
STM Troncal	53	53	0,0	49	34	-29,1	4.802	4.544	-5,4
Área Metropolitana de Medellín ⁴	1.078	1.243	15,3	1.008	1.145	13,8	72.854	81.053	11,1
Metro	165	165	0,0	155	155	0,0	43.292	47.076	8,8
STM	913	1.078	18,1	871	1.010	16,2	29.623	34.017	14,8

FUENTE: DANE

* Se agrega el total de pasajeros debido a que se puede subestimar su número al desagregarlo en los demás buses

¹ Incluye pasajeros transportados en buses alimentadores para Transmilenio en Bogotá

² Corresponde a los pasajeros movilizados en alimentador, pánel, troncal y complementaria varaga

³ Otras preliminares

Fecha publicación: 13 de marzo de 2013

Cuadro 3: Movimientos de Sistemas Masivos de Transporte (Fuente: DANE, 2014 p. 23)

Bajo dichas condiciones, los sistemas integrados de transporte masivos se ofrecen como una solución a los problemas de movilidad y espacialidad que se tiene actualmente en las principales ciudades de Colombia (cuadro 3). Pues ante un contexto en el que el uso del carro particular va en ascenso y las grandes deficiencias que presenta el transporte público en general son innegable y evidentes. La implementación de un sistema integrado de transporte masivo (en el que se estimule su uso y apropiación) se presenta como la mejor solución para hacer eficiente la movilidad y el transporte en las principales ciudades del país.

Según el decreto 3109 de 1997, un sistema masivo de transporte es la combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un volumen de pasajero y da respuesta a un porcentaje de demanda de pasajeros para su movilización (CONPES, 2003, p. 1). También es concebido como un modelo de transporte que busca dar

movilidad eficiente y cobertura a todos los habitantes de la ciudad. En Colombia es pensado como una pieza clave para la dinamización de procesos económicos y la integración social. Además tiene la finalidad de convertirse en una herramienta clave para impulsar el crecimiento y combatir la pobreza (CONPES, 2003, p. 1).

En síntesis, un sistema de transporte masivo, por la integralidad que maneja mucha de las ciudades contemporáneas, es una transformación que desborda los límites del mero desplazamiento y yuxtapone la movilidad con otras transformaciones relacionadas con la espacialidad, la economía y las políticas públicas. Pero debido a que en Colombia un sistema masivo de transporte trasciende los marcos y límites de la movilidad, es conveniente mirar algunos de los lineamientos para la optimización de la política de desarrollo urbano, particularmente desde el periodo que se tomó como prioridad la implementación de un sistema de transporte masivo.

Una de las primeras características que se destacan de las ciudades colombianas, es su crecimiento informal y los asentamientos precarios. Para el año 2004, desde el Departamento Nacional de Planeación, se considera que los asentamientos precarios constituían la manifestación física y espacial de la pobreza y la desigualdad en un país mayoritariamente urbano (CONPES, 2004, p. 3). Por lo que se busca la implementación de políticas públicas y proyectos que mejoren la condición urbana actual de las ciudades colombianas, las cuales han tenido un patrón de expansión irracional que ha estado a su vez acompañado por un deterioro y un despoblamiento de sus zonas interiores. Esta expansión irracional, refiriéndose concretamente a zonas marginales y periféricas, ha tenido como consecuencia, un deterioro del espacio público de las ciudades en Colombia (espacio que también se refiere al medio ambiente).

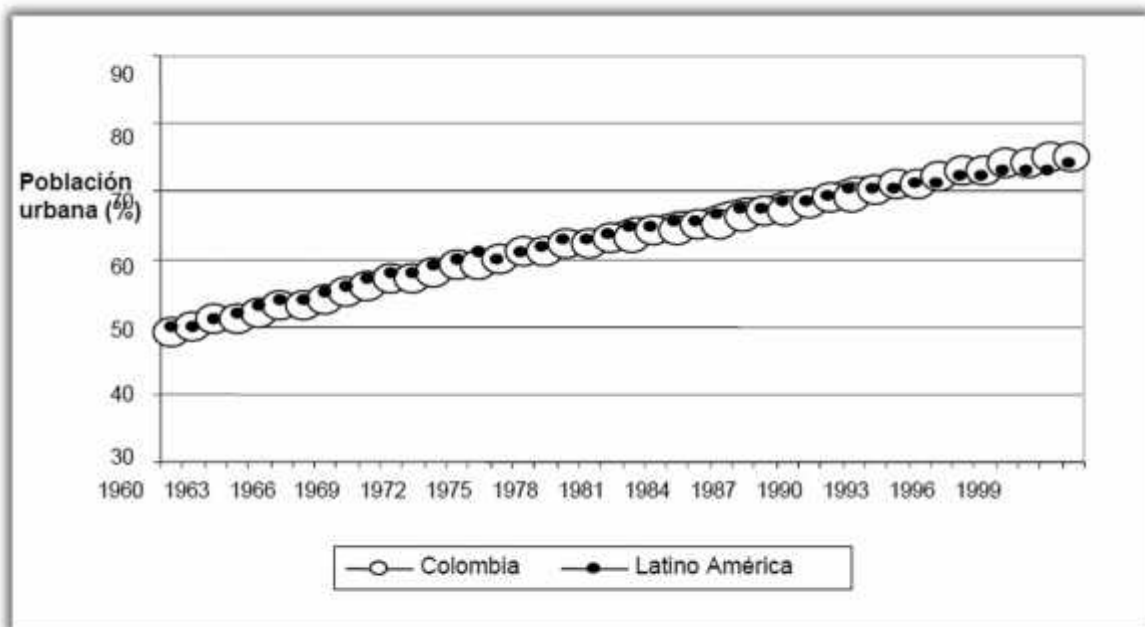
Ha sido irregular y discontinua el modo como se ha hecho frente a la urbanización en Colombia. Dificultades para articular el crecimiento y desarrollo urbano con el desarrollo económico y social del país, además de las mal logradas políticas del territorio, han sido la nota predominante en la organización y dinamización del espacio (CONPES, 2004, p. 3). La articulación de los atributos urbanos —vivienda, transporte, equipamientos, servicios públicos domiciliarios y espacio público— ha surgido como el gran reto para afrontar los principales problemas de las ciudades colombianas (CONPES, 2004, p. 3).

Con respecto al atributo urbano de transporte, se ha venido implementando —desde la primera década del presente siglo— como estrategia la articulación entre el transporte público colectivo, el transporte urbano masivo y los medios alternativos de transporte (CONPES, 2004, p. 3). Conocido con el nombre de Mover Ciudad, el programa de asistencia que apoya dicha estrategia de articulación, hace una gran apuesta a la implementación de los sistemas integrados de transporte masivo y, así mismo, acompaña a las ciudades con menos de 600.000 habitantes para que realicen ajustes a sus planes viales y desarrollen planes integrales de movilidad.

Con respecto al atributo urbano de espacio público, la preocupación gira en torno a garantizar la demanda actual y futura sobre este por parte de la población. El objetivo desde la política nacional (CONPES, 2004, p. 3) es incrementar el índice actual de espacio público por habitante en las ciudades colombianas, a la vez que mejora cualitativamente su condición actual. Para la realización de dicho objetivo, se puso en marcha la promoción de planes de manejo del espacio público, acciones que garanticen a todos —sin importar su condición física— la accesibilidad a este y finalmente continuar con los

planes de asistencia técnica y acompañamiento a proyectos de espacio público (CONPES, 2004, p. 3).

En términos generales, Colombia no ha sido ajena al proceso de urbanización generalizado que viene desarrollándose desde finales del siglo XX en Latinoamérica (cuadro 4). La ciudad se convirtió no solamente en un espacio para el desenvolvimiento de las actividades económicas o la producción de la riqueza, sino también en el escenario para todo tipo de intercambio (social, político y cultural). Garantizar desde sus movilidad y espacialidad las condiciones óptimas para que este tipo de intercambios sean posibles, es uno de los mayores retos que se hayan podido asumir en el presente siglo; más aún, si consideramos que las ciudades son espacios globales de intercambio y espacios de identidad (DangondGibson, Jolly, Monteoliva & Niño Soto, 2006, pp. 48-49). En suma, el espacio público y la movilidad son preocupaciones fundamentales para el modelo de desarrollo urbano que se implementa en el país.



Cuadro 4: Crecimiento de la población urbana en Colombia y América Latina (Fuente: World Development Indicators, 2015)

2.2. Contexto local

En la ciudad de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, se viene implementando un sistema integrado de transporte masivo que busca, por una parte, integrar diferentes modos de transporte para atender la demanda creciente de movilidad y, por la otra, incorporar políticas medioambientales que mitiguen la contaminación del espacio urbano (Alcaldía de Medellín, 2006, pp. 2-18). Este sistema tiene como antecedente el tranvía de los años veinte y el Ferrocarril de Antioquia. Ambos modos de transporte del departamento (de carácter férreo) aprovechaban las condiciones geográficas y espaciales. Así encontramos que durante el siglo XX, el Ferrocarril de Antioquia se trazó de norte a sur y, en su ejecución, se tuvo que encausar el río Medellín tal cual como se ve ahora. Desde entonces vemos que la relación entre espacialidad y movilidad es fundamental para comprender los procesos por los que las personas se apropian y hacen uso del espacio.

No es extraño entonces que se venga retomando en la actualidad los espacios que históricamente hacían parte de la centralidad que durante la primera mitad del siglo XX se constituyeron en torno al espacio público del tranvía y el ferrocarril. Las personas establecían allí patrones de apropiación y, de este modo, se vinculaban con el espacio según las posibilidades de ser apropiado que presentaba. Estos patrones continúan hasta el presente y siguen obedeciendo a las necesidades de transporte de bienes y servicios, además de las demandas de desplazamiento y movilidad.

En las últimas tres décadas se ha relacionado estrechamente el espacio público y la movilidad. Los diferentes planes de ordenamiento territorial de los municipios del área metropolitana del Valle de Aburrá, se orientaron a un enfoque integral de movilidad y

espacialidad.⁴ Estos planes, al incluir los equipamientos y las políticas públicas de desarrollo urbano, respondieron a los principios de una sociedad sostenible y compacta (Ley 388, 1997, cap. 2, art. 6). Dichos principios se ven reflejados en la búsqueda de una articulación entre movilidad y espacio público, que se concretiza en el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA) y el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de los distintos municipios que conforma el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA).

Por otra parte, la incorporación de formas alternativas de transporte (como la bicicleta, las escaleras eléctricas, el cable aéreo y las rutas de alimentación), dan cuenta de la generación de alternativas de movilidad y la articulación de distintos modos de transporte. Atendiendo a condiciones muy específicas del espacio y la geografía, estos distintos modos no solo son un complemento del tren metropolitano, sino que son en sí mismo una unidad sobre la que se puede tener acceso independientemente: aspecto que les garantiza una autonomía. Con respecto al tren metropolitano o Metro, ha de destacarse que fue una apuesta de movilidad que unió el sur con el norte del área metropolitana. En su recorrido, casi paralelo al río Medellín (línea A) desde que se fundó en la década de los 90, reconfigura las relaciones entre los habitantes con puntos estratégicos de la ciudad, generando incluso nuevas espacialidades o fusionándolas con las ya existentes. Hoy en día, junto a “Metro Plus”, es la columna vertebral del actual sistema de transporte masivo de la ciudad de Medellín.

⁴ Entre estos planes de ordenamiento territorial están el de Itagüí (2008-2011) y el de Bello (2009), los cuales tienen entre sus objetivos dicho enfoque integral entre movilidad y espacialidad (Área Metropolitana del Valle de Aburrá & Consorcio de Movilidad Regional, 2009)

El vínculo entre espacio público y movilidad, se encuentra claramente expuesto en el Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá, en cuyas líneas queda manifiesta la necesidad de un instrumento predictivo para la planificación estratégica e integral de los diversos modos de transporte y del espacio público asociado (AMVA & CMR, 2009, p. 1). Del mismo modo, en este Plan Maestro se afirma que el concepto de movilidad aborda de manera integral y detallada la visión integral del transporte; además se enfatiza en las relaciones de las personas con su entorno y las potencialidades que para aquellas ofrecería al encontrarse cerca (al reducirse los tiempos de viaje y desplazamiento) de la multiplicidad de servicios, equipamientos y oportunidades que ofrece la región (AMVA & CMR, 2009, pp. 1-3).

Con esto último se ve la relación entre las categorías de espacialidad y movilidad son uno de los más fuertes relatos teóricos y prácticos de la sociología urbana, entendiendo a esta última como la disciplina que se encarga de estudiar la relación entre las personas que habitan conjuntamente un espacio socialmente definidos como urbano. Se considera como objeto de la sociología urbana “el estudio de la relación sistémica entre la ciudad como espacio físico construido por el hombre y las relaciones sociales que en este tienen lugar” (Ullán de la Rosa, 2014).

Siendo así las cosas, los diferentes planes de movilidad y de ordenamiento territorial no se conciben en la actualidad sin la integralidad de ambas categorías, por lo que podríamos afirmar que hay una fuerte correlación entre ambas; correlación que se vería más clara si se asumiera un estudio sobre variables e indicadores de estas dos categorías. Por el momento, se puede dar por terminada esta breve contextualización, dándole paso a la parte sobre los antecedentes de la investigación.

3. ANTECEDENTES SOBRE MOVILIDAD Y ESPACIALIDAD

Los antecedentes sobre movilidad y espacialidad en Colombia y América Latina, apuntan a un enfoque integrado en el que la intervención y reorganización del espacio es uno de los ejes fundamentales (González Saboya, 2009). Podemos afirmar que la mayoría de discusiones se encuentran en este punto. Al reconocer las diferentes experiencias históricas de lo urbano, por ejemplo, las ciudades latinoamericanas están realizando una gran apuesta hacia la consolidación de un sistema de movilidad capaz de interactuar con la dimensión social, política y económica de los individuos y el espacio (Véase González Saboya, 2009). Fenómenos como la metropolización transforman y configuran el panorama de lo urbano en Colombia, cuyas ciudades no están para nada exentas de los procesos de larga y corta duración del continente latinoamericano en torno a la movilidad y espacialidad.

La preocupación en el presente trabajo es el estudiar la relación entre espacialidad y movilidad a través de la especificidad analítica y empírica del sistema integrado de transporte de Medellín y su espacio público cercano. Sin embargo, hay trabajos que dan luces sobre el creciente interés de los investigadores de trabajar con un enfoque integral entre espacialidad y movilidad. A continuación, se presentan algunos de los más significativos de aquellos, sin desmeritar la importancia y relevancia de muchos otros trabajos.

3.1. Antecedentes Nacionales: Cartagena, Manizales y Bogotá

Las investigaciones actuales sobre la espacialidad y la movilidad en Colombia coinciden en su mayoría en la necesidad de adoptar un enfoque integral para dar cuenta de ambos. En nuestro caso, la investigación que más se acerca a los componentes e interrogantes de la investigación es la de Sandra Carolina González, “El Uso Social del Espa-

cio Público y sus Vínculos con el Sistema Masivo de Transporte: caso Cartagena”. En este trabajo, la autora analiza la incidencia del sistema integrado de transporte masivo “TRANSCARIBE” en el uso social del espacio público en la ciudad de Cartagena. Dicha investigación no solo muestra las implicaciones físico-espaciales causadas por la construcción del sistema, sino que muestra también la influencia de éste en las relaciones interbarriales de la ciudad (GonzálezSaboya, 2009). En su conjunto, la investigación es una apuesta seria donde se desarrolla un marco conceptual amplio y un trabajo de campo afín a sus intereses conceptuales.

Por otra parte, se encuentra el trabajo de Diego Alexander Escobar y Francisco Javier García, “Análisis de Priorización de Proyectos Viales: caso Manizales (Colombia). En este libro, los autores dan gran importancia a la movilidad, al verla como el eje estructural en torno al que se articulan los demás componentes de la ciudad. Su trabajo consiste en la presentación de la metodología de priorización de proyectos de infraestructura vial; la cual, según los autores, a partir del análisis de los tiempos medios de viaje generados por cada uno de los proyectos, del análisis de la oferta y la demanda, del análisis del crecimiento urbanístico, etc., permitió la priorización de un proyecto infraestructural que tendrá la ciudad de Manizales entre el 2010 y el 2040 (Escobar G. &Garcia O., 2012).

También está el trabajo de Eduardo Alcántara Vasconcellos, “Análisis de la Movilidad Urbana: Espacio, Medio Ambiente y Equidad”. En dicho libro, el autor nos presenta como objetivo desarrollar una metodología de análisis de la movilidad de las personas en las ciudades. Para Alcántara, su libro busca superar las limitaciones de los análisis tradicionales que involucran aspectos de carácter técnico que son directamente cuantificables. Es un texto que compara varias ciudades (por ejemplo, Bogotá) en torno a la

movilidad y grupos sociales con características comunes en el uso del transporte (Alcántara Vasconcellos, 2011). En este último aspecto coincide con el trabajo “Presente y Futuro de la Movilidad Urbana en Bogotá: Retos y realidades” del editor Ricardo Montezuma. Dicho trabajo es un análisis del pasado y presente del transporte y la movilidad en la ciudad de Bogotá y busca insertar nuevos mecanismos de participación de la población ciudadana en aquel análisis (Montezuma, 2000).

Con respecto a los antecedentes legales el campo es amplio. Hay, por ejemplo, una cantidad de documentos, decretos y leyes que regulan la espacialidad y la movilidad en Colombia. Desde hace tiempo esto se ha convertido en una preocupación gubernamental y ha llevado a la búsqueda de políticas para la implementación de los objetivos que allí se proponen. Entre esos documentos, por ejemplo, está el “Documento CONPES 3260 de 2003” y el “Documento CONPES 3305 de 2004”; el Acuerdo Superior 295 del 9 de agosto de 2005; y el POT de Medellín.

3.2. Antecedentes locales

El antecedente más cercano que trabaje el tema de la movilidad y la espacialidad desde la perspectiva que aquí se ha propuesto es el “Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá”. La significatividad de este trabajo, además de su valor institucional, radica en que este surge por la necesidad de responder a las exigencias del gobierno nacional sobre movilidad y, al mismo tiempo, como instrumento para llenar el vacío en torno a esta nueva condición de las ciudades colombianas. Lo más interesante de este trabajo, es que maneja en su extensa exposición un enfoque integral de movilidad que supera toda visión reducida sobre la movilidad en términos de mera infraestructura vial (AMVA & CMR, 2009).

Otro trabajo que puede servir de antecedente a la inquietud de la inquietud es el artículo de Fredy López (2010), quien junto a otras dos personas, exponen el resultado de una investigación en la que se aborda el problema de la movilidad y lo relaciona con la ocupación del territorio en Medellín. Titulado “Relaciones entre el Concepto de Movilidad y la Ocupación del Territorio en Medellín”, este artículo ofrece claves interpretativas interesantes sobre la planeación del espacio en la ciudad. En la primera parte nos presenta una discusión en la que mira desde varios puntos de vista el concepto de movilidad, llegando a la conclusión de que es mejor, en su tratamiento, una noción integral que considere la relación entre las personas y su espacio.

4. OBJETIVOS

4.1. General

Comprender la influencia del SITVA sobre la apropiación y uso social del espacio (público) de sus alrededores, teniendo como puntos de referencia las estaciones Hospital, Aguacatala y San Antonio.

4.2. Específicos

- Caracterizar el espacio público intervenido e influenciado por el SITVA.
- Describir las formas de apropiación y uso de las estaciones Hospital, Aguacatala y San Antonio.
- Analizar la influencia del SITVA en el modo como las personas se apropian y hacen uso del espacio público.

5. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Las transformaciones que ha experimentado la ciudad de Medellín y los municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá en las últimas dos décadas en su movilidad y espacialidad, ofrecen nuevos escenarios que merecen ser abordados desde un enfoque sociológico urbano. La forma de pensar lo urbano y lo social durante esta última década ha puesto a confluír una diversidad de perspectivas que se sintetizan, p. ej., en las tensiones y retos surgidos de los últimos planes de ordenamiento territorial.

Es en este escenario complejo donde la movilidad y la espacialidad están inmersas. En las ciudades actuales la movilidad se convierte en el eje integrador de los demás componentes que conforman la planeación y organización del espacio, además de ser un aspecto de gran interés y preocupación para sus habitantes, principalmente para aquellos que viven en ciudades que su espacio está influenciado por fenómenos de metropolización, pérdida del patrimonio socioespacial y tendencias globales sobre el manejo del espacio. Así, la preocupación de nuestra investigación se centra en realizar un estudio sobre el uso y la apropiación del espacio público alrededor de las estaciones del Metro del Valle de Aburrá.

La implementación reciente del Sistema Masivo de Transporte en Medellín, tiene como arteria principal el tren metropolitano, cuya implementación la podemos encontrar en el Plan de Ordenamiento Territorial y más específicamente en el Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá. Teniendo en cuenta esto último, tomamos como unidad de análisis el espacio público a los alrededores del SITVA. Debido a la amplitud actual del sistema, hemos decidido delimitar el trabajo de campo a tres estaciones: San Antonio, Aguacatala, y Hospital. Estas estaciones en su conjunto



Cuadro 5: Esquema teórico y conceptual de la investigación

(elaboración propia, Autor 2014)

tienen los elementos suficientes para problematizar la relación entre movilidad y espacialidad (cuadro 5).

La incidencia que tiene sobre el espacio público el desarrollo de un plan de movilidad no es solo física y espacial. Cuando esta fortalece la conexiones entre las localidades a través de los espacios que son concebidos más allá de los circuitos dominantes de movilidad, se construyen canales sociales para el encuentro la solidaridad (González Saboya, 2009, p. 9). Los ciudadanos no solo usan las calles, plazas y demás elementos con la única y exclusiva finalidad de movilizarse, también lo usan para la realización de actividades de permanencia: recreación, consumo, acciones económicas para el sustento, socialización, expresiones culturales y tradicionales (González Saboya, 2009, p. 12).

La implementación de un sistema de transporte masivo puede transformar completamente las espacialidades socialmente construidas (cf. Augé, 2001). La tensión surge entonces entre un espacio concebido como mero medio de circulación de personas y mercancías, sin una apropiación real por parte de los ciudadanos, y un espacio concebido como el lugar para la realización del patrimonio y la continuación del mismo. La relación entre movilidad y espacialidad entra en conflicto cuando se miran los intereses sobre un espacio (público) concreto, sobre el que se demanda cierta funcionalidad que desconoce los filamentos (Lefebvre, 1972) que han hecho de ese espacio un espacio social y público, o dicho de otra manera se desconoce el derecho histórico a la ciudad.

6. HIPÓTESIS Y PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

Con la descripción que acabamos de realizar, planteamos la siguiente hipótesis de investigación: en Medellín, la influencia del actual sistema de transporte masivo (SITVA) sobre el espacio público que se encuentra cercano a éste, ha transformado y está transformando el modo como las personas se relacionan con dicho espacio y entre ellas. Se obtiene, como consecuencia, nuevas formas de uso y apropiación que en los próximos años serán determinantes en la hora de referirnos a la ciudad.

Para la comprobación de lo anteriormente dicho, elaboramos la siguiente pregunta de investigación: ¿Qué influencia ha tenido las intervenciones realizadas por el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá sobre la apropiación y uso del espacio? Entendiendo inicialmente aquella apropiación y uso como dos fenómenos que repercuten inicialmente sobre el espacio público.

7. MÉTODO Y PROCESO DE INVESTIGACIÓN

7.1. Metodología

La presente investigación es cualitativa, aunque tuvo en cuenta datos de carácter cuantitativos en su desarrollo y planteamientos. Como es costumbre, la investigación está dividida en varias etapas en las que se describen los momentos por los que atravesó el presente trabajo. Con ello, pretendíamos generar una discusión conjunta en la que «[se] realizan inferencias [que son] producto de toda [la] información recabada, para lograr [así] un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio» (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2006).

7.2. Análisis de Resultados

En la primera etapa se realizó la recolección de la información de fuentes secundarias: textos, artículos, monografías, fotografías, videos, datos estadísticos, etcétera. Para la sistematización de esta información se recurrió a la elaboración de ficha, además de la ayuda de la aplicación de computadora para la gestión de datos y referencias bibliográficas.

En la segunda etapa, tuvimos en cuenta el uso de técnicas de carácter cualitativo para la recolección de la información de fuentes primarias. En el trabajo de campo, tuvimos en cuenta procesos en los que se aprovechó el conocimiento de nuestros compañeros, como fue el caso del taller de cartografía social. Realizamos asimismo una descripción del lugar con ayuda de la observación participante. Finalmente, llevamos a cabo entrevistas semiestructuradas a personas que se encontraban frecuentemente en las estaciones objeto de estudio.

En la última y tercera etapa de la investigación nos ocupamos del análisis de la información y la difusión de los resultados. En ella se propone sistematizar y presentar lo que se ha obtenido en el proceso total de la investigación.

CAPÍTULO II

APROPIACIÓN Y USO SOCIAL DEL ESPACIO PÚBLICO A LOS ALREDEDORES DEL METRO

La presente parte del trabajo se propone realizar un análisis sobre los procesos de apropiación por parte de las personas de los espacios públicos alrededores del Metro. Para ello dividiremos el capítulo en dos partes. En la primera parte nos ocuparemos de realizar un recorrido histórico en el que pretendemos destacar algunas continuidades y rupturas sobre la movilidad y la espacialidad en Medellín. En la segunda nos ocuparemos de realizar el análisis de las estaciones Aguacatal, San Antonio y Hospital. A partir de lo desarrollado en estas dos partes, se elabora el contenido del capítulo tres, que tiene como eje central la memoria (categoría emergente).

1. UNA APROXIMACIÓN A LAS TRANSFORMACIONES EN LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MEDELLÍN: CONTINUIDADES Y RUPTURAS

La vía férrea fue la entrada del desarrollo en Antioquia y ha forjado la posibilidad de conexión con el progreso del país y con el mundo durante el pasado siglo XX, porque superaba los avances en materia de movilidad de personas de la “Carroza” —caballos de tiro— desde un siglo atrás en 1836. Con esto se hace hincapié en el inicio del cambio cíclico del espacio y el paisaje de la región y específicamente del territorio en torno al valle del río Medellín y de la topografía del valle de Aburrá. Fuera de eso, hay que tener presente que el tranvía existía desde 1921 en la ciudad (principalmente en aquellos terrenos donde era posible), mucho antes de la llegada del ferrocarril en 1929 con sus

bondades y propiedades para el desarrollo de la región y el país. Toda esta implementación de medios de transporte para la movilidad de Antioquia y Medellín en el siglo XX, genera cambios de los entornos y propicia espacios de uso público; en principio, alrededores de las estaciones, pero alternamente cambiando el territorio alrededor de la vía férrea (Poveda, 1974).

Las motivaciones económicas son fundamentales para comprender el cambio de una espacialidad. Las transformaciones de una espacialidad no tendrían fundamentos si no hay implicado el elemento productivo. Así se obtiene que:

Antioquia se encontró en una posición sumamente ventajosa en comparación con el resto del país (al terminar la guerra de los Mil Días). Su potencial productor era aún pequeño pero estaba intacto; sus muertos y heridos no fueron tantos como en otras regiones; había acumulado reservas de oro líquido; sus tierras estaban indemnes; y sus numerosos y prósperos campesinos del sur y del Quindío [...] Estaba pues, Antioquia, en la mejor posición para convertirse en un proveedor importante de manufacturas para el resto del territorio, ya que no de alimentos, pues sus suelos pobres nunca produjeron en abundancia". Es, pues, en este momento, al final de la guerra de los Mil Días, cuando Antioquia comienza a integrarse en realidad a la economía colombiana en conjunto, no solo como la pobre compradora de antes, sino ya como una importante proveedora (Poveda, 1974).

1.1. Dinámicas de transformación en la movilidad y el espacio público

La dinámica de expansión en cualquier territorio es social e inherente a la producción de espacios denominados públicos. En este caso, la transición de la vía férrea a la vehicular es explícita de la fuerza de la urbanización del país y particularmente de la ciudad de Medellín, la cual modifica de manera más constante el espacio físico y desde luego el urbano —de la centralidad a la periferia— más que otra región de Colombia.

Fruto de la industrialización, del desarrollo de las ciudades y de la concepción de lo urbano en el Valle de Aburrá, consideraremos las dinámicas como sociales, urbanísticas y transversalizadas por dinámicas económicas o afines a ella. La transición y los constantes cambios del paisaje en la ciudad de Medellín así como su evolución dan cuenta de ello.

Si a nivel mundial, en países como Alemania, Inglaterra y sobre todo los Estados Unidos, la transición y el desarrollo de la movilidad, además del creciente espacio social y público, es siempre histórico y progresivo con fundamentación en referentes políticos, económicos, culturales, y sociales. En este lado del mundo, se ha permitido siempre la transformación del espacio y la movilidad por una dinámica que propende —y aún lo es— a motivaciones de tipo económica lo concibe Lefebvre al mostrar la producción del espacio y de cómo se constituye (Lefebvre, 1978, p. 433).

En este sentido, lo urbano es esencial a la ciudad y cualquier lugar es bueno para que en él se desarrolle un contenido social que nace en la ciudad y que se expande por doquier. Lo urbano en la ciudad —Medellín y el Valle de Aburrá— es más que lo físico y no puede separarse de las prácticas sociales que en ella se generan (véase, Lefebvre, 1978, p. 99-102). Construyéndose alterna y paralelamente el espacio físico —cemento, madera, etcétera — también se generan prácticas sociales que con el tiempo se irán convirtiendo en tradiciones por la apropiación del espacio físico. Los cafés, bares, plazas, parques, etc., son una muestra histórica de ese espacio social apropiado por las personas y que genera primordialmente una producción social, simbólica, física y económica.

Con respecto a la movilidad es más observable, entonces, puesto que cualquier lugar urbanizado (por ejemplo, las tiendas como proveedores primarios y con una ubicación



Imagen 1: Movilidad y espacialidad en la primera mitad del siglo XX (Fuente: Fotos Antiguas de Medellín)

estratégica para los habitantes de una determinada zona) va evolucionado a la par del desarrollo de vías y de flujo de personas como se observa también en la evolución del transporte de personas. Los negocios o las empresas no son sostenibles económicamente sino se desarrolla paralelamente el flujo de personas, es decir, la movilidad.

El espacio es producido y se transforma debido primordialmente por razones económicas que genera también una producción social, aunque no se concibe como algo de manera integral y de sostenibilidad en el tiempo, trayendo como consecuencia la producción de una memoria colectiva difusa. Lo que importa es el crecimiento y el desarrollo económico bajo las mismas condiciones para todos, aunque se beneficie de forma desigual la población en su conjunto (Delgado, 2013, pp. 1-3).

1.2. Medellín antes y después del Tren Metropolitano (Metro)

Si bien el ferrocarril fue el que trajo desarrollo a la región gracias al transporte de carga, mercancía y personas (Poveda, 2012), el tranvía es —desde cierto punto de vista— el

que cambia el paisaje urbano en materia movilidad de personas (colectivas, más precisamente) o, en otro sentido, el que da inicio al desarrollo de transporte urbano de personas, transformando lentamente un paisaje en uno urbano, en una geografía urbana, un espaciourbano y social como el que demandaba la ciudad en sus calles, en las plazas y lo urbano existente como conjunto de posibilidades.

Del transporte público del tranvía de sangre (llamado así porque consistía en vagones que utilizaban como fuerza de arrastre a mulas y caballos), el cuál fracasó por el desarrollo de las vías y dio paso a los vehículos, es el primer referente para concebir el metro como sistema masivo de transporte.

Pero en la parte urbana del Valle de Aburrá desde 1930 el vehículo necesitó de vías para transitar y las famosas “chivas”, primero, y más tarde los autobuses, Esto genera entonces la producción de espacios físicos, de estructuras no solo viales para la creciente demanda de personas que necesitaban movilizarse por diversos motivos sino también para la sociedad en su conjunto. Se reitera el desarrollo de la parte central hacia la periferia en construcción de dicho desarrollo en vías, infraestructuras, etc., aún fundamentado en el lecho del río y de las ya no usadas vías del Ferrocarril de Antioquia y del Tranvía.

El Metro se concibe como SITVA desde finales de los 70s pero se ve en realidad hasta el segundo lustro de los 80s, con la construcción de las columnas del viaducto. Con ello fue inaugurado y puesto en funcionamiento con dos líneas en noviembre de 1995. Las dos líneas —A (norte-sur) y B (centro-occidente)— funciona progresivamente a la par de la generación de cambios en su entorno y trayecto, produciendo en las estaciones modificaciones significativas, aún mayores cuando entran en funcionamiento los cables —J (occidente) y K (oriente)— que proyectan su creciente uso por las dinámica econó-

mica, además de las transformaciones del espacio público; generando una connotación a este aspecto de manera particular (el de lo público). Fuera de eso:

Cuando se inició la operación de la primera línea del Metro en el año 1995, existía una empresa operadora concentrada en garantizar el mejor servicio al cliente. Esta directriz, que se ha fortalecido año tras año, llevó a la Empresa a emprender un ejercicio de planeación que terminó en el primer plan estratégico de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá –ETMVA–. En el año 2000, tras finalizar este estudio, surgió un veredicto determinante para el futuro de la organización: se debían tener corredores de transporte masivo que integraran a la comunidad de la poblada periferia del Valle de Aburrá, para alimentar al Metro siguiendo un modelo de espina de pescado para aprovechar así el eje natural articulador del Valle, es decir el corredor del río Medellín (metro, 2013, pp. 6-7).

1.3. Actualidad de la Movilidad en Medellín

El SITVA es un sistema de transporte masivo que se piensa como un sistema “reconocido internacionalmente y que posiciona la ciudad como uno de los destinos más apetecidos en Colombia por su pujanza, desarrollo y tecnología. Esta es la empresa de los antioqueños, símbolo de cultura, civismos y beneficio social; la empresa que mantiene un compromiso permanente con la calidad de sus procesos, el ambiente y la seguridad. El metro es un icono de la ciudad de Medellín y los municipios del Área Metropolitana. NO es sólo un medio de transporte.” (Metro, 2013).

El pilar de las crecientes campañas de la administración municipal de la ciudad de Medellín ha sido su modelo de movilidad. Con proyectos integrados, además del metro (con sus dos líneas), los cables a Santo Domingo y San Javier, el Metroplus (con estaciones en el centro y desde y hasta Aranjuez y Belén), los buses articulados (de la periferia a las estaciones), su relación estrecha con proyectos como Las Escaleras Eléctricas en la Comuna 13, el sistema de bicicletas ENCICLA y el Tranvía que actualmente se

encuentra en construcción (junto a los Metrocables a la Comuna 8 y 9, que también están en proceso y planificación), la ciudad ha consolidado lentamente una imagen sobre su movilidad que le ha permitido distanciarse, como un caso exitoso, de los problemas sobre movilidad y espacio público que tiene una ciudad como Bogotá (Metro, 2013, p. 32). En palabras de la empresa Metro:

Con rieles que atraviesan el Valle de Aburrá de punta a punta, como una espina dorsal que comunica la ciudad, la red de movilidad Metro integra a los antioqueños con diversos medios de transporte pensados para persistir en el tiempo, procurando siempre estar a la vanguardia de las exigencias tecnológicas y operando de manera amigable con sus usuarios, sus trabajadores y con el medioambiente (Metro, 2013, p.7).

El Metro tiene proyectado la construcción de otro Tranvía, pero principalmente la construcción de un cable en la Comuna 6 que llegue al Cerro el Picacho. Esto con clara dirección de la Alcaldía de Medellín y la Gerencia del Metro, anunciado el 10 de septiembre por los medios de comunicación (Metro, 2013).

En esta cadena progresiva de obras que impacta la vida urbana se observa (González Saboya, 2009) —además del impacto mediático que genera o representa— que hay un cambio en la dimensión arquitectónica que, en primera instancia, en un tiempo transitorio, es espacio abierto de libre circulación para ir cerrándose con el paso del tiempo y las circunstancias. Al reducirse por la privatización, de alguna manera las personas construyen nuevos espacios mediante su uso y apropiación, lo que empobrece el espacio público y resignifica otros lugares (Borja, 2003). Los parques, las plazoletas, bulevares, los puentes, etc., que unen terrenos separados por la topografía, y que son obras completamente que el metro diseña en ajuste para el necesario fluido de la movilidad. Todo

esto se plantea en una concepción contemporánea del espacio público no funcional únicamente a la movilidad ni la circulación de capital.

Es claro que el aumento de la demanda de servicios de la movilidad Metro, que contrae flujos por sus obras e infraestructura, no solo por los usuarios del servicio. Esta especie de arquitectura se plantea obedeciendo y proyectándose de acuerdo a la ley vigente sobre sistemas masivos de transportes —decreto 3109 de 1997— en su capítulo uno y en el ámbito de ampliación que lo necesita en el proceso de integrar los diferentes sistemas, a la vez que se materializan en infraestructuras o, mejor dicho, en espacios físicos adecuados para posibilitar la circulación; es decir, la movilidad en los nuevos espacios público. Espacios públicos porque en primera instancia son de la administración para uso público, pero esto es un tipo de control que con el tiempo podrá tener otro significado en su apropiación y uso.

En la actualidad Medellín tiene una importante y destacada gestión en la implementación de variados sistemas de transportes, los cuales son integrados al SITVA (Metro, 2013, p. 32). Igualmente, desarrolla obras que impacta y generan una gran expectativa en la población que trasciende y posibilitan el mejoramiento de la calidad de vida no solamente en aspectos relacionados con la movilidad. Allí se podrá valorar la relevancia del espacio social que produce el desmonte del espacio vial para el uso de los nuevos sistemas; pero, en particular, se debe considerar la generación de espacios por parte de personas que como humanos usan y construyen el espacio público desde el encuentro entre el espacio y la sociedad (Santos, Vargas López de Mesa, Gloria María & Martínez Rigol, 1996, pp. 28-29).

2. APROPIACIÓN Y USO SOCIAL DEL ESPACIO EN LAS ESTACIONES AGUACATALA, HOSPITAL Y SAN ANTONIO

El espacio público en los sectores aledaños al sistema Metro se puede tratar como una relación de espacios (públicos y privados) y en un marco social amplio por cuanto el espacio físico construido y el uso social de apropiación de espacios responden a aspectos socioculturales, políticos, arquitectónicos y simbólicos identitarios que son fruto de la interacción y la inminente circulación de personas en la cotidianidad del sistema en su conjunto, y en su particularidad de los alrededores de las estaciones Aguacatala, Hospital y San Antonio. La influencia creciente y por temporalidades que genera las privaciones físicas por tradiciones cambiantes o más bien en adaptación con tendencias del capital y de la interacción natural y social de las personas, se observa diferenciada en unos aspectos y en similitud con otros, según lo observado (anexo 1).

2.1. Estación Aguacatala

Dentro del sistema masivo de transporte es considerada de movilidad baja por el la empresa Metro de Medellín. Su afluencia se debe a que se encuentra en dos tipos de públicos que la transita. Por una parte está la masa de trabajadores de los sectores de Guaya-bal e Itagüí, históricamente asentados a causa de la industria y el comercio en el lado occidental de la estación. Por otra parte están las personas que viven en el lado oriental, un sector de residencias conformado principalmente por los barrios Aguacatala y Santa María de los Ángeles del Poblado (considerado estrato 5 y 6). Ambos sectores están unidos y relacionados por el puente vial de la calle 12 sur con carrera 48 c y la autopista sur, con la particularidad de tener gran transitividad que genera una movilidad cotidianamente alta. Históricamente, el uso de la estación se mantiene físicamente con

espacios reducidos —solo tiene entrada y salida por la puerta norte— que desemboca exclusivamente al transporte público. Cuando el Metro no funciona las actividades económicas o la vida comercial se ve reducida. Antes del Metro siempre la ruta sur del costado occidental se mostraba en horas de las mañanas muy congestionada y en horas de la tarde el turno era para la ruta al norte en el costado orientado.

La apropiación es relativamente temporal y privada mientras hay un flujo de personas y por ende hay una cantidad limitada de comercio formal —controlado por el SITVA— e informal, siendo más puntual una muy precaria actividad comercial que en poco se refleja si funciona el Metro. La interactividad ha sido socioculturalmente de encuentro mientras se transita o se cambia de sistema, es decir, cuando pasa del metro al bus o al taxi, etc., y viceversa. Hay poca apropiación con una característica identitaria, igual a la oleada de grupos que como enjambres de personas que usan caminos y vías.

2.2. Estación Hospital

Es una estación con tradición histórica de instituciones como el cementerio San Pedro, la Clínica León XIII, el Hospital San Vicente de Paul con cercanías a la Universidad de Antioquia por la calle Barranquilla —calle 67— y con el cambio importante de esta calle en el antiguo sector de Lovaina sobre la carrera Bolívar —carrera 61—.

Esta calle Barranquilla, modificada poco tiempo por la implementación del Metroplús con su estación de transferencia, ha generado una serie de adecuaciones físicas y culturales; pero, fundamentalmente, económicas. En efecto, la cotidianidad de los cinco lugares aledaños a la salida de la estación, se ven drásticamente transformados a partir de las cuatro de la tarde; más allá de la terminación del servicio del Metro. Este cambio también es espacial en cuanto se limita privatizada y temporalmente el espacio de utilidad.

En los alrededores de la glorieta se ven modificado el espacio de tránsito —no exclusivos para usuarios del Metro con una apropiación temporal que crean una especie de túneles por parte de una treintena de negocios informales de chuzos de carnes asadas; que para el caso de ciertas personas se ven limitadas y que para el público que la consume un sector de apropiación como para los venteros. Este espacio de encuentro ha sido histórico y se multiplicó su apropiación considerablemente con la adecuación de las espacialidades de la estación.

2.3. Estación San Antonio

Esta estación es la de intercambio del flujo de personas de las dos líneas —A norte y sur, y B oriente y occidente— del SITVA ubicada entre las calle Pichincha, Maturín y Amador y que cruza la histórica carrera Bolívar —calles 46,47 y 48 con la carrera 51— con la futura transferencia al sistema del Tranvía que se encuentra en construcción para entrada en servicio en el 2015. Esta estación tiene debajo de su edificio, el viaducto por el cual circulan personas —no solo de usuarios del Metro— que generan una diversa gama de encuentros y de apropiación. En efecto, el comercio formal e informal, la clientela de estos, el turismo, los funcionarios, además de vehículos y de personas que laboran o transitan por el sector; son los que cotidianamente —con Metro y Tranvía o sin estos— generan apropiación con la “privatización” y el uso del espacio público. Aunque también con temporalidades y por subsectores de acuerdo al control que sea ejercido por la función pública de funcionarios y fuerza pública e ilegales.

El análisis realizado se lleva a cabo estudiando las percepciones de los habitantes e identificando en ellas sus relaciones particulares con el espacio y buscando entender la manera de relacionarse y de habitar el espacio que cada persona posee.

Partiendo de esta premisa fue necesario recurrir al instrumento de la entrevista semiestructurada con personas representativas de las estaciones del Metro estudiadas (Hospital, San Antonio y Aguacatala), a las cuales se les indagó por aspectos que serán relacionados más adelante.

Cabe aclarar, que para el desarrollo y análisis del ejercicio investigativo fue fundamental partir de teorías que dan una explicación al concepto de orden en la modernidad (Giddens, 2000), que pueden explicar la implementación de los sistemas de transporte masivo en la ciudad como un recurso de organización de la misma que implica además limpieza, seguridad, condiciones favorables, racionalidad, eficiencia, funcionalidad con espacios públicos diseñados de manera estratégica para condicionar el comportamiento de los ciudadanos. Pero, ¿esta respuesta de los gobiernos actuales, está considerando los procesos de interacción, interrelación social y espacial, y de construcción colectiva de los individuos? ¿Cuál es el rol del STVA en la creación de lugares propicios para el desarrollo de costumbres sociales, desarrollo de la diversidad y otras dinámicas sociales? Todas estas son preguntas que se destacaron en las entrevistas, dando respuestas insatisfactorias con respecto a la participación política y social de los ciudadanos en la planeación de los espacios sociales, pero con acciones individuales positivas que implican resistencia y apropiación de los mencionados espacios pese a las dificultades físicas allí encontradas. Por ello, es de resaltar durante las entrevistas un énfasis primordial en las dinámicas sociales antiguas y actuales de la población que habita esos espacios y que es traducido en apropiación del espacio público (por ejemplo, actividades de ocio y recreación).

Entonces, al momento de sistematizar la información, surgió la idea de homologar algunas respuestas de las entrevistas que bien podían ser agrupadas en una sola categoría

pues se encontraron variables compartidas entre las estaciones Hospital, Aguacatala y San Antonio: apropiación, uso comercial, tránsito, flujo de gente, tradiciones, transformaciones e identificación histórica. En todas las estaciones hay un uso generalizado del espacio para actividades de movilidad, y actividades comerciales o económicas (vendedores informales o actividades gastronómicas como las de la estación Hospital), de tránsito y de esparcimiento, así mismo para el caso de la estación de San Antonio, se identifican muy arraigadas actividades de socialización y encuentro, diversidad y esparcimiento, correspondientes con nuestras categorías de uso y de apropiación del espacio. Sin embargo, es evidente también el deterioro visual del paisaje y la invasión de este espacio público por parte de vallas, avisos, ruidos, contaminación y el tránsito peatonal-vehicular.

Por parte de los entrevistados, Cesar Arteaga y Alexis A., también se observó una composición del espacio público físico, es decir, aquello referido a dotación de andenes, parques y plazas. Así mismo, se destaca una percepción de los equipamientos, actividades y sus usos. Por ejemplo, se identifican puntos de acceso al transporte público articulado que son identificados como eje de transformación de las dinámicas allí establecidas. De manera pues que se percibe un uso importante del transporte público pero que hace evidente el caos generado por el alto y no contemplado flujo peatonal y vehicular del sector. También se hizo evidente la percepción de una enorme improvisación en la dotación relacionada con la implementación de nuevas etapas del sistema masivo de transporte que los ha perjudicado en la realización de sus labores cotidianas. En la construcción de esta percepción del espacio público físico y social, por parte de los entrevistadores se recurrió a la búsqueda de información secundaria que diera cuenta de los movimientos y

funcionalidades del espacio que se han modificado a partir de las intervenciones del SITVA y de las cuales dieron cuenta los entrevistados.

CAPÍTULO III

LA APROPIACIÓN Y EL USO DEL ESPACIO PÚBLICO

En esta parte nos proponemos realizar una exposición de los resultados de la investigación, teniendo en cuenta el trabajo de campo y la bibliografía trabajada. Hemos dividido el capítulo en dos partes, en la primera realizamos una reflexión sobre los problemas que puede presentar el SITVA debido a su actual expansión. En la segunda hablamos del problema de la memoria y su relación con el actual sistema integrado de transporte masivo de Medellín. A partir de lo que en estas partes elaboremos, plantearemos al final unas conclusiones sobre el tema.

A diferencia de las partes anteriores, en esta se presentan los resultados de la investigación a través de una reflexión que tiene como punto central el tema de la memoria. A lo largo del proceso de investigación esta categoría fue lentamente adquiriendo relevancia, pero desde una posición social del sujeto que nos obligó a asumir conceptos como el de patrimonio desde una postura distinta, donde se destaca las relaciones entre los individuos y su influencia sobre una espacialidad concreta en la que se configuran representaciones, simbolizaciones y concepciones de ciudad y sociedad.

1. PROBLEMAS ESTRUCTURALES DEL ACTUAL SITVA

Si se hace una comparación con otros sistemas férreos de ciudades metropolizadas, como el de Buenos Aires, Ciudad de México y Rio de Janeiro, el de la ciudad de Medellín es pequeño y simple (anexo 2). Solamente cuenta en la actualidad con dos líneas que van de sur a norte y de la zona centro de la ciudad a occidente y que son administradas

por la empresa Metro de Medellín. Así mismo cuenta con la antigua ruta del Ferrocarril de Antioquia, hoy en día inutilizada debido a que es una vía angosta y ya no se fabrican trenes para dichas vías. Esto contrasta por ejemplo con el de Ciudad de México, que en la actualidad cuenta con más de diez líneas (anexo 3) y una ruta ferretea que atraviesa el Valle de México. Aunque, como es natural, se deben guardar las proporciones, puesto que Ciudad de México es mucho más grande que Medellín y tiene una población mucho mayor.

Esta simplicidad de su vía férrea (línea A) ha permitido que se piense el tren metropolitano como la “espinadorsal” del sistema integrado de transporte masivo. Por lo que la mayoría de modalidades de transporte que actualmente tiene el SITVA confluyen o tienen como punto de encuentro el Tren Metropolitano. Con el tiempo, se puede tener una congestión en el sistema, debido a la creciente demanda en el uso del tren. Este problema resulta altamente problemático para la empresa Metro. En las horas pico o de mayor movilidad de ciudadano (entre las 5:00 a las 9:00 am y las 4:00 pm a las 7:00 pm), la frecuencia de viajes no satisface la demanda creciente de pasajeros. En este sentido, el metro de Medellín con el tiempo carecerá de la infraestructura suficiente para atender la demanda de todos aquellos pasajeros que, al hacer uso de las rutas integradas, el Tranvía y Metroplús, usan el Metro para llegar a sus trabajos u hogares.

Otro problema que presente el sistema tiene que ver con la puesta en marcha del Metroplús. Este consiste en el hecho de que prácticamente las estaciones y rutas del Metroplús en gran parte de su trayecto van paralelas al Tren Metropolitano. Fuera de eso, vincula indirectamente dos centralidades de la ciudad que, debido a su importancia y tamaño, deberían tener un acceso directo al Metro, es decir, una estación férrea en vez de una estación del Metroplús. Esta planificación de las rutas del Metroplús hace que no

se aprovechen otras zonas de la ciudad y que el impacto, pensado desde la posición de los individuos, sea mucho menor del que se esperaba, si solo se comprende la movilidad como el desplazamiento y punto de llegada de individuos y mercancías y no como una posibilidad para la apropiación de nuevos espacios.

Por otra parte, la implementación de las rutas integradoras ha evidenciado en su puesta en marcha serios problemas de coordinación e infraestructura. Si bien abaratan los costos de transporte del ciudadano promedio y que viaja frecuentemente, esta reducción se ve seriamente comprometida por el tiempo promedio que ahora una persona que usa las rutas alimentadoras invierte para llegar a su destino. Constante son las quejas de la demora que hay entre la partida de un bus alimentador y la llegada del otro. Igualmente se evidencia que la oferta de autobuses que se tienen para un sector determinado es significativamente menor a la demanda que hace del mismo los habitantes de los barrios periféricos y no periféricos de la ciudad de Medellín.

Adicionalmente, con el caso anterior observamos otro fenómeno relacionado con la implementación y la puesta en marcha del SITVA. Consiste en la pérdida de las experiencias previas y ganadas por las personas sobre el espacio. Las condiciones espaciales de muchos barrios de la ciudad exigen de vehículos para el transporte de pasajeros que sean pequeños (busetas) y con una tracción que tenga la capacidad de sortear las distintas pendientes de la ciudad. Los buses que utiliza actualmente la empresa Metro son anchos y no tienen la tracción suficiente para llegar a las zonas que anteriormente cubrían empresas privadas o de particulares. Así que para poder llegar a ciertas zonas barriales con su servicio de buses alimentadores, la empresa Metro tuvo que comprar los antiguos carros de transporte público que cubrían anteriormente la zona.

Lo anterior solamente es un caso del modo como en la ciudad de Medellín la implementación de un sistema de transporte masivo (en general, todo plan de movilidad) ha significado para la ciudad la pérdida de la memoria colectiva de los espacios públicos y la privatización de los mismos a través de formas sutiles de dominación como en este caso es la llamada “Cultura Metro”. La construcción del viaducto por toda la avenida Bolívar, significó en su momento la pérdida de un espacio con memoria. El viaducto del Metro contribuyó a que un espacio amplio y público, donde se escucha música de bar y bohemia latinoamericana de la primera mitad del siglo XX, fuera poco a poco desapareciendo. De la cantidad de bares que anteriormente se podían encontrar en aquella avenida, en un sector muy cercano a la estación San Antonio, solo queda el bar Málaga.

Desde hace mucho tiempo, el bar Málaga ha sido un punto de referente en la ciudad, no solo espacialmente hablando sino también mirado desde un punto de vista completamente histórico. Y a pesar que la implementación del sistema masivo de transporte masivo ha significado la pérdida de una patrimonio en la zona, este se ha mantenido a lo largo del tiempo y ha llevado a cabo procesos de recuperación de la memoria que se pueden interpretar como un claro ejemplo de una reapropiación del espacio que ahora está transformado por la estación San Antonio, concebida en su diseño como un lugar de flujo y movimiento de personas y no como un lugar para el encuentro y la socialización.

Las intervenciones y transformaciones físicas llevadas a cabo por la empresa Metro en ciertas espacialidades de la ciudad (Estación Hospital, Aguacatala y San Antonio), tienen el gran problema estructural de que los planes de movilidad y las intervenciones sobre los espacios no tienen una continuidad histórica y no tienen en cuenta la relación que las personas establecen con los espacios. Actualmente, se lleva a cabo la construc-

ción de un Tranvía que ya había existido durante la primera mitad del siglo XX. Ahora se presenta como novedoso y una solución bondadosa a los problemas de movilidad en la ciudad. Sin embargo, se puede ver que con respecto a su espacio público y la espacialidad en general, las decisiones políticas y económicas no tienen memoria sobre el propio espacio que intervienen. En este sentido se podría estar hablando de una “tragedia de la memoria” en la ciudad de Medellín, si no fuera por los procesos de apropiación que las personas hacen del espacio público desde su cotidianidad y no cotidianidad.

2. LA APROPIACIÓN Y USO DEL ESPACIO COMO UN ACTO QUE REVINDICA LA MEMORIA

El principal hallazgo de esta investigación consiste en ver en las acciones e interacciones cotidianas que los habitantes de Medellín realizan entre ellos, cuando se encuentran en un espacio público, como actos y acciones que reivindican la memoria y el patrimonio (en el sentido dado a este concepto por Delgado). Una mirada sociológica sobre el espacio urbano, teniendo en cuenta criterios fundamentales de la sociología urbana, nos permitió centrar nuestro interés en aquellos elementos no físicos que determinan la construcción social del espacio, a pesar de la pérdida física de referentes simbólicos y abstractos sobre el espacio público. Este hecho consiste básicamente en una representación del espacio que no obedece a las lógicas de movilidad dadas por empresas como el Metro o la propia alcaldía de Medellín (entre cuyas labores se encuentra la de dinamizar el espacio público como un espacio de servicio).

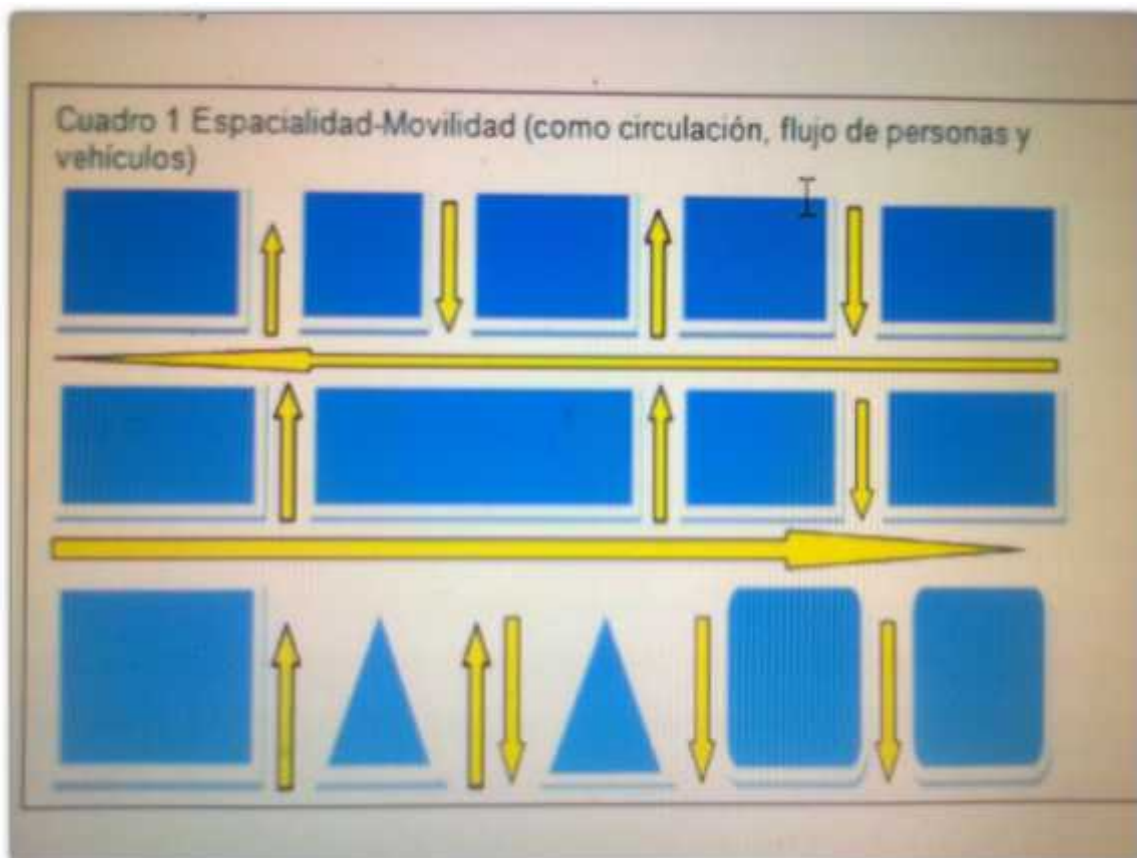
El espacio público como un espacio donde se llevan a cabo procesos relacionados con la memoria y el patrimonio encuentra su mayor expresión en una espacialidad como la del Parque Berrío, que a pesar de las intervenciones realizadas en los 80s y 90s continuó

conservado formas definidas de interacción y relacionamiento que determinan y diferencian dicho espacio. Pero esto es lo más evidente y de las primeras cosas que se pueden observar en dicha estación. Por lo que solamente nos concentraremos en las estaciones que elegimos para el análisis.

Un actor social como lo es el bar Málaga presenta procesos en los que se reivindica una memoria del espacio y de las relaciones que allí se daban entre los individuos. Además de tener un programa cultura amplio que se extiende durante todo el año, el bar Málaga realiza actos públicos de apropiación del espacio donde se reivindica, entre otras cosas, la cultura del tango y la bohemia. Igualmente hace parte de una corporación (Coporbo-livar) que se encarga del cuidado y mantenimiento del sector, de su conservación como un referente de ciudad a pesar de la transformación tan radical que sufrió la avenida Bolívar con la construcción del viaducto del metro. En ocasiones, se toman la plazoleta San Antonio y se realiza allí actividades culturales relacionadas con el canto y el teatro (Tangovia).

Pero además de ser un proceso de reivindicación de un patrimonio colectivo, es un proceso pedagógico, por lo que hay un fuerte interés por parte de este actor social sobre los jóvenes. Esto con el objetivo de continuar con un legado cultural que para uno de sus agentes la empresa Metro modificó con “su viaducto” y “estación de cemento”. La transformación radical del espacio no impidió que se siguiera dando relaciones entre las personas que reivindican y definen un patrimonio colectivamente construido sobre dicho espacio.

En este sentido, las formas de concebir el espacio público por parte de las personas que se lo apropian se alejan de una lógica completamente justificada por aquello que Lefebvre y Harvey critican con respecto a un espacio que niega su condición por condicionarse a lógicas de relaciones de poder e ideológicas que se vinculan a procesos económicos. Siendo así las cosas, hay una bifurcación de aquella concepción clásica del espacio como un espacio para la circulación y de tránsito hacia el Metro (cuadro 6). El espacio se valoriza económica y en esta valorización se convierte en un escenario de disputa entre los que circulan, se apropian y los que controlan el espacio (actores legales e ilegales).



Cuadro 6: Circulación y flujo de personas y vehículos (Fuente: Autor, 2015)

En la actualidad, el espacio aledaño a la estación San Antonio tiende a ser el más transformado física, cultural y socialmente. Esto contrasta con el espacio público que está a

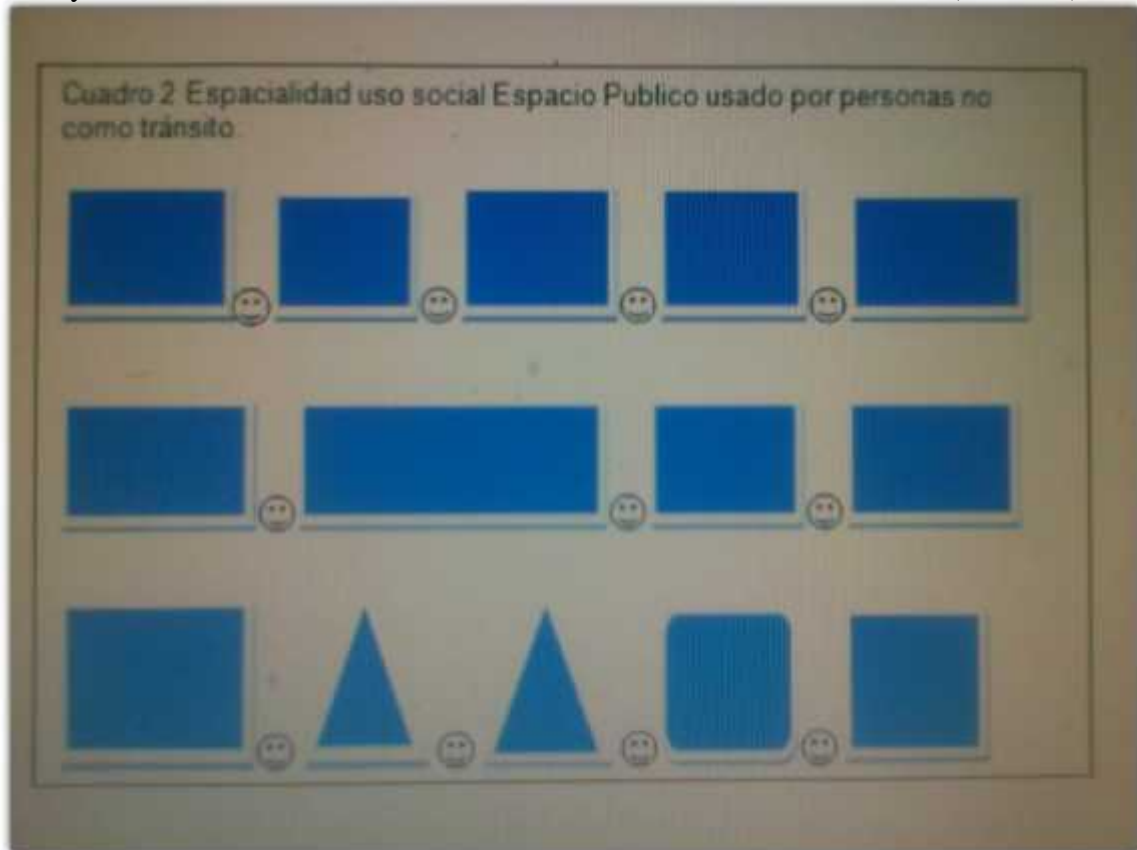
los alrededores de la estación Aguacatala, una estación que desde sus orígenes ha estado asociado a la FLA (Fabrica de Licores de Antioquia) que se encuentra ubicada en el sector occidental del río Medellín y que representa una identidad y un imaginario obrero del sector industrial de Medellín. Ahora bien, al lado oriental de la estación está el sector residencial, comercial y financiero, lo que hace de la estación un punto de paso históricamente construido. Es un espacio público construido a partir de las intervenciones.

A diferencia de la estación San Antonio, cuya apropiación del espacio público alrededor estaba antes de la intervención de la empresa Metro, el espacio público alrededor a la estación Aguacatala se fortaleció y complementó con la construcción de la misma. Debido a su condición, que es prioritariamente de tránsito y movilidad, su espacio público alrededor es uno de los que menos modificaciones ha recibido, esto es, un espacio público históricamente sostenido que se plantea a futuro mantenerlo en la misma condición. Su principal característica es que es una espacialidad donde no se evidencia fuertes tensiones entre los actores que se la apropian y usan.

El patrimonio colectivo de este espacio público se encuentra estrechamente unido al proceso de industrialización y cultura obrera de la ciudad. Hoy en día se sigue manteniendo el encuentro entre la clase obrera trabajadora de los distintos agentes económicos de la zona (la Mayoritaria, la FLA, Call Center); principalmente en el sector occidental de la estación, donde la gente ha generado puntos de encuentro, situación que no ocurre en el lado oriental de la estación donde el espacio público está destinado exclusivamente a la circulación y tránsito de personas y vehículos.

Una estación que combina características de ambas estaciones es la estación Hospital. Por una parte, su espacio público alrededor es apropiado y usado por las personas y, por

la otra, un espacio que tras ser intervenido por el Metro ha recibido fuertes transformaciones de su espacio. Cotidianamente hay una transición y transformación en el uso social del espacio social que abarca diferentes ámbitos de lo urbano: el social, físico, político y económico. Esta transformación tiene unas horas definidas del día (cuadro 7).



Cuadro 7: Uso social (Fuente: Autor, 2015)

Con la entrada en funcionamiento del Metroplús (2013) en las horas de la mañana hasta el mediodía ha aumentado el flujo (personas que hacen transbordo) y tránsito (personas que eventualmente pasan por la estación) de ciudadanos. En este sentido hay principalmente un uso del espacio, caracterizado por la necesidad de movilidad. Las personas usan este punto para llegar a la zona hospitalaria y al cementerio, dos referentes históricamente anteriores al metro y sobre los que ha habido un reconocimiento por parte de

los habitantes de la ciudad. Este ritmo del espacio se mantiene hasta las tres o cuatro de la tarde, donde se un cambio radical y trascendental.

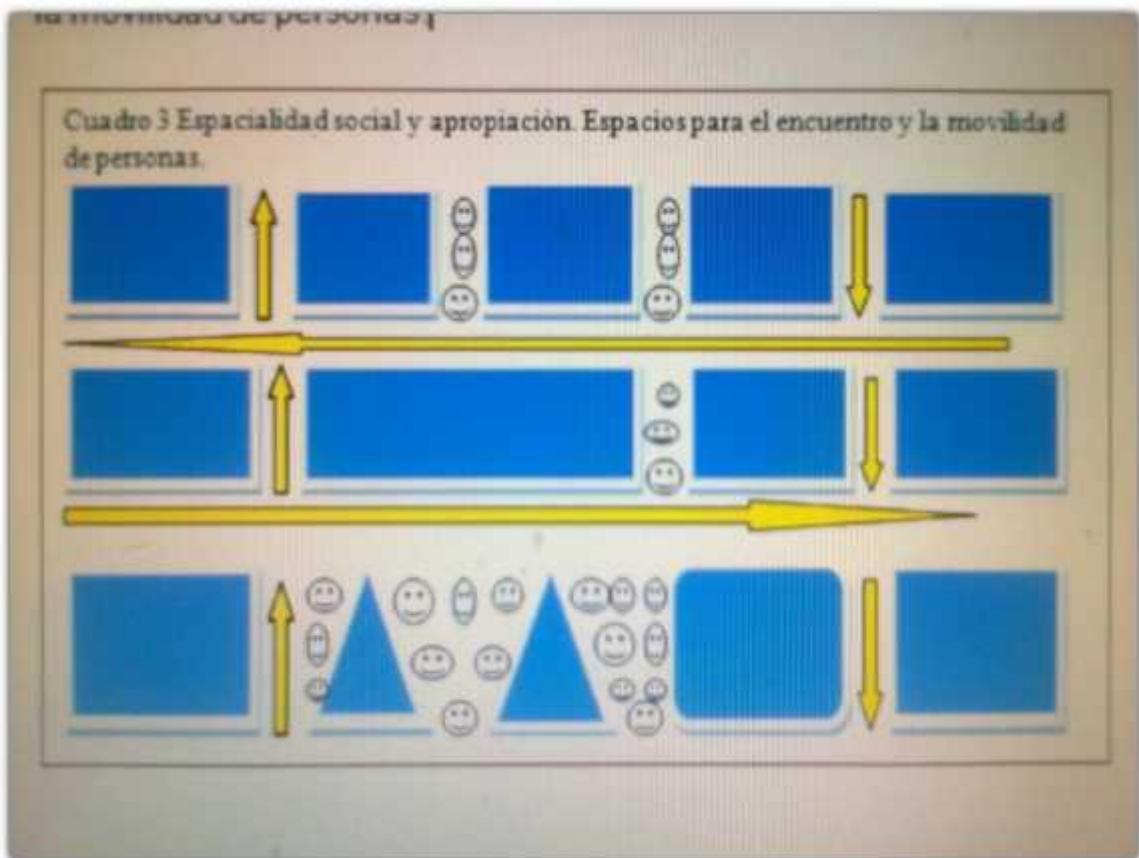
En efecto, de tres a cuatro se da inicio a todo un proceso socialmente constituido de apropiación, transformación y embotamiento del espacio público que llega hasta la madrugada. También se caracteriza por el interrelacionamiento de actores que ejercen un control y dominio sobre el espacio, generando lógicas de uso que se pueden considerar un proceso de semiprivatización. En este espacio público hay relaciones sociales que forman un patrimonio sobre dicha espacialidad, este patrimonio se matiza generacionalmente y constituye un punto común y de memoria para los habitantes de Medellín.

La transformación más evidente sobre el espacio público aledaño a la estación Hospital es la física. Se pasa de un espacio público amplio a uno reducido, limitado y delimitado. Pues la cantidad de personas que circulan y usan el espacio va disminuyendo en el periodo de tiempo de la tarde a la madrugada. Estas tienen que relacionarse con otro grupo de personas que apropian del espacio de dos formas distintas, y en esta apropiación lo reducen, económica y socialmente. Económicamente porque hay un grupo de actores que desempeñan una actividad gastronómica con fines económicos; socialmente porque hay una clientela que reconocen en el lugar un punto de encuentro y alimentación. La confluencia de todos estos actores ejercen una apropiación y uso social del espacio, todos ellos hacen de dicha espacialidad un lugar con identidad y memoria.

Una de las particularidades de la Estación Hospital es que hay una adecuación del espacio. Los venteros adecuan el espacio para su actividad con mesas, bancas, fogones, carpas, conexiones eléctricas, entre muchos otros elementos, y de este modo genera un “efecto túnel” con el espacio público donde el transeúnte tiene la sensación de encon-

trarse en una feria gastronómica en un espacio reducido. En este sentido, los venteros privatizan momentáneamente el espacio público.

Anteriormente afirmamos que el espacio público aledaño a la Estación Hospital tenía una apropiación y uso antes de la llegada del Metro, que con la intervención de calle Barranquilla (Calle 67) para el Metroplús el paisaje físico se modificó; conllevando a la marginalización de un sector históricamente reconocido como Lovaina. Con una población que se componía de comunidad LGBTI y que ejercían la prostitución, además de otras actividades, este sector fue desplazado y se amplió y readecuó la calle Barranquilla. En estos términos, es en esta estación donde más entra en tensión y conflicto las relaciones de poder que se ejercen sobre la construcción histórica del espacio social.



Cuadro 8: Espacialidad y apropiación (Fuente: Autor, 2015)

La particularidad del espacio público en la estación analizada es que, en términos de memoria, hay una yuxtaposición de una memoria colectiva anterior a la existencia física de la estación con una memoria colectiva construida y que se sigue construyendo después de la construcción de la estación hospital. En este sentido, el reconocimiento y la identificación de lo anterior y lo nuevo da entender que hay un patrimonio sobre el espacio y formas de relacionamiento que constantemente están redefiniendo el espacio (cuadro 8).

3. CONCLUSIONES

Desde la mirada de los ciudadanos, la planeación no parece considerar en la creación de espacios, disposiciones que sean propicias para el desarrollo de costumbres sociales, desarrollo de la diversidad y otras dinámicas sociales de interacción entre los individuos. Es una planeación funcional para el SITVA.

Los ciudadanos tienen acciones de resistencia y apropiación de los mencionados espacios pese a las dificultades físicas allí encontradas. Por ello, es de resaltar durante las entrevistas un énfasis primordial en la conservación de dinámicas sociales.

En todas las estaciones hay un uso generalizado del espacio para actividades de movilidad, y actividades comerciales o económicas (vendedores informales o actividades gastronómicas como las de la Estación Hospital), de tránsito y de esparcimiento, así mismo para el caso de las estación de San Antonio, se identifican muy arraigadas actividades de socialización y encuentro, diversidad y esparcimiento, correspondientes con nuestras categorías de uso y de apropiación del espacio. Sin embargo, es evidente también el deterioro visual del paisaje y la invasión de este espacio público por parte de vallas, avisos, ruidos, contaminación y el tránsito peatonal- vehicular.

Se percibe un uso importante del transporte público pero que hace evidente el caos generado por el alto y no contemplado flujo peatonal y vehicular del sector. También se hizo evidente la percepción de una enorme improvisación en la dotación relacionada con la implementación de nuevas etapas del sistema masivo de transporte que los ha perjudicado en la realización de sus labores cotidianas.

De lo anterior queda una inquietud sobre el proceso de las transformaciones sobre el espacio público realizadas en la ciudad de Medellín, que constantemente borran la memoria colectiva en la espacialidad. Cuando desaparecen prácticas socialmente construidas y que se enmarcan como proyectos de innovación —producción de espacialidades en la implementación del tranvía de 1929 y del 2015-2016—, dejando la sensación de pérdida de la memoria y del advenimiento de una experiencia nueva sin origen, ni base en su historia y sus narradores. Esto es la necesidad de profundizar en un trabajo posterior por la memoria colectiva derivadas de los procesos de construcción del SITVA.

REFERENCIAS

Alcaldía de Medellín. (2006). *Acuerdo 46 de 2006. Plan de Ordenamiento Territorial: Por el cual se revisa y ajusta el Plan de Ordenamiento Territorial para el Municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones*. Medellín: Alcaldía.

Alcántara Vasconcellos, E. (2011). *Análisis de la Movilidad Urbana: Espacio, Medio Ambiente y Equidad*. Bogotá: CAF.

Área Metropolitana del Valle de Aburrá, & Consorcio de Movilidad Regional. (2009). *Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá: Área Metropolitana del Valle de Aburrá* (1ª ed.). Medellín: Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Augé, M. (2001). *Los «No Lugares»: Espacios del Anonimato: Una Antropología de la Sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.

Ballen Duque, Fridole (2013). *Consideraciones preliminares sobre el fenómeno de la movilidad*. 57 Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. Informe Especial sobre el Derecho a la movilidad en el distrito Federal México D.F.

CAF (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Corporación Andina de Fomento. Recuperado de:

http://omu.caf.com/media/30839/desarrollourbano_y_movilidad_americalatina.pdf

CONPES. (2003). *Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo*.

- CONPES. (2004). *Lineamientos para la Optimizar la Política de Desarrollo Urbano*.
- Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal. (2011). *Evaluación del Diseño e Instrumentación de la Política de Transporte Público colectivo de Pasajeros en el Distrito Federal*. México.
- DANE (2014). Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros IV trimestre de 2013. Recuperado de:
https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bolet_transp_IVtrim13.pdf
- Dangond Gibsone, C., Jolly, J.-F., Monteoliva, A., & Niño Soto, A. (2006). Una Reflexión Crítica sobre los Lineamientos del Documento CONPES 3305. *Papel Político*, 11(1), 47–68. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77716566003>
- Delgado, M. (2013). *El espacio público como representación: espacio urbano y espacio social en Henri Lefebvre*.
- Escobar G., D. A., & García O., F. J. (2012). *Análisis de Priorización de Proyectos Viales: Caso Manizales (Colombia)*. (Universidad Nacional de Colombia, Ed.). Manizales: Blanecolor.
- Giddens, A. (2000) *Modernidad e identidad del yo: el yo y la sociedad en la época contemporánea*. Alianza Editorial
- Gonzalez Saboya, S. C. (2009). *El Uso del Espacio Público y Sus Vínculos con el Sistema Integrado de Transporte Masivo. Caso: Cartagena* (Proyecto de Grado). Ponti-

ficia Universidad Javeriana, Bogotá D. C. Recuperado de <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis22.pdf>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2006). *Metodología de la investigación* (4ª ed.). México: McGraw Hill.

Institución Nacional de Administración Pública (1976), *Análisis Interdisciplinar del Crecimiento Urbano*. Madrid: Institución Nacional de Administración Pública

Lefebvre, H. (1978). *El Derecho a la Ciudad*. Barcelona: Ediciones Península.

Ley 388, Congreso de la República de Colombia 18/07/1997.

Lizarraga, C. (2012). Expansión metropolitana y movilidad: el caso de Caracas. *EURE (Santiago)*, 38(113), 99–125. doi:10.4067/S0250-71612012000100005

López, F., Nieto, D. B., & Arias, C. (2010). Relaciones entre el Concepto de Movilidad y la Ocupación Territorial de Medellín. *Escuela de Ingeniería de Antioquia*, (13), 23–37.

López Trigal, L., Relea Fernández, C., & Somoza Medina, J. (2003). *La ciudad: Nuevos Procesos, Nuevas Respuestas*. León: Universidad de León.

Montezuma, R. (Ed.). (2000). *Presente y Futuro de la Movilidad Urbana en Bogotá: Retos y Realidades* (1a ed). Bogotá: Veeduría Distrital.

Santos, M., Vargas López de Mesa, Gloria María, & Martínez Rigol, S. (1996). *Metamorfosis del espacio habitado*. Vilassar de Mar (Barcelona): Oikos-Tau.

Sennet, Richard. Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. Alianza. 2007.

Sosa Velásquez, Mario. ¿Cómo entender el territorio? 1a edición, 2012, Editorial Cara Parens de la Universidad Rafael Landívar.

Tzvetan Todorov (1995). *Los abusos de la memoria*, Paidós, 2008.

Ullán de la Rosa, Francisco (2014). *Sociología Urbana: de Marx y Engels a las escuelas posmodernas*. España: Centro de Investigaciones Sociológicas.