



El derecho a la ciudad en el marco de la ampliación del SITVA: Movilidad y acceso al transporte público en el barrio La Cruz de Medellín 2013 - 2020

Laura Margarita Espinal Salinas

Artículo de investigación presentado para optar al título de Politóloga

Asesor

Juan Pablo Acosta Navas, Magíster (MSc) en Derecho

Universidad de Antioquia
Facultad de Derecho y Ciencias Políticas
Ciencia Política
Medellín, Antioquia, Colombia
2025

Cita	(Espinal Salinas, 2025)
Referencia	Espinal Salinas, L. (2025). <i>El derecho a la ciudad en el marco de la ampliación del SITVA: Movilidad y acceso al transporte público en el barrio La Cruz de Medellín 2013 - 2020</i> [Trabajo de grado profesional]. Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.
Estilo APA 7 (2020)	



Centro de Investigaciones Luis Fernando Restrepo Aramburo



Centro de Documentación Instituto de Estudios Políticos

Repositorio Institucional: <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

Universidad de Antioquia - www.udea.edu.co

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

Resumen

Medellín a lo largo del siglo XXI ha ido diseñando y ejecutando diferentes proyectos para la modernización del transporte público en conjunto con entidades gubernamentales y empresas público/privadas. En este sentido, el presente artículo tiene como objetivo analizar las transformaciones del transporte público en el marco de ampliación del Sistema Integrado de Transporte Público del Valle de Aburrá (SITVA) en el barrio La Cruz de Medellín y sus implicaciones en el goce pleno del derecho a la ciudad. Para ello, se revisaron los planes de desarrollo municipal entre los años 2008 y 2019, planes de desarrollo local y planes de movilidad de la ciudad para identificar la planificación de dichos cambios, así como también, se realizaron entrevistas individuales y grupos focales con líderes, lideresas y habitantes del barrio La Cruz para contrastar cómo la Medellín pensada desde lo moderno influye en las formas de poder disfrutar de la ciudad.

En relación con ello se concluyó que, en medio de la modernización del transporte público en Medellín, no se ha planificado ni realizado los estudios pertinentes para la integración de nuevos modelos de transporte en barrios como La Cruz ubicados en las zonas más altas de la ciudad y que, por ende, se han vulnerado derechos como la movilidad y el acceso al transporte público, contribuyendo a que estas poblaciones agudicen sus problemas socioeconómicos, de calidad de vida y pierdan el disfrute del resto de la ciudad.

Palabras clave: Derechos humanos, Derecho a la Ciudad, Derecho al Acceso al Transporte Público, Derecho a la Movilidad, SITVA.

Abstract

Throughout the 21st century, Medellín has been designing and implementing various projects for the modernization of public transportation in collaboration with government entities and public/private companies. In this regard, the present article aims to analyze the transformations of public transportation within the framework of the expansion of the Integrated Public Transportation System of the Aburrá Valley (SITVA) in the La Cruz neighborhood of Medellín and its implications for the full enjoyment of the right to the city. To do this, municipal development plans between 2008 and 2019, local development plans, and city mobility plans were reviewed to identify the planning of these changes. Additionally, individual interviews and focus groups with leaders, community members, and residents of the La Cruz neighborhood were conducted to contrast how the modern vision of Medellín influences the ways of enjoying the city.

In relation to this, it was concluded that, amidst the modernization of public transportation in Medellín, there has been no planning nor proper studies for the integration of new transportation models in neighborhoods like La Cruz, located in the higher areas of the city. As a result, rights such as mobility and access to public transportation have been violated, contributing to worsening socio-economic problems, quality of life, and the loss of enjoyment of other parts of the city for these populations.

Keywords: Human Rights, Right to the City, Right to Access to Public Transportation, Right to Mobility, SITVA.

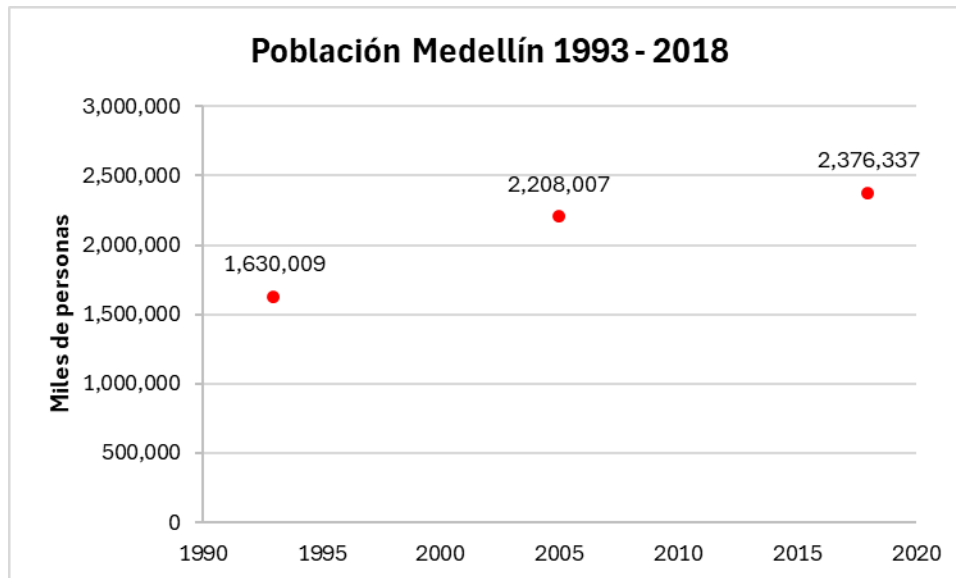
Introducción

Medellín se consolidó como ciudad desde el siglo pasado por sus dinámicas políticas, sociales y económicas, además de sus ofertas laborales, académicas y comerciales. De allí que la demografía en este territorio fuera avanzando cada vez más, sin embargo, es hasta después de los años treinta que el crecimiento poblacional se hace tan notable que exige que la misma ciudad se construya conforme a las nuevas necesidades que surgen de una población más amplia (Ramírez, 2011).

La ciudad empezó a responder a las necesidades que exigía una población que eventualmente seguiría en crecimiento, acogiendo las dinámicas capitalistas que se estaban implementando a nivel global. En esta instauración influyó la relación comercial con extranjeros y su llegada a la ciudad, pues eran quienes tenían la posibilidad de conocer otros lugares del mundo y traer ideas modernizadoras que permitiesen transformar la calidad de vida y la arquitectura de Medellín; de allí que se empezaran a crear planes de ciudad cuyo objetivo era transformarla de una manera “organizada”, por ende, la creación de nuevas vías, edificaciones y la configuración de servicios públicos modernos (Castrillón y Cardona, 2014).

Debido a los planes que se fueron creando, en los años veinte se instauró un nuevo medio de transporte público pensado en movilizar a la población que se iba expandiendo cada vez más, se habla entonces del tranvía y los buses eléctricos quienes debían de tener capacidad de adaptación a las nuevas transformaciones urbanas que se estaban dando en la ciudad. Sin embargo, estos modelos de transporte dejaron de operar en los años cincuenta por su incapacidad en operación por temas de estructura física, de allí que se integraran buses funcionales a base de gasolina (Sánchez, 2014).

Ahora bien, en la siguiente gráfica se muestra el crecimiento poblacional de Medellín a finales del siglo XX y las dos primeras décadas del siglo XXI y, de ahí la importancia de pensarse en un nuevo modelo de transporte público capaz de integrar a la ciudad y movilizar a sus pobladores.

Figura 1*Censos de la Población en Medellín 1993-2018*

Nota. La figura 1 muestra el crecimiento poblacional en Medellín en los últimos treinta años. Elaboración propia a partir de las fuentes del Censo General 1993 y el censo general 2018 por el DANE, República de Colombia.

Así pues, a finales del siglo XX se crean los Planes de Desarrollo Municipal pensados como instrumentos que permitieran dar continuidad a los proyectos diseñados por los gobiernos de la ciudad y así mantener con la idea de Medellín como ciudad moderna, por ende, a finales de los noventa nace un nuevo modelo de transporte público masivo que tenía como objetivo poder integrar las diferentes zonas de la ciudad acortando los tiempos de desplazamiento; en su momento fue sobre todo pensando para movilizar a la población obrera ubicada, en gran parte, en la zona norte de la ciudad y que debía ir hacia la zona sur en donde estaban ubicadas las industrias y, en consecuencia, sus lugares de trabajo. Cabe resaltar que en la actualidad la zona norte se ha comercializado mucho, pero sigue siendo inferior a las dinámicas obreras y económicas que se encuentran en la zona sur de Medellín.

El Sistema Integrado de Transporte Público del Valle de Aburrá (en adelante SITVA) se ha ido expandiendo con el pasar de los años a través de toda la ciudad e integrando diferentes medios de transporte, entre ellos, trenes elevados, tranvías, bicicletas, y buses eléctricos. Sin embargo, en algunas comunas de la ciudad dicha expansión ha imposibilitado la movilidad y el acceso al transporte público. En este sentido, cobra relevancia el derecho a la ciudad dado que permite

analizar cómo la implementación de planes de desarrollo y macroproyectos en términos de transporte público en Medellín, han obedecido más a estándares internacionales que a las necesidades propias de quienes habitan la ciudad.

Por lo expuesto anteriormente, este artículo académico se torna importante para la Ciencia Política dado que aporta una nueva perspectiva del derecho a la ciudad que permite entender desde el área politológica cómo influyen las relaciones de poder entre las entidades públicas y privadas en la cotidianidad de los y las habitantes del barrio La Cruz y qué implicaciones tienen en su calidad de vida y el disfrute de la urbe en la cual confluyen todas sus relaciones sociales.

Se habla de un concepto ya estudiado desde varias áreas de las ciencias sociales (antropología, sociología, psicología, ciencia política) y jurídicas, pero el derecho a la ciudad no se ha trabajado en conjunto desde las aristas de movilidad y acceso al transporte público (al menos no en estudios realizados en la ciudad), derechos componentes del derecho a la ciudad; además, Medellín como una ciudad tan comercial y con un slogan de innovación constante en donde su desarrollo se ha ido dando alrededor de los macroproyectos de transporte público, conlleva a prestar atención sobre este fenómeno no tan nuevo, pero sí fuerte en la ciudad.

Lo anterior se sustenta en el estado del arte realizado para esta investigación, entre los estudios más recientes sobre el derecho a la ciudad se encuentran: “El Derecho a la Ciudad en Medellín - Colombia. Análisis de algunas disposiciones, programas y proyectos del Plan de Ordenamiento Territorial 2014-2027” por Zapata Valencia (2022); “El derecho a la ciudad en las aglomeraciones: miradas desde América Latina” por Pamplona Sierra y Piedrahita Bustamante (2021); “Realidades de los sistemas de movilidad urbana, en analogía con Derecho a la Ciudad. Caso de estudio: Ciudades intermedias Manta” por Solís Cedeño (2021); “El desplazamiento intraurbano por obras públicas en la ciudad de Medellín: caso Metrocable del Picacho” por Rincón (2020); “El impacto del Metroplús en la calidad de vida urbana de Medellín Colombia” por Gómez (2016); y, “Lecciones aprendidas del proyecto Línea T-Tranvía de Ayacucho del Metro de Medellín” por Vargas y Calle (2023)

De los anteriores trabajos académicos, el de Solís Cedeño (2021) resulta muy cercano al presente artículo, entre sus hipótesis se encuentra que “Los sistemas de movilidad urbana carecen de estrategias para su integración, perjudicando su complementación como alternativa de desplazamiento dentro de la ciudad” (p. 6)., dicha investigación se realizó en la ciudad de Manta, Ecuador.

Cabe añadir, por otro lado, el trabajo realizado por Gómez (2016) “El impacto del Metroplús en la calidad de vida urbana de Medellín, Colombia”, aunque no es un trabajo muy reciente, sí es una de las pocas investigaciones en la ciudad que se ha propuesto a estudiar la relación entre la intervención del SITVA y la calidad de vida de una de las comunas más impactadas por las BRT (en inglés: Bus Rapid Transit), Buses de Tránsito Rápido. Lo cual, conlleva más a realizar en apartados posteriores algunos contrastes con lo hallado en la realidad actual de la Comuna 3 de la ciudad.

1 ¿Cómo estudiar este fenómeno?: Ruta metodológica de investigación

Este artículo nace a partir de un proyecto de investigación¹ para optar al título de politóloga, por lo cual, para la recolección de información y de datos la metodología se basó en un enfoque cualitativo que permitió a la investigadora poder acercarse y ser parte del contexto social que estudiaba y en donde los sujetos tomaron una mayor relevancia. Galeano (2004) con respecto a la investigación cualitativa menciona que:

El enfoque cualitativo de investigación social aborda las realidades subjetivas e intersubjetivas como objetos legítimos de conocimientos científicos. Busca comprender – desde la interioridad de los actores sociales – las lógicas de pensamiento que guían las acciones sociales. Estudia la dimensión interna y subjetiva de la realidad social como fuente del conocimiento. (Galeano, 2004, p.18)

Lo anterior, adjunto a un estudio exploratorio permitió familiarizarse con fenómenos sociales poco estudiados, posibilitando un acercamiento más profundo a los sujetos y al contexto en el que transcurre su realidad, en caso concreto, analizar las transformaciones del transporte público en el marco de la integración del SITVA en el barrio La Cruz de Medellín y sus implicaciones en el goce pleno del derecho a la ciudad en términos del derecho a la movilidad y el derecho al acceso al transporte público.

Por otro lado, se adoptó un paradigma construccionista y el método de estudio de caso; en primer lugar, este paradigma busca hacer un contraste entre las ciencias exactas y las ciencias sociales, por lo cual, no considera el saber como algo absoluto dado que los fenómenos sociales se encuentran en constante evolución, además, posibilita explorar el campo mediante el diálogo y diversas formas lingüísticas sin pretender ver al otro sujeto como malo o equivocado, sino como una interacción que permite conocer y transformar la realidad desde otras experiencias (Gergen, 2007).

¹ El proyecto de investigación “El derecho a la ciudad en el marco de la ampliación del SITVA: Movilidad y acceso al transporte público en el barrio La Cruz de Medellín 2013 – 2020” es realizado para optar al título de politóloga y financiado por el Centro de Investigación de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Antioquia.

En este orden de ideas, dado que el paradigma constructivista consiste en la descripción e interpretación de los individuos que construyen y conviven en un lugar determinado en donde comparten sus realidades, se optó por hacer uso del método de estudio de caso porque permite descubrir nuevas relaciones y conceptos, más que verificar una hipótesis previamente establecida. Este método no conllevó a crear criterios sobre la verdad o falsedad de la información obtenida de los participantes, sino a un criterio de credibilidad que permitió interpretar la información desde diversas lógicas.

Acuñando el enfoque, paradigma y método, se consideró que era la ruta metodológica más viable para estudiar el derecho a la movilidad y el acceso al transporte público en el barrio La Cruz de la comuna 3 de Medellín, permitiendo así, una mejor comprensión, descripción e interpretación de las vivencias alrededor del tema central que se propuso esta investigación. Así las cosas, para la obtención de información y creación de datos, se utilizaron técnicas e instrumentos; entre las técnicas estuvo la revisión documental, donde fueron consultados y seleccionados los planes de desarrollo municipales de Medellín y planes de desarrollo local de la comuna 3 entre los años 2008 y 2019, pero también planes de movilidad para la ciudad, en esta técnica se utilizaron instrumentos como la creación de una matriz propia en Excel para la codificación de los planes mencionados anteriormente, allí las columnas fueron nombradas de manera que se pudiera identificar las líneas estratégicas, los componentes y los fragmentos encontrados que trataran los temas de movilidad y transporte público.

Otra técnica utilizada fue la entrevista semiestructurada, la cual se aplicó a dos lideresas del barrio La Cruz que conocen la historia del barrio y han liderado diferentes temas sociales, una de ellas es Reina Misas, llegó al barrio finalizando la década de los noventa, se ha caracterizado por su liderazgo social desde su llegada y también ha sido parte de la JAC (Junta de Acción Comunal) en ciertos periodos; recuerda con mucho cariño su primer labor como lideresa en el *comité cívico*, desde el cual surgió la invitación a la comunidad para la apertura de vías y otros trabajos comunitarios que se requerían para la construcción del barrio.

Por otro lado, está Lina Sánchez, también llegó en la segunda mitad de los noventa cuando tenía 7 años, ha liderado diferentes temas dentro del barrio para las infancias, actividades de temporada navideña y algunas colaboraciones para la JAC, pero siempre como líder independiente, además, ha sido una de las lideresas de La Cruz que más se ha involucrado e impulsado el tema de la movilidad y el transporte público en los últimos años.

Como instrumentos, se estructuraron algunas preguntas con respecto a su tiempo de liderazgo en el barrio, impacto y transformación del transporte público en él, las experiencias de la comunidad con el nuevo modelo de transporte y las que iban surgiendo a medida que se entablaba la conversación.

Y, en tercer lugar, se llevó a cabo un grupo focal como parte de las técnicas a realizar, allí se invitó a participar a líderes y lideresas, personal de la JAC y también a habitantes del barrio. En el espacio participaron seis personas en total, entre las cuales estuvieron Lina Sánchez, lideresa; Carlos Holguín, actual presidente de la JAC y quien vive hace poco en La Cruz, pero que conoce al barrio desde tiempo atrás por temas comerciales; Falsury, lideresa social, llegó al barrio en los años ochenta; Gabriela Blandón, habitante del barrio desde los noventa; Santiago Oliveros, habitante y participe de la JAC, vive La Cruz desde los noventa; y, Lina Espinal, habitante y quien también llegó habitar en el barrio desde los años noventa. La participación de cada uno de los anteriores nombrados en la actividad propuesta, resultó ser muy enriquecedora porque han vivido toda la experiencia y cambios en el transporte público en su comunidad, lo cual permitió tener un mayor conocimiento y entendimiento de la movilidad y el transporte público.

Para lo anterior, se creó un instrumento basado en una línea del tiempo donde los y las participantes dibujaron los diferentes modelos de transporte en el barrio al pasar de los años y que ayudó a identificar los cambios en el transporte público y su impacto en la comunidad, en especial el del SITVA que fue el interés central de esta investigación; asimismo, algunas de estas imágenes se podrán visualizar en el apartado de los resultados de la investigación dado que permiten tener una visión crítica y reflexiva sobre la vida de esta comunidad ante la transformación del transporte público.

En relación con lo anterior, este artículo se divide en siete apartados, en el primero, se presenta el marco teórico que nos guía y brinda aquellas percepciones desde dónde y cómo vemos el mundo, allí se desarrollan los conceptos principales de esta investigación; en segundo lugar, se ahonda el contexto social y demográfico de la comuna 3 de Medellín, lo que permite conocer a profundidad su ubicación y la calidad de vida de este territorio según estadísticas de las entidades del Estado; en tercer lugar, nos adentramos en la discusión de la información y datos obtenidos a partir del análisis documental realizado a los diferentes planes de desarrollo de la ciudad y la comuna 3, y los planes de movilidad; seguido a ello, se desarrollan los resultados del trabajo en campo y en donde se contrasta lo documental con la realidad para comprender cómo ello ha

repercutido en la cotidianidad de los y las habitantes; en quinto lugar, se desarrolla brevemente como nació y se agudizó el transporte informal en el barrio como consecuencia del nuevo modelo de transporte público implementado por el SITVA y el Estado; posteriormente, se realiza un contraste con otras investigaciones realizadas en la ciudad con respecto al transporte público; y, finalmente, estarán las conclusiones después de analizar toda la información documental y de trabajo de campo.

2 El derecho a la ciudad: ¿Cómo lo entendemos?

El concepto del derecho a la ciudad se da a conocer en 1968 con Henri Lefebvre, quien lo propuso como respuesta a las necesidades de una sociedad que se estaba industrializando cada vez más en aquella época y en donde la planificación de la misma no estaba siendo óptima. Pues el autor indica que anteriormente las ciudades constituían una vida social y política con carácter comunitario, sin embargo, éstas mismas se fueron convirtiendo en algo más comercial, dadas al consumo donde prevalecía lo monetario y el intercambio de mercancías, es decir que, la industrialización se inclinó en la producción de relaciones sociales para acoger la producción de productos favoreciendo al consumismo (Pacheco, 2021).

De acuerdo con Lefebvre (1968) el ser humano, desde una visión antropológica, tiene necesidades como crear, imaginar, realizar actividades lúdicas y demás, todo aquello que no permite o que no tiene como prioridad la ciudad de consumo y que, contrario a ello, en la ciudad que se empezó a formar “se deja de vivir” y “queda como un objeto de consumo cultural para turistas y para el esteticismo” (p. 124).

En relación con lo anterior, la ciudad es entendida como aquel lugar físico donde confluyen diversas interacciones políticas, económicas, sociales y culturales entre diversos actores o también como un “macro aparato productivo” que depende de infraestructura, comunicaciones, servicios urbanos básicos y en donde se da una reproducción social basada en la vivienda, transporte, salud, etc. (Borja, 2019).

Sin embargo, para poder garantizar el acceso a todos los servicios ofrecidos por la ciudad debe coexistir derechos que conlleven a la organización de las interacciones que en ella se dan, por ende, para Borja (2019) el derecho a la ciudad es el conjunto de todos los derechos que deben ser garantizados para poder gozar de todo aquello que ofrece la misma, estos derechos son ejercidos de manera colectiva, además, dependerán en cierta medida de las políticas públicas que diseñan y ejecutan los gobiernos. Complementario a ello, debe tenerse en cuenta que el derecho a la ciudad nace como una reivindicación y como la lucha social a los problemas y las carencias que ha traído el urbanismo² a la vida de ciudad.

² Entendiéndose el urbanismo como las interacciones y forma de vida propias de la ciudad.

Es importante haber precisado sobre el derecho a la ciudad dado que es un concepto tan amplio que puede entenderse desde distintas aristas o derechos que lo conforman, así podremos centrarnos en aquellos derechos integrantes que interesan en este artículo, que son el derecho a la movilidad y el derecho a la accesibilidad al transporte público.

En primer lugar, la movilidad se puede entender como la acción o práctica social de desplazarse en el territorio, es la posibilidad que tiene un sujeto de partir desde un lugar (origen) hacia otro (destino). En el sistema judicial colombiano esto se conoce como el derecho a la locomoción y es un derecho fundamental, en el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia se establece que “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional...”.

Así pues, en contraste con Borja (2001) quien complementa el derecho a la movilidad con el acceso al transporte público, indica al respecto que:

Hay que tender a igualar las condiciones de acceso a las centralidades y la movilidad desde cada zona de la ciudad metropolitana. Estos derechos son hoy indispensables para que las llamadas libertades urbanas o posibilidades teóricas que ofrece la ciudad sean realmente utilizables. El derecho a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana debe universalizarse, no reservarse a los que disponen de vehículo privado. (p. 342)

Dicho de otra manera, el derecho a la movilidad integra la búsqueda y la materialización para que quienes habitan las ciudades puedan acercarse y hacer uso de los distintos espacios que la componen y, crear aquellos tejidos sociales que contribuyen a la realización del territorio que habitan; asimismo, es necesaria la existencia de medios de transporte para hacer efectivo el derecho a movilizarse.

Ahora bien, en lo que concierne al transporte público se entiende entonces como uno de los tantos medios a través de los cuales se lleva a cabo la posibilidad de ejercer el derecho a la movilidad, en ese sentido, la accesibilidad podría entenderse, según Mirella y Cebollada (2003) como:

La facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano. La relativa facilidad para superar la distancia

es una variable relacionada con las características físicas de un espacio, las oportunidades de uso de ciertas actividades y las características individuales de los ciudadanos. (p. 14)

De manera que, el derecho al acceso al transporte público también sería una de las formas para que quienes habitan la ciudad puedan moverse dentro de ella, por lo cual, se convierte en un derecho que responde a las necesidades de movilidad en ciudades que cada vez se expanden más como Medellín, en consecuencia, el SITVA se ha ideado como un sistema de transporte masivo capaz de integrar a las diferentes comunas que componen la ciudad a través de los distintos modelos y medios de transporte que ofrece para que así los y las habitantes tengan acceso a todo lo que brinda la urbe, ello se ha complementado con la idea de desarrollo urbano, que se entiende como el crecimiento arquitectónico y económico de una ciudad.

Por otro lado, debe tenerse en cuenta que al no haber garantías para el derecho al acceso al transporte público, conlleva no sólo a la negación del derecho a moverse, sino también a la limitación para acceder a otros derechos fundamentales como el derecho a la educación, el derecho a la salud y el derecho al trabajo al no haber posibilidades o medios para llegar a establecimientos que los ofrezcan.

En esa misma línea, es importante tomar en consideración la transformación que han tenido los medios de transporte ideados para ciudades en constante crecimiento demográfico como Medellín y la gran mayoría de ciudades en América Latina, en ese sentido el SITVA se ha desarrollado en torno a un pensamiento de transporte público moderno que implica una renovación estética, no sólo del espacio por donde transitan los vehículos de la empresa, sino de los mismos vehículos. Es por ello por lo que, los buses colectivos llevados a diferentes comunas de la ciudad funcionan a base de gas y no de gasolina como lo han hecho los demás buses colectivos que se pretenden ir dejando atrás, de igual manera esta iniciativa conlleva a que el desarrollo del transporte público siga con el ideal de impactar positivamente al medio ambiente.

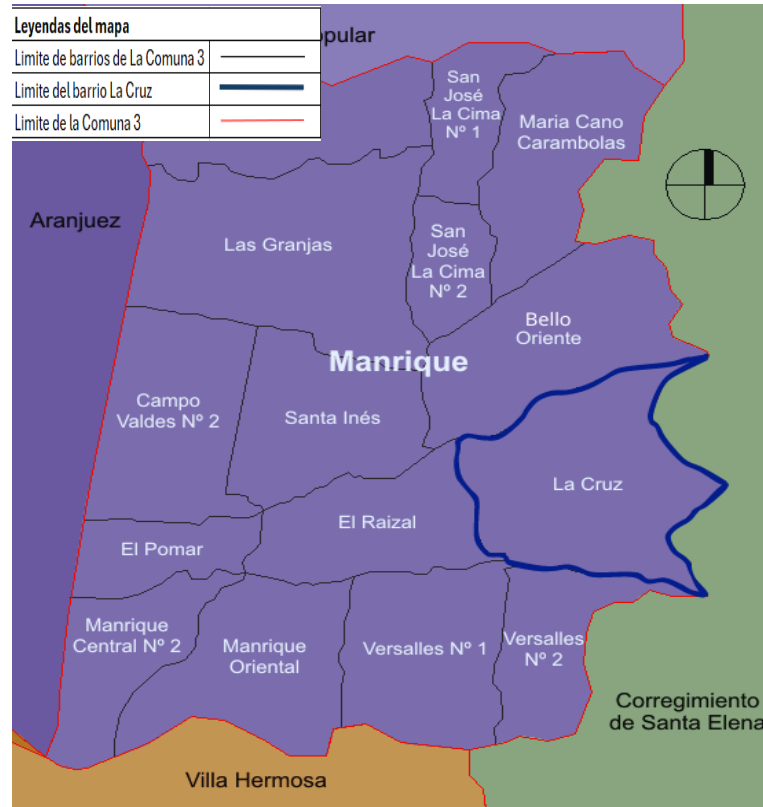
De igual forma, la modernización del transporte público que propone el SITVA en cuanto a buses colectivos es basada en la creación de alianzas empresariales que permitan “racionalizar y optimizar la operación”, por ende, su expansión ha conllevado a licitaciones de empresas de buses en la ciudad para suplir esas rutas y a la unificación con algunas otras para la creación de rutas integradas que permitan, entre tanto, que la formas de pago puedan ser con la tarjeta cívica

implicando menos gastos para el usuario o usuaria, pero también que alimenten a las líneas del Metro y así crear un sistema de transporte más “organizado”.

3 Conociendo a la comuna 3 y La Cruz: geografía y calidad de vida

Figura 2

Mapa de la comuna 3 de Medellín y sus barrios



Nota. El mapa muestra los barrios y comunas con los que limita La Cruz y la Comuna 3. Fuente: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa_Manique-Medellin.png con modificaciones propias.

La comuna 3 está ubicada en la zona nororiental de Medellín, como se puede observar en la gráfica 2, está constituida por 15 barrios y limita con la comuna 1 Popular, comuna 4 Aranjuez, comuna 8 Villa Hermosa y con uno de los 5 corregimientos de la ciudad, Santa Elena. Para el año 2022 Manrique contaba con 177.232 habitantes de los 2.572.350 que habitaban en toda la ciudad, según la encuesta de calidad de vida llevada a cabo ese mismo año.³

Asimismo, en el Informe de Calidad de Vida publicado en el 2021⁴, Manrique aparece entre las cinco comunas con la tasa de pobreza multidimensional más altas de toda la ciudad. Es

³Véase en: https://www.medellincomovamos.org/system/files/2024-04/docuprivados/20240104_ICV%20MEDELLIN.pdf

⁴Véase en: <https://www.medellincomovamos.org/system/files/2021-09/docuprivados/Pobreza%20y%20desigualdad%20Informe%20de%20Calidad%20de%20Vida%20de%20Medell%C3%ADn%202020.pdf>

importante traer el dato anterior para conocer y entender la realidad en la que se desarrolla la vida de quienes habitan esta zona específica de la ciudad y a quienes el impacto de las decisiones gubernamentales ha agudizado sus problemas y necesidades, en este sentido, decisiones administrativas basadas en la movilidad y el acceso al transporte público.

Ahora bien, La Cruz, barrio que se resalta en la gráfica 2 y el cual fue el objetivo de la investigación, recibe este nombre porque a inicios de su poblamiento en los años ochenta, cuentan habitantes del barrio, subieron unos misioneros, los cuales reunían a varios habitantes para actividades religiosas y en una de las tantas visitas realizadas, plantaron una cruz en una de las zonas del barrio, fue allí donde recibió aquel nombre.

Para aquellas épocas a medida que fue llegando gente nueva a vivir al barrio, comunitariamente fueron abriendo las vías de acceso para peatones y chiveros, crearon la iglesia, la escuela y la acción comunal; construcciones importantes para iniciar el desarrollo del barrio, pero también para organizarse como comunidad. Muchas de aquellas familias que llegaron a La Cruz provenían de diferentes zonas de Antioquia por diferentes motivos, algunas por la violencia que atravesaba el país y otras que llegaban a la ciudad para buscar mejores oportunidades de empleo, estudio y mejor calidad de vida (Onírias Media, 2016).

Sin embargo, el barrio La Cruz no fue ajeno al contexto violento que aquejaba a nuestro país, por ende, a inicios de los años dos mil las periferias de Medellín fueron vistas como territorios bélicos por la presencia de órdenes alternativos que inferían en las dinámicas de los barrios. Acabar con ellos significaba “limpiar” la ciudad y los campos de estructuras armadas que impedían el desarrollo (Cárdenas y Rengifo, 2015). La ejecución de la Operación Estrella VI se dio en La Comuna 3 y dejó varias detenciones arbitrarias, pues en su mayoría fueron líderes barriales justamente de organizaciones de personas víctimas de desplazamiento. Este accionar estatal condujo a una revictimización porque reprodujo desplazamiento intraurbano de alrededor de 100 familias que muy posiblemente ya habían sido desplazadas de las zonas rurales del país y se habían acentuado en los barrios de Manrique (Fundación Sumapaz, s.f.).

Pese a las violencias por parte de las milicias e intervenciones estatales que sufrieron los y las habitantes del barrio La Cruz, de manera colectiva siguieron tejiendo comunidad social y han hecho resistencia por las diferentes problemáticas que se siguen dando dentro del barrio, el cual lamentablemente, sigue cargando un peso grande de vulnerabilidad en cuanto al acceso de servicios básicos lo que imposibilita tener una buena calidad de vida.

4 Movilidad y transporte público: memorias de su transformación

Desde el año 2011 en la comuna 3 se inició la operación del Metroplús, uno de los sistemas integrados al Metro de Medellín, éste específicamente es un tipo de buses catalogados como *BRT*, y su operación se dio atravesando la ciudad desde el oriente al occidente, además, fue el primer modelo de transporte público en ejecutarse en la zona como parte del desarrollo urbano y modernización del transporte público en el que se ha venido pensando la ciudad. Luego en el 2012 se presenta la liquidación de diferentes empresas de buses colectivos que trabajaban en distintas comunas de la ciudad para darle paso a otro tipo de buses colectivos más “modernos” y, precisamente, la operación de estos nuevos buses se da en la zona nororiental de Medellín en el año 2013, según el informe de gestión del año 2015 por parte de la empresa SAO6 S.A.S., responsable de este nuevo transporte.⁵

Antes de continuar con una mirada crítica a los nuevos transportes públicos que llegaron al barrio La Cruz, es importante conocer la trayectoria de los diferentes tipos de transporte que habían operado en el barrio y el relacionamiento y satisfacción de la que hablan los y las habitantes de cada uno de ellos.

En los años noventa, poco después de la llegada al barrio de varias familias por los diferentes motivos previamente señalados, en trabajo comunitario comenzaron a abrir vías, aunque de tierra, buscando tener un mejor acceso y salida de allí; por aquellas lomas de tierra subían y bajaban los *chiveros*, el primer transporte “público” que tuvo el barrio, eran unos carros pequeños que transportaban la cantidad de personas que coparan el espacio y que tuvieran la posibilidad de pagar, en ese entonces, entre \$ 300 y \$ 500; su trayectoria era corta, pues sólo movilizaba a pasajeros desde la zona baja del barrio conocida como Trasmayo hasta la parte más alta con vía construida.

⁵Informe de gestión, SAO6 S.A.S. 2015 <https://www.medellincomovamos.org/sites/default/files/2020-01/documentos/Informe%20de%20gesti%C3%B3n%20Concesionarios%20buses%20alimentadores%2C%202015.pdf>

Figura 3

Dibujo realizado por habitante del barrio La Cruz en el grupo focal



Nota. La fuente de las figuras de la 3 en adelante (exceptuando la número 8) representan los imaginarios de los y las participantes sobre el barrio La Cruz y su transporte público los cuales fueron realizados en la actividad del grupo focal realizado el 08 de junio del 2024.

Figura 4

Dibujo realizado por habitante del barrio La Cruz en el grupo focal

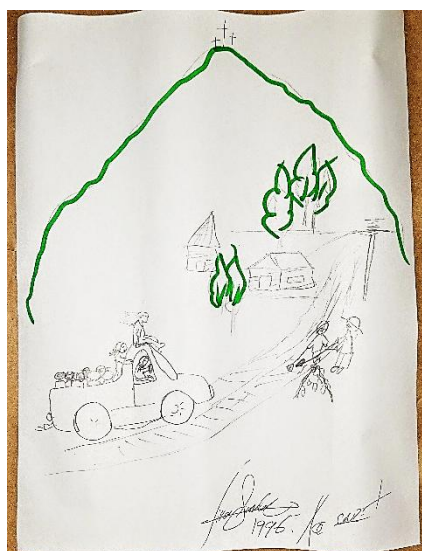
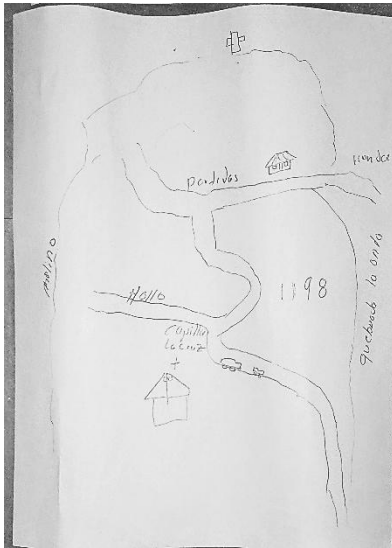
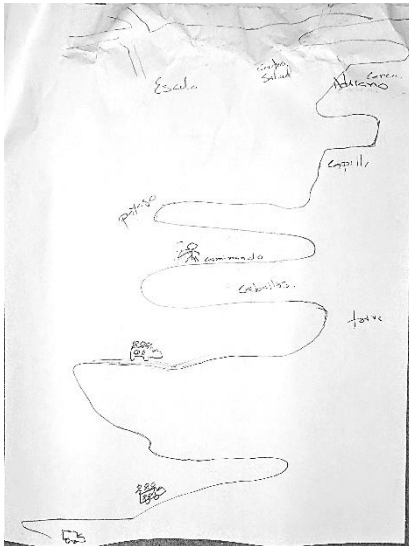


Figura 5

Dibujo realizado por habitante del barrio La Cruz en el grupo focal

**Figura 6**

Dibujo realizado por habitante del barrio La Cruz en el grupo focal



Contrastando con la historia y los relatos de cómo los y las habitantes del barrio recuerdan ese primer transporte, se muestran las figuras enumeradas anteriormente de la 3 a la 6, donde es importante detenerse a mirar la cantidad de pasajeros que podían ir en uno de esos *chiveros*, pero también la unión de la comunidad que, como ya se mencionó, propició a la creación de vías y otras construcciones de infraestructura y social importantes para el barrio que se empezaba a consolidar.

En el año 2002, relataron los y las lideresas y habitantes del barrio, hubo un accidente con uno de esos *chiveros* en la vía, lo que obligó a pensarse en la necesidad de un transporte público con mayor capacidad de pasajeros y más seguro, fue allí donde apareció la empresa Cootramo y con sus buses colectivos funcionales por gasolina hacían una trayectoria de viajes mucho más larga llegando al centro de la ciudad.

Figura 7

Dibujo realizado por habitante del barrio La Cruz en el grupo focal



En la figura 7 se puede observar uno de los imaginarios realizados por una habitante del barrio La Cruz en el grupo focal y su forma de percibir la funcionalidad de este primer servicio de transporte público en el barrio por parte de Cootramo, sobre todo, llama la atención la cantidad de pasajeros que podían movilizar estas rutas, como lo menciona en el esbozo, pero también contrasta con lo dicho por los demás participantes en el espacio y es que, estas rutas eran capaces y más efectivas en cuanto a cantidad y agilidad en el viaje. Vemos que, a diferencia de las primeras cuatro figuras, el barrio para después de los dos mil se empezó a ver más poblado.

Después de aproximadamente diez años de prestar su servicio, Cootramo deja sus funciones a mediados del 2013 y les da paso a los buses alimentadores de SAO6 S.A.S., dado que su función principalmente ha sido movilizar a la población hacia otras rutas integradoras del SITVA, especialmente a estaciones del Metro o estaciones de los *BRT*, por ende, surge la cuestión de qué tan viable fue este cambio y que implicaciones ha tenido en la movilidad y acceso al transporte público en el barrio La Cruz. A continuación, ahondaremos sobre la forma en cómo se ha pensado la ciudad en términos de movilidad y transformación del transporte público desde los planes de

desarrollo municipales y locales para poder tener un panorama más amplio sobre este fenómeno social en la Comuna 3 de Medellín.

5 El transporte público ideado: una mirada al planteamiento del transporte público en Medellín

El primer plan de desarrollo municipal revisado fue el correspondiente a los años 2008-2011, para este tiempo el alcalde electo fue Alonso Salazar Jaramillo; el ideal y preocupación con respecto al transporte público en la ciudad en ese momento se daba alrededor de la integración y reducción de tiempo en movilidad dentro de la ciudad. Por ende, desde el componente de movilidad y transporte se planteaba que el SIT (Sistema Integrado de Transporte) “Pretende lograr una integración física, operacional y tarifaria de los diferentes modos de transporte público, de tal forma que se logre un transporte ágil, cómodo, eficiente y seguro.” (Plan de Desarrollo de Medellín, 2008, p. 196).

Por lo anterior ya se pensaba en el Metroplús y los buses alimentadores, es decir, se ideaba la reestructuración de buses colectivos en la ciudad y serían reemplazados por alimentadores, lo que conllevaría a darle mayor efectividad a los planes de movilidad en la ciudad en cuanto a conexión y cohesión social. De igual manera, se habla de construcciones físicas que permitieran la adaptación de estos nuevos modelos de transporte en el territorio (Plan de Desarrollo de Medellín, 2008).

Cabe añadir que para Medellín gubernamentalmente ha sido muy importante ser una ciudad competitiva ante otras ciudades del país y el resto del mundo, justamente ha sido a través del transporte público que se ha cumplido con dicho objetivo y que también por ello, se tenía en cuenta en este plan que el acceso adecuado a bienes, servicios, sectores y lugares era necesario para habitar, pero también para generar dicha competitividad y desarrollo.

En el Plan de Desarrollo 2012-2015, en cabeza del nuevo alcalde de la ciudad, Aníbal Gaviria, se planteaba la preocupación por la falta de estructura en el transporte masivo lo cual estaba afectando la operación, las tarifas económicas para el usuario y los tiempos de viaje. De igual manera, también se identificaba el problema sobre la falta de articulación del sistema de colectivos al sistema masivo, pues al no estar integrados generaba un ingreso alto de diferentes rutas al centro de la ciudad conllevando a que las rutas del transporte público y urbano no tuvieran lugares adecuados para el parqueo, despacho y operación (Plan de Desarrollo Municipal, 2012)., generando mayor congestión en las vías principales.

Otro problema identificado dentro en este Plan de Desarrollo fueron las condiciones de las vías en las zonas rurales y las laderas de Medellín, en cuanto al acceso del transporte público y a otros bienes y servicios necesarios para la habitabilidad de las comunidades; ello se contrasta con el planteamiento del Plan de Desarrollo Local de la Comuna 3 con fecha de última modificación en el 2014. Allí se reconoce que uno de los grandes problemas de esta Comuna en la línea de movilidad es, precisamente, la malla vial de los barrios La Cruz, Bello Oriente y otros que los acompañan en la franja alta, pues allí se adolece por vías estrechas, falta de continuidad en las vías, pendientes fuertes, entre otros.

De allí la importancia de intervenir físicamente para el adecuado funcionamiento del transporte público además ya se había planeado la red de transporte que alimentara al transporte masivo (Plan de Desarrollo Municipal, 2012)., conllevando a la desaparición (en algunos casos) del sistema colectivo pionero en la movilidad de los barrios de la ciudad.

Asimismo, este nuevo modelo de transporte además de alimentar contribuiría a un sistema tarifario de recaudo unificado, según lo planteado en el Plan de Desarrollo Municipal (2012) ello permitiría:

Que el usuario [tenga] la posibilidad de acceder a esquemas tarifarios que se definan con una única tarjeta para este subsistema; integración operacional y control efectivo: se tendrá una programación coordinada de la prestación de los servicios del sistema por cuenca, para que éstos sean concurrentes y complementarios que garanticen un adecuado nivel de servicio. (p. 405)

De lo anterior, se conoce actualmente la *tarjeta cívica* que es el medio de pago de un pasaje cuando se usa un bus alimentador [que hace el trabajo de un colectivo, pero con intención de alimentar a la red masiva de transporte público], este tipo de tarjeta ha tenido sus pros y sus contras. Aquí es pertinente mencionar que, para tener acceso a la mayoría de los medios de transporte que integran al SITVA si el usuario no posee esta tarjeta, no es posible que pueda hacer uso de este transporte público porque no es posible otros medios de pago. Si bien, en buses colectivos de Medellín en donde el medio de pago es el dinero en efectivo, la evasión del pago total del pasaje no es un secreto, es decir, en muchos barrios de la ciudad cuando los y las habitantes no tienen el pasaje completo para poder viajar, es posible que el chofer los pueda transportar, esto es desde un

acto más “informal” y nace propiamente del chofer encargado. Es una práctica social que contribuye a la no limitación del derecho a la movilidad y al acceso al transporte público, sobre todo en las comunas donde hay tantas carencias económicas y donde puede estar muy presente la decisión de si utilizar el dinero para comer o para moverse.

Quizá desde una visión más formalista, esta práctica puede conllevar a un debilitamiento económico del sistema de transporte público y, por ende, que se haya buscado medios de pago como la cívica para la recaudación del dinero; sin embargo, esto posibilita hacer una reflexión con respecto al encarecimiento del transporte público y su eficiencia en las comunas más pobres de la ciudad.

Por otro lado, para el periodo comprendido de este plan de desarrollo municipal 2012-2015 se realizaron los cambios de transporte colectivo en algunas comunas de la ciudad en donde fueron ingresando los nuevos buses alimentadores del SITVA y desapareciendo empresas de buses colectivos que llevaban años trabajando en aquellas zonas de Medellín.

En el tercer plan de desarrollo municipal que se revisó, correspondiente al 2016-2019, el mandatario a cargo de la ciudad fue Federico Gutiérrez, allí se abordó de manera más amplia los retos y la idea de movilidad y transporte público desde diferentes líneas estratégicas y componentes. En ese sentido, se estableció que el acceso es importante para la movilidad dado que posibilita que la ciudad esté al alcance de quienes la habitan, pero también a la construcción de un territorio más equitativo e igualitario (Plan de desarrollo municipal, 2016).

Es por lo anterior que, se ha apostado por un sistema de movilidad jerarquizado con distintos modelos de transporte y por ello, el reto ha estado enfocado en el desarrollo de infraestructura que pueda permitir la integración de los medios y los modos de transporte ideados para la movilidad en la ciudad (Plan de desarrollo municipal, 2016). En este punto es interesante traer datos de las encuestas tenidas en cuenta en el diseño del *PDM*; primero, la Encuesta de Calidad de Vida del 2014, allí la percepción ciudadana en cuanto al servicio del transporte público fue positiva, exceptuando a los corregimientos y bordes urbanos de Medellín.

Por otro lado, la Encuesta de Origen y Destino de Hogares para el Valle de Aburrá realizada en el 2012, indicó que el promedio de tiempo en el desplazamiento que realizaba una persona en la ciudad era de 34 minutos y que, el tipo de transporte más utilizado para realizar estos desplazamientos eran los buses, las busetas y los microbuses, los cuales, para los siguientes años, como se ha recalado en párrafos anteriores, fueron cambiados por los buses alimentadores del

SITVA. Sumado a ello, el ideal de movilidad en la ciudad a parte de la modernización del transporte público es que, debería dársele más prioridad a peatones, transporte público y demás medios no motorizados.

Por lo anterior, es importante añadir que en el Plan de Desarrollo Local de la Comuna 3, que fue otro de los documentos necesarios para rastrear la idea de movilidad y acceso al transporte público que se tiene para la ciudad desde lo gubernamental, evidencia las dificultades propias de los habitantes de la zona alta de la Comuna para acceder a rutas de transporte y la imposibilidad de conexión con otros modos de transporte y el resto de la ciudad.

Añadido a ello, desde la dimensión físico-espacial, el *PDL* reconoce la necesidad de la comunidad por satisfacer su derecho a la ciudad y al territorio desde la implementación de un sistema de movilidad público, efectivo e incluyente.

En este rastreo documental se da cuenta de que uno de los grandes problemas de Medellín es que se ha pensado que la ciudad sólo está en el centro de ésta, por ello la mayoría de infraestructura intervenida en los últimos años ha sido en este sector de la ciudad y, por ende, la creación del Tranvía y las diferentes estaciones del Metroplús. En efecto, son tipos de transporte que se alimentan de otros modos y al mismo tiempo alimentan al Metro, sin embargo, la infraestructura en los barrios de donde salen los otros medios y modos de transporte no ha sido intervenida en muchos casos y en otros, ha conllevado a diferentes problemas sociales en cuanto a desplazamiento intraurbano, estratificación e incrementos en el costo de vida, hablando propiamente de comunas que han sido intervenidas para la creación de estaciones para el Metrocable o del Metroplus; o casos como La Cruz donde no ha habido alguna intervención en las vías y espacio físico, pero el cambio en los modelos de transporte han imposibilitado a la comunidad poder acceder a ellos y a la ciudad que habitan.

Ahora bien, vale la pena hacer énfasis en que en los planes de desarrollo municipal que se revisaron y fueron mencionados anteriormente, no se hace alusión directa al concepto del *derecho a la ciudad*, no hay ningún enfoque alineado con lo que propone este derecho en la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad, la cual indica que este derecho debe tenerse en cuenta para la planeación de la ciudad, dado que conlleva a reconocer las luchas que se dan en el entorno urbano sus derechos ciudadanos.

Finalmente, Medellín es una ciudad que busca y logra ser competitiva a nivel regional, nacional e internacional y ello lo ha logrado a través de los diferentes servicios que ofrece y, para

ello ha contribuido en gran escala el SITVA, es la única ciudad en Colombia que tiene un sistema integrado amplio y con trenes, y ha sido pionera en el país por ello, además de ser reconocida a nivel internacional por lo mismo. Es una ciudad que promete un desarrollo idealizado desde una competitividad que olvida la vida real de los barrios de Medellín, los cuales han sido creados por los mismos habitantes y no por quienes gobiernan; un desarrollo que supone mejorar la calidad de vida de los y las habitantes, pero incapaz de diseñarse junto con quienes habitan a Medellín, por lo tanto, estos diseños terminan siendo obsoletos para la cotidianidad de los y las ciudadanas.

6 Efectos de la mala planificación: conversando entre la idea de transporte público desde lo gubernamental y la realidad del barrio La Cruz

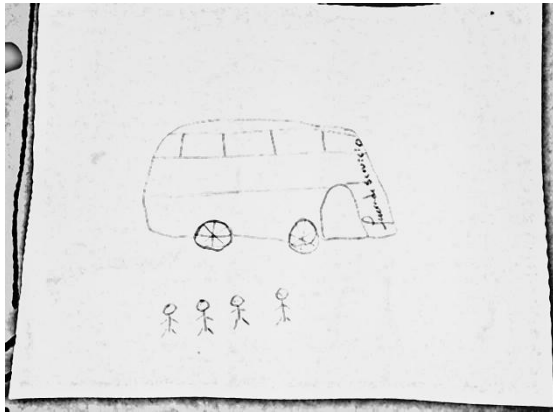
“Sinceramente llegar a la casa es un viacrucis con este transporte”, se escucha decir entre las pasajeras del bus alimentador que hace el recorrido desde la Estación Prado del Metro y luego sube por las lomas más altas de la comuna 3 de Medellín para llegar hasta el barrio La Cruz. La ruta C6-022 cubre el recorrido que hasta el año 2013 cubría la empresa de Cootramo, entre las tantas diferencias que puede haber entre ambos servicios de transporte público, es que este segundo tenía como direccionamiento sólo transportar a los y las habitantes de un sólo barrio y, pese a la vía estrecha que éste tiene, podían subir y bajar por la misma; mientras que, el alimentador que medianamente cubre esta ruta, moviliza a personas del barrio vecino porque su función no es para un barrio específico en la zona más alta de la comuna 3, sino la de transitar meramente, sin importar si hay o no pasajeros [más adelante se profundizará sobre ese tipo de movilidad]; alimentadores con un tamaño no acorde para las vías estrechas que, lamentablemente, tuvieron que idear subir por el barrio vecino y bajar por La Cruz para poder que fluyera esa movilidad, agudizando más el problema del acceso al transporte público en el barrio.

En el año 2013, en el desarrollo de la iniciativa por la modernización, unificación tarifaria y alimentación al sistema masivo de transporte público de Medellín, se hizo el cambio de buses y busetas en la zona nororiental de la ciudad, así que entonces, aparecieron los buses alimentadores a cargo de SAO6, empresa que surge como aliada del SITVA, y durante los siguientes años este tipo de buses fueron apareciendo en otros barrios de la ciudad, no siempre reemplazando (como sí fue el caso del barrio La Cruz) por completo las rutas que hacían otras empresas; es decir, hasta la actualidad, algunos barrios de la ciudad SAO6 coexiste con otras empresas de transporte público de buses, que cubren casi que las mismas rutas o algunas distintas, pero que no hacen parte del SITVA, allí se pueden ver casos como los barrios Villatina y Enciso de la comuna 8 y el barrio Cataluña de la comuna 9 de Medellín.

La etapa inicial de funcionamiento de este nuevo modelo de transporte en el barrio La Cruz estuvo dada con problemáticas de por medio para la población, precisamente por el desconocimiento sobre cómo circulaban estos buses desde y para la comunidad, hasta otros y para otros lugares de la ciudad. El barrio La Cruz al estar ubicado en la franja más alta de la comuna 3 y con el crecimiento demográfico que ha tenido por factores como la violencia o búsqueda de

Figura 9

Dibujo realizado por habitante del barrio La Cruz en el grupo focal



En la figura 9, se refleja la vivencia y la experiencia de la comunidad con respecto a este nuevo modelo de transporte, a diferencia de las figuras anteriores, aquí el transporte ya no se ve siendo utilizado por los y las habitantes, al contrario, se ven ajenos al transporte público y éste, por primera vez, no está a su servicio.

Lo anterior, en conjunto con el ideal de una “cultura Metro” que es una cultura ciudadana que se recalca cada vez que se utiliza alguno de modelos de transporte del SITVA, también influyó en la forma de movilidad en aquél entonces, dada la capacidad de aquellos buses sólo habían alrededor de 13 asientos, una vez utilizados no era permitido que en medio de la ruta fuesen usuarios de pie al interior de los buses porque eso “no era cultura Metro”, lo cual generaba un retroceso en movilidad para la comunidad dado que no garantizaba el acceso a ella por falta de rutas y de capacidad para transportar a una población que cada vez estaba en crecimiento y que, no tenía otras opciones de transporte para llegar a otros lugares de la ciudad.

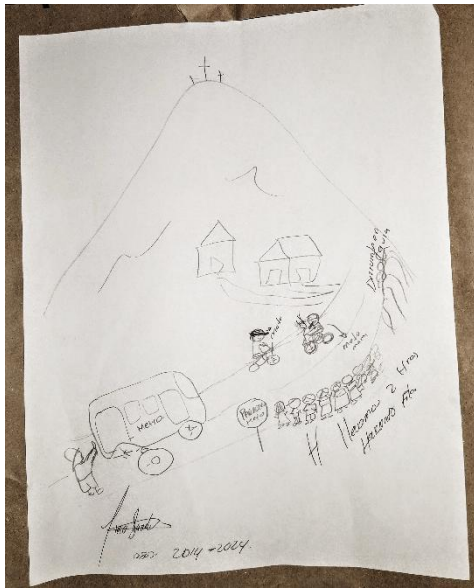
El gobierno local en conjunto con el SITVA pensó que el diseño de la ciudad conectada sería posible sin estudios y sin socialización de por medio. Lo primero, porque no se explica si hubo realización de estudios cómo llevaron a funcionamiento un modelo de transporte no apto para las vías ni para la cantidad de población que se debe movilizar en este barrio la ciudad. Lo segundo, porque en las entrevistas realizadas a los y las lideresas, indicaron que hubo conocimiento previo de esta nueva funcionalidad de transporte público en el barrio, pero fue algo acelerado, prácticamente a poco tiempo de empezar a efectuarse la circulación de estas rutas.

A lo anterior, se añade la contradicción de la disminución del tiempo por viaje en Medellín con medios de transporte público integrado, pues el modelo de transporte de buses alimentadores

en La Cruz no cumple con ese objetivo que se venía trazando en diferentes planes municipales, al contrario, en este caso intensificó los tiempos de viaje que debe realizar un habitante desde el barrio hacia lugares como centros médicos, centros educativos, centros de recreación, etc., los cuales podrían estarse dando entre 2 o más horas.

Figura 10

Dibujo realizado por habitante del barrio La Cruz en el grupo focal



Lina Sánchez, lideresa del barrio, menciona al respecto que los y las habitantes en estos años han optado por no salir del barrio de no ser necesario dado el gasto económico y de tiempo que esto genera; pero también debe tenerse en cuenta que no hay otras elecciones considerables para la movilidad: ver a algún taxi circular por el barrio es extraño al ser una zona tan alta y con vías tan estrechas; la otra opción son las mototaxis, que funcionan de manera informal, pero que además, ponen en riesgo la vida de quienes hacen uso de ellas por falta de equipamiento de seguridad y falta de cumplimiento a las demás normas de tránsito por quienes las manejan.

Cabe añadir que, a diferencia de la empresa Cootramo u otras empresas existentes de buses de transporte público en Medellín, los buses alimentadores no tienen como objetivo movilizar alguna cantidad de personas, es decir, este primer modelo de transporte se gestiona financieramente por la cantidad de pasajeros/as que pueda mover de un lado al otro mientras desarrolla su función, contrario al objetivo del segundo modelo, pues un alimentador no está proyectado para mover una

cantidad de personas de un lado al otro sino, simplemente, cumplir con los circuitos asignados en aquellas zonas en donde deben prestar el servicio.

Lo anterior es mencionado por algunos participantes del grupo focal que, además, lideran mesas de trabajo con el SITVA e indican que, al barrio le quitaron su ruta de transporte y les dejaron sin una propia, pues no se puede hablar de que la ruta C6-022 de alimentadores es propia de La Cruz [como sí lo fue Cootramo en su momento], sino que ellos simplemente tienen como objetivo circular por medio del barrio, perdiendo, por lo tanto, la importancia de mover a las personas y acercarlas a otros servicios necesarios para la vida.

También se suma el tiempo de viaje que puede ser de más de una hora para salir del barrio hacia otros lugares de la ciudad, o de más de dos horas desde el paradero de buses en la Estación Prado del Metro hacia el barrio. En este sentido, dadas las circunstancias de las pocas unidades de buses alimentadores para La Cruz y la vía estrecha para la circulación de estas mismas, los liderazgos del barrio vieron como alternativa que estos buses subieran por el barrio vecino La Honda y bajaran por la única vía de La Cruz, evitando la congestión de buses, carros, motos y demás medios de transporte por largas horas que se daba cuando dos unidades de alimentadores se encontraban en la misma vía; pero produjo más cantidad de usuarios, pues, estas rutas al pasar por el barrio vecino llevaron a que sus habitantes también empezaran a hacer usos de ellos así que, cuando los alimentadores llegaban a La Cruz no tenían el suficiente espacio para sus habitantes.

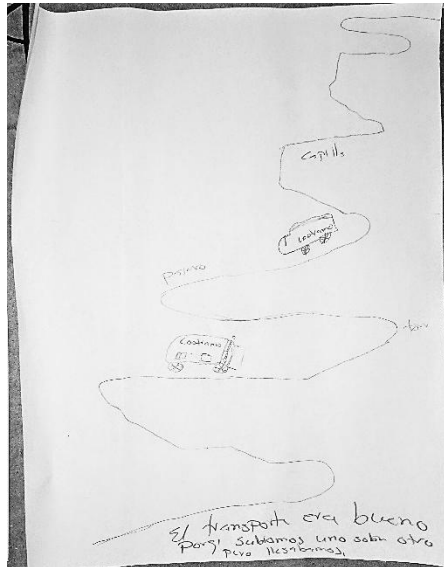
Y, pues bien, aunque se han tomado varias decisiones (las cuales han salido precisamente de los liderazgos del barrio), ninguna ha sido efectiva para llegar a tener un medio de transporte público digno, suficiente y que, además, permita que quienes habitan en esta ladera de Medellín, puedan hacer parte de la ciudad en la que habitan y gozar de todo lo que ella ofrece, Lina Sánchez, menciona al respecto que:

Yo tengo muchas amistades y los domingos planeábamos ir a la Universidad de Antioquia o al Parque de los Deseos, pero era porque había ese transporte que nos daba la facilidad, como Cootramo que era una sola ruta [...] tenía sus dificultades como toda empresa, pero se veía que la gente se movía. Cuando empezó SAO ya la gente piensa para salir a un día recreativo con la familia, porque salen de la casa a las 10 de la mañana y están llegando al centro a las 12 del mediodía porque el transporte se demoró mucho y, ¿A qué ahora se van para la casa para poder llegar a tiempo porque se están demorando en recorrido 4 o 5 horas

en bajar y en subir? La gente ya no está optando por salir a la calle un fin de semana porque no es viable [...] no hay condiciones muy decentes para uno salir.

Figura 11

Dibujo realizado por habitante del barrio La Cruz en el grupo focal



El relato que daba Lina en conjunto con la imagen anterior, dan cuenta de que la modernización del transporte público hace que se pierda todo un imaginario de movilidad integrada en Medellín y, por el contrario, las acciones de un diseño mal planteado terminan desconectando a los barrios altos de la ciudad a todos los servicios que en ella se ofrecen y a los cuales se tiene derecho a acceder; se limita a poder gozar de ese derecho a la ciudad, pero además de ello, se deteriora o elimina la posibilidad de construir una sociedad que, como mencionaba Lefebvre (1968) imagina, disfruta y crea. Se convierte en una sociedad inequitativa y desigual por buscar ser más competitiva, bonita y “organizada” para llamar la atención de extranjeros.

Asimismo, llama la atención las ilustraciones realizadas en el trabajo de campo por líderes, lideresas y habitantes del barrio, dan muestra no sólo de la comodidad que sentían antes cuando en el barrio se movilizaban busetas que, si bien tenían fallas en capacidad y también padecían de la única vía al barrio, sentían que era un transporte propio y que realmente movilizaba, aunque “fuera uno sobre otro” las personas sentían la tranquilidad de que llegarían a otros lugares de la ciudad y no iban a tener que esperar durante largas horas y padecer de largas filas para hacerlo, incluso, que éste les dejaría en medio del camino.

En algo coinciden Lina Sánchez y Reina Misas con los y las participantes del grupo focal y es que, el medio de transporte público que había antes de la llegada de los alimentadores se preocupaba por movilizar a quienes debían hacerlo, pero también daba aires de unidad en la comunidad, dado que eran jóvenes y señores del barrio quienes tenían la oportunidad de conducir estos vehículos, pero también quienes se unían a las fiestas que se celebraban en algunas épocas del barrio. Eso sí, no sugieren que el cambio en el transporte haya sido el detonador para extinguir estos actos porque existen otros factores relevantes, pero sí es de reconocer que allí también hubo un quiebre importante y desolador en cuanto a la unión social en La Cruz.

7 “Un mal necesario”: El transporte informal como consecuencia de la modernización del transporte público

El problema de movilidad y de acceso al transporte público en el barrio La Cruz se ha hecho visible desde la llegada de la modernización de este medio en la franja alta de la comuna 3, como se ha hablado de ello en apartados anteriores, llevando a complejizar la movilidad de enfermos, estudiantes y trabajadores que son los sujetos más emergentes en lo rutinario.

En el año 2019, en un momento complejo que atravesaba el barrio por un deslizamiento en la única vía de acceso, los buses alimentadores llegaban hasta la parte baja del barrio y desde allí, los y las habitantes debían someterse a caminar las “*lomas*” para poder llegar a sus casas, o viceversa, debían salir con anticipación de sus casas para poder llegar a sus trabajos, lugares de estudio, centros médicos, etc., lo cual empezó a generar un gran malestar y fue allí en donde grupos informales del barrio vieron como salida a la crisis el uso de medios de transporte informal como las motos o mototaxis, pues era un modo de transporte que podía hacer uso de la vía. Pero, sobre todo, se fortaleció con la llegada de migrantes al barrio que vieron como solución económica manejar este tipo de transporte que, pese a los riesgos, se fue utilizando de a poco por gran parte de la comunidad.

Lo anterior, se contrasta con lo mencionado por Reina Misas, ella indica que este tipo de transporte terminó tomando fuerza en el 2020, con la pandemia por la COVID-19 que sacudió a todo el mundo. Esto no sólo surgió en el barrio La Cruz sino también en el barrio vecino La Honda. Es un tipo de transporte que también ha tomado fuerza por el “beneficio” que ven los y las habitantes en él, aunque si bien, supone un gasto económico mayor (porque además de pagar bus, se debe pagar también por este servicio un poco más de lo que vale un pasaje en bus alimentador), permite llegar de manera más rápida a los hogares o hasta el punto de El Raizal (parte baja del barrio) en donde se puede encontrar otras variedades de rutas de transporte público para llegar a los distintos lugares de la ciudad.

De igual manera, Reina menciona que, si bien ha sido un transporte acogido por la comunidad por la necesidad de movilizarse, el costo monetario es mayor al tener que pagar más cantidad de transportes, lo que conlleva a que la mayoría de personas opten más por el desplazamiento a pie, sin embargo, contrastando con el análisis realizado en el Plan de Desarrollo Local de la Comuna 3 y el trabajo de campo realizado en el barrio, en esta zona alta de Manrique

hay carencia de andenes lo que implica que la movilidad a pie sea riesgosa para los peatones por la cantidad alta de motos en la vía que no hacen buen uso de ellas, pero también de los buses y demás transportes que se movilizan por allí.

En este sentido, también hay una contrariedad en el planteamiento de una ciudad donde la movilidad busca priorizar al peatón y el acceso a los diferentes sistemas de transporte público como lo ideó en su momento el Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019, aunque si bien ya para este plan los proyectos de ciudad en donde se implementaban los buses alimentadores en barrios como La Cruz habían sido llevados a cabo, no es posible hallar algún proyecto en el barrio que permita suprimir este tipo de transporte motorizado e informal que pone en riesgo la vida de los y las habitantes, pero también de quienes manejan este transporte y buscan tener ingresos económicos para poder subsistir.

Finalmente, el tema de la movilidad y el transporte público es urgente para el barrio La Cruz, lo más grave es que no es el único barrio de la franja alta de Manrique que padece esta situación, se une a ello barrios como Bello Oriente, Carambolas y La Honda y en algunos encuentros, líderes y lideresas de estas comunidades han mostrado sus preocupaciones al respecto y hacen hincapié en que, posiblemente la mejor alternativa para la movilidad en aquellas zonas sea la creación de un nuevo modelo de transporte como el Metrocable; al respecto, en el grupo focal los y las participantes dejaron plasmada una idea de cómo ven a futuro la movilidad en La Cruz, aunque no todos y todas estaban de acuerdo, la mayoría tiene una visión de un barrio a donde se pueda llegar, entre otras opciones, a través de un Metrocable, tanto así que tienen un plan diseñado como lo muestra la figura 8.

Figura 12

Dibujo realizado por habitante del barrio La Cruz en el grupo focal



8 El derecho a la movilidad y el derecho al acceso al transporte público: la imposibilidad de gozar plenamente del derecho a la ciudad en el barrio La Cruz

Se entiende que en ciudades que se expanden cada vez más, la planificación tiende a ser compleja. Sin embargo, en sociedades democratizadas la participación de la ciudadanía debería primar en la creación y ejecución de proyectos que conlleven a la transformación social y de los espacios físicos donde confluyen todo tipo de relaciones y de los medios que permitan acercarse a ello. Es evidente, después de realizar un análisis documental y trabajo de campo en las conversaciones con líderes, lideresas y habitantes del barrio La Cruz que no ha habido interés por parte de quienes gobiernan y de las empresas público/privadas por planear una ciudad en conjunto con quienes la habitan.

Por otro lado, si bien el foco de la presente investigación no fue analizar el impacto de la ampliación del SITVA en la calidad de vida de los y las habitantes del barrio La Cruz, sí fue un concepto correlacional que deja entrever que el transporte público llevado a las laderas de Medellín y precisamente en donde se realizó este trabajo, reduce las posibilidades de mejorar la vida de la comunidad, al contrario, ha llevado a la precarización laboral dado que en su momento, como lo revelaron quienes participaron en las entrevistas, hubo personas que al no poder acceder a los alimentadores por falta de capacidad para movilizar a más cantidad de gente o por el tiempo de demora en pasar las rutas, perdieron su trabajo. A ello se le suma el trabajo informal que se produjo en el barrio con las mototaxis y que fue tomando fuerza con el pasar de los años y ante un sistema de transporte público incapaz de brindar un buen servicio.

Este artículo y el trabajo de investigación que hay detrás, dan cuenta de una realidad invisibilizada en Medellín en cuanto al SITVA, contrario a investigaciones como la de Gómez (2016) titulada “El impacto del Metroplús en la calidad de vida urbana de Medellín Colombia” en donde se recomienda “complementar los esquemas grandes [como el Metroplús] con buses alimentadores o sistemas no motorizados como las bicicletas que cubran toda el área de influencia y faciliten la movilización de las personas hacia las estaciones”, desconociendo que justamente en la zona en donde se enfoca su estudio que es la Comuna 3, Manrique los sistemas no motorizados no son viables por sus calles tan inclinadas; pero, además, incentiva mucha más implementación de alimentadores los cuales no han sido efectivos para las laderas de la zona Nororiental de

Medellín y que, por el contrario, representa experiencias negativas para movilizar y acceder al transporte público.

Por otro lado, el trabajo académico de Vargas, y Calle (2023) titulado *“Lecciones aprendidas del proyecto Línea T-Tranvía de Ayacucho del Metro de Medellín”* sostiene que:

El sistema de transporte integrado de Medellín ha impactado de manera positiva la calidad de vida de los ciudadanos del Valle de Aburrá. La reducción en los tiempos de desplazamiento, la tarifa única para poder cumplir con varios trayectos [...] así como el embellecimiento urbanístico. (p. 43)

Si bien su investigación se realizó con respecto a otras comunas y otros modelos de transporte distintos a los que se investigó en el marco de este artículo, de manera muy general se reconoce al Metro de Medellín como un sistema que impacta de manera positiva a todo el Valle y no permite ver más allá, desconociendo los impactos, las luchas y las vivencias cotidianas en zonas más vulnerables de la ciudad.

Con estos comentarios no se quiere decir que el SITVA y todos los modelos de transporte público que lo integran no hayan impactado de alguna manera positiva a la región, pero sí se sugiere la preocupación por la mala planificación de ciudad en donde quienes terminan resistiendo a ello son siempre las comunidades cuya calidad de vida no es la mejor y terminan agudizando los problemas socioeconómicos que en ellas se dan, pero además, siguen siendo la parte invisibilizada de la ciudad como pasa comúnmente con las poblaciones vulnerables.

Conclusiones

La planificación de Medellín y a su vez, su transformación, parece ser pensada sólo desde lo más conveniente para el sector público y privado, aplicando aquellos estándares internacionales en donde lo que más interesa es crear ciudades de consumo y no para el disfrute humano. El SITVA pensó en modernizar todos los modelos de transporte de una ciudad sin contar con las condiciones sociales y demográficas que padecen los barrios ubicados en las laderas. No hubo encuentros previos con los y las pobladoras para dar a conocer esa nueva ciudad planeada y la que ellos, para bien o mal, serían quienes directamente la “*estrenarían*”.

No es posible determinar si en caso tal de que el nuevo modelo de transporte no hubiese llegado al barrio, la movilidad en La Cruz hubiese sido muchísimo mejor quizá con otras estrategias y manteniendo el transporte público anterior; pero lo cierto y evidente es que, este nuevo modelo de transporte público aplicado en un barrio con vías inclinadas y estrechas contrajo diferentes problemas para la movilidad y el acceso al transporte público de los y las habitantes dentro y fuera de la comuna.

De igual manera, no se ha busca sugerir que el transporte público anterior a los alimentadores en el barrio tenía la suficiente capacidad y era lo óptimo para la comunidad, porque el transporte público debe ser eficiente, seguro y garantizar una movilidad de calidad, pero sí que debió ser mejor planeada la transformación de este medio para una ladera de la ciudad que no para de crecer y con tantos problemas en el flujo en las distintas formas de movilidad.

Por otro lado, este trabajo de investigación buscó mostrar otras realidades detrás de un sistema de transporte público que tiende a ser reconocido y elogiado dentro y fuera del país, pero que carece de crítica sobre su impacto en las zonas más vulnerables de la ciudad y es, justamente ese desconocimiento el que ha perpetuado a que barrios como La Cruz después de tantos años siga padeciendo de una mala planeación de ciudad y donde realmente sus habitantes no pueden gozar plenamente del derecho a disfrutarla y hacer uso de todo lo que ella ofrece.

En conclusión, es justamente por la falta de crítica y de estudio en el fenómeno del transporte público en Medellín y sus implicaciones en la sociedad por lo que nace esta investigación, entendiendo que como politólogos y politólogas tenemos la tarea de explicar y analizar estas realidades sociales y a través de metodologías como la utilizada en esta investigación constituir científicidad social, comprendiendo además que, como investigadora se puede apreciar

la realidad de manera distinta a como lo harían otros investigadores o sujetos parte de la realidad, por ende, se espera que este trabajo incentive a seguir investigando sobre el transporte público en la ciudad dado que ello determina también la forma en cómo vivimos y nos relacionamos con la otredad, pero también, nos lleva a reflexionar sobre cómo transformar desde diferentes espacios de participación y áreas de conocimiento aquellos factores negativos y potenciar lo positivo y ya creado en cada comunidad que nos permita avanzar como una sociedad más justa y equitativa.

Referencias

- Alcaldía de Medellín, Departamento Administrativo de Planeación Plan de Desarrollo Local. (2014). *Plan de Desarrollo Local, Comuna 3 Manrique*. https://www.medellin.gov.co/es/wp-content/uploads/2024/07/PDL_C3.pdf
- Alcaldía de Medellín. (2008). *Plan de Desarrollo 2008-2011, Medellín es Solidaria y Competitiva*. <https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin?NavigationTarget=contenido/8842-Plan-de-Desarrollo-2008---2011--Gaceta-oficial>
- Alcaldía de Medellín. (2012). *Plan de Desarrollo, Medellín un hogar para la vida - 2012 – 2015*. https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Plan%20de%20Desarrollo/Secciones/Publicaciones/Documentos/PlaDesarrollo2012-2015/Plan%20de%20Desarrollo_baja.pdf
- Alcaldía de Medellín. (2016). *Plan de Desarrollo 2016 - 2019, Medellín cuenta con vos*. https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/Publicaciones/Shared%20Content/Documentos/2016/Proyecto%20de%20Acuerdo%20Plan%20de%20Desarrollo_old.pdf
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2020). *Plan Maestro de Movilidad para el Valle de Aburrá*. <https://www.metropol.gov.co/movilidad/PlanMaestro/Plan%20Maestro%20de%20Movilidad.pdf>
- Borja-Sebastià, J. (2001). Nota sobre ciudad y ciudadanía. Nuevos derechos ciudadanos como respuesta política a los nuevos desafíos del territorio. En Madrid Organización de Estados Iberoamericanos 2001. (Ed.), *Nota sobre ciudad y ciudadanía. Nuevos derechos ciudadanos como respuesta política a los nuevos desafíos del territorio* (pp. 341-348). Recuperado de <https://red.pucp.edu.pe/ridei/wp-content/uploads/biblioteca/090915.pdf>
- Borja-Sebastià, J. (2019). *DERECHO A LA CIUDAD UNA EVOCACIÓN DE LAS TRANSFORMACIONES URBANAS EN AMÉRICA LATINA*.
- Cárdenas, O. y Rengifo, C. (2015). *Acciones de la población desplazada de La Comuna Tres Manrique, por la defensa del territorio y el derecho a la ciudad*. <http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/4617/6/PO-CARDENAS%2CRENGIFO-2015.pdf>

- Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. (2012). *Revista de Paz y Conflictos*, 5, 184-196.
<https://revistaseug.ugr.es/index.php/revpaz/article/view/473/555>
- Carrión Mena, F., y Dammert-Guardia, M. (Eds.). (2019). *DERECHO A LA CIUDAD UNA EVOCACIÓN DE LAS TRANSFORMACIONES URBANAS EN AMÉRICA LATINA*. CLACSO.
<https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20200519104921/Derecho-a-la-ciudad.pdf>
- Castrillón-Aldana, A. y Cardona-Osorio, S. (2014). El urbanismo y la planeación moderna. Glocalidades en la formación de la modernidad urbana de Medellín. *Historia y Sociedad*, (26), 17-51.
<https://revistas.unal.edu.co/index.php/hisysoc/article/view/44383/45678>
- Constitución Política de Colombia. (1991). Constitución Política de Colombia - 1991 (2a edición).
<http://www.suinjuriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Constitucion/1687988>
- Departamento Nacional de Estadística. (1993). XVI Censo Nacional de Población y V de Vivienda.
https://biblioteca.dane.gov.co/media/libros/LB_806_1993.PDF
- Departamento Nacional de Estadística. (2019). Resultados Censo Nacional de Población y Vivienda 2018.
<https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/presentaciones-territorio/190709-CNPV-presentacion-medellin.pdf>
- Fundación Sumapaz. (s.f.). CONOCIENDO A MANRIQUE: Descripción socioeconómica, cultural y espacial. <https://www.sumapaz.org/wp-content/uploads/2016/06/Conociendo-a-Manrique.pdf>
- Galeano-Marín, E. (2004). Diseño de proyectos en la investigación cualitativa. Fondo Editorial Universidad EAFIT.
https://www.academia.edu/28381298/Galeano_Eumelia_Disenio_de_proyectos_en_la_investigacion_cualitativa
- Gergen, K. (2007). La ciencia psicológica en el contexto posmoderno. In A. Estrada, & Z. Días, *Construccionismo Social. Aportes para el debate y la práctica* (pp. 93-115). Universidad de los Andes.
- Gómez, L. (2016). *El impacto del Metroplús en la calidad de vida urbana de Medellín, Colombia*. [Tesis de maestría, Universidad de Buenos Aires].
http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tpos/1502-1011_GomezHernandezLY.pdf

- Lefebvre, H. (1968). *EL DERECHO A LA CIUDAD*. Ediciones Península. https://espai-marx.net/elsarbres/wp-content/uploads/2020/02/libro_ciudad.pdf
- Miralla-Guasch y Cebollada. (2003). Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad. *FUNDACIÓN ALTERNATIVAS*, 25, 1-51. <https://fundacionalternativas.org/wp-content/uploads/2022/07/xmlimport-GVOoD4.pdf>
- Onírias Media. (2016, 08 de febrero). *MEMORIAS DE LA MONTAÑA, DOCUMENTAL, Barrio La Cruz, Medellín Colombia* [Vídeo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=WwsiWpAjR-o&ab_channel=ON%C3%8DRIASMEDIA
- Pacheco Acuña, V. M. (2021). El derecho a la ciudad como derecho humano. *Revista De La Facultad De Derecho De México*, 71(279-2), 487–514. <https://doi.org/10.22201/fder.24488933e.2021.279-2.78998>
- Pamplona Sierra, M. J., y Piedrahita Bustamante, P. (2021). El derecho a la ciudad en las aglomeraciones: miradas desde América Latina. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 31(2), 73-85. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n2.89561>
- Ramírez-Patiño, S. (2011). Cuando Antioquia se volvió Medellín, 1905-1950. Los perfiles de la inmigración pueblerina hacia Medellín. *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, 38(2), 217-253. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/achsc/article/view/28089>
- Rincón Zapata, V. (2020). El desplazamiento intraurbano por obras públicas en la ciudad de Medellín: caso Metrocable del Picacho. *Conocimiento Semilla*, (5), 62–76. <https://doi.org/10.24142/cose.n5a6>
- Sánchez, I. (2014). Medellín en rieles. *El Eafitsense*, (107), 66-73. Recuperado de <https://www.eafit.edu.co/medios/eleafitense/107/Paginas/inicio.aspx#1>
- Solis, E. (2021). Realidades de los sistemas de movilidad urbana en analogía con derecho a la ciudad. Caso de estudio: Ciudades intermedias Manta. (Tesis de Posgrado). Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Manta, Manabí, Ecuador.
- Vargas, M. y Calle, H. (2023). *Lecciones aprendidas del proyecto línea t-tranvía de Ayacucho del metro de Medellín*. [Tesis de maestría, Universidad EAFIT]. <https://repository.eafit.edu.co/server/api/core/bitstreams/eb0b888e-6d0c-449e-b7ac-2692e9a94500/content>

Zapata, J. (2022). *El Derecho a la Ciudad en Medellín - Colombia. Análisis de algunas disposiciones, programas y proyectos del Plan de Ordenamiento Territorial 2014-202*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Costa Rica]. <http://hdl.handle.net/11056/25252>