



**Movilidad cotidiana y
sociedad en Medellín:
la ciudad y la problemática
del transporte urbano
1980-2015**



Anamaría Uribe González
Maestría en Estudios Urbano Regionales
Universidad Nacional de Colombia - Sede Medellín

Las transformaciones de Medellín

Medellín
(últimas
décadas)



Metamorfosis:
programas urbanísticos
y sociales - corregir
**patologías
urbanas**



Planeación
**construcción y
destrucción** de
significados:
obras ejecutadas sobre
el **espacio físico**

- ❑ Tendencia - expansión - área metropolitana
- ❑ Capacidad para crear infraestructuras y sistemas de transporte
- ❑ Tensiones en la movilidad urbana

Objetivo

Indagar la problemática de la movilidad y el transporte urbano en Medellín, a partir de la revisión de su mutación histórica en las últimas décadas y entender su relación con la calidad de vida, el derecho a la ciudad y el control social.

Preguntas:

¿Cómo se ha presentado la problemática del transporte de pasajeros y el tránsito en Medellín desde las últimas décadas del siglo XX?

Examinar los discursos y percepciones de la opinión pública en torno a los problemas de movilidad y sistemas de transporte.

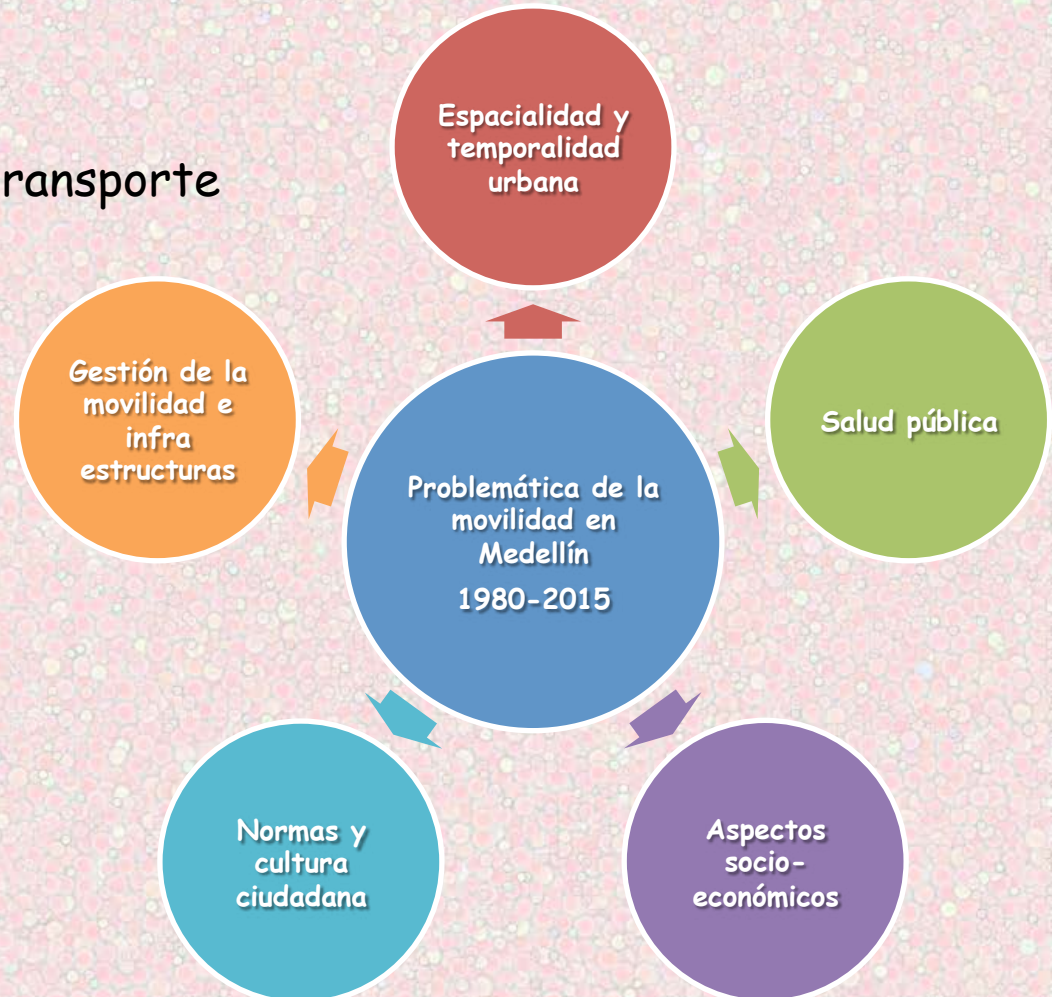
Determinar los mecanismos que el gobierno local ha utilizado para la gestión y el control de la movilidad y el transporte en la ciudad.

Alcances presentación

Compartir reflexiones sobre el tema de investigación de la Tesis de Maestría.

Elementos:

- Conceptos de movilidad y transporte
- Perspectiva histórica
- Hallazgos en la prensa que describen la tendencia de la problemática alrededor de varias categorías de análisis.



Metodología

Registro de información obtenida de fuentes escritas:

- a. Lectura de acercamiento a los temas de movilidad y transporte y repaso de historia reciente de la ciudad.
- b. Búsqueda de fuentes en repositorios de memoria.
- c. Construcción de una línea del tiempo con hechos relevantes en la evolución del transporte.

Perspectiva

Estudios urbanos en relación con la historia social del transporte en Medellín

Enfoque

Cualitativo:
interpretación
conceptos y relaciones

Diseño

Teoría fundamentada:
orientada a elaborar
teorías, conceptos y
proposiciones partiendo de
los datos.

Conceptos

Movilidad cotidiana

Transporte urbano

Problemática urbana

Calidad de vida

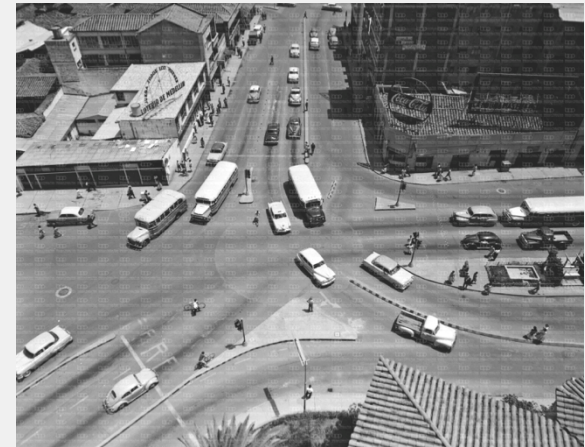
Regulación social y acceso a
la ciudad

Antecedentes

- @ Fuerte ocupación urbanística desde mediados del siglo XX.
- @ Multiplicación del desarrollo urbanístico, vial y demográfico.
- @ Necesidad de una entidad que resolviera los problemas por crecimiento urbano y vehicular.
- @ Desarrollo urbano con articulación vial periferia-centro-periferia.
- @ Planes y propuestas futuras de movilidad no remediaban los problemas de tránsito y transporte del momento.
- @ Imposible práctica de planificación integral de la movilidad urbana por injerencia de varias instituciones reguladoras.
- @ La vialidad como eje estructurante del espacio urbano orientó las intervenciones urbanas e inversiones públicas de la ciudad (Villa y Naranjo, 1994).



Gente por la Carrera Junín. 1971. León F. Flórez, BPP.

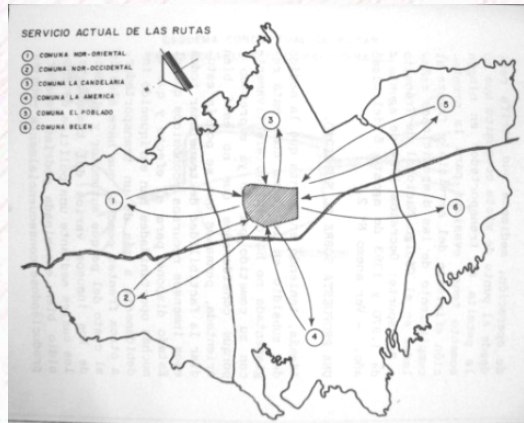


Cruce de calles en lugar céntrico de la ciudad, 1958. Digar, BPP.

Años Ochenta

- Ⓢ Modelo de movilidad favoreció el transporte vehicular y privado.
- Ⓢ Transporte público - problema dramático del área urbana y metropolitana.
- Ⓢ Servicio público de transporte - empresas administradas por particulares (déficit, subsidio, mal servicio, caos- guerra centavo).
- Ⓢ Auge del narcotráfico y la violencia, la falta de desarrollo urbano, la escasez de vivienda, el desempleo y el crecimiento desmedido de las comunas.
- Ⓢ Entrada masiva de motocicletas como elemento de movilidad diaria.
- Ⓢ Limitada infraestructura para la movilidad.
- Ⓢ Ejecución obra del Metro.
- Ⓢ Odisea del transporte en Medellín genera condición de movilidad vulnerable.

Años Ochenta



Servicio de las rutas de transporte en Medellín, sistema radial. STTM (1983).



Transporte público:
Espacio público deteriorado en los paraderos. El Mundo, sep. 1979.
Largas filas para tomar el bus. El Mundo, sep. 1979.



Motociclistas en Medellín. El Mundo, 1980



Foto años 80. Auge de narcotráfico en la ciudad.
<http://columnazero.com/>



Construcción del metro en el Parque Berrío, 1988.
Oscar Botero, viztaz.org

Años Noventa

- Ⓢ Condiciones topográficas en barrios altos impedían adecuada conexión con el sistema vial de la ciudad.
- Ⓢ Aumento en el tiempo de los recorridos y la distancia entre la localización de las actividades cotidianas.
- Ⓢ Fortalecimiento del transporte informal, con permisividad y formalización en algunos casos.
- Ⓢ Violencia social que impacta la movilidad, en diferentes zonas de la ciudad, especialmente en barrios vulnerables por sus condiciones socio económicas y de aislamiento.
- Ⓢ Crecimiento acelerado del parque automotor empeoró los problemas de tráfico - aumento congestión - mayor inversión de tiempo dedicado a los desplazamientos.
- Ⓢ Apertura Metro de Medellín y proyección SIT.
- Ⓢ Metro reconfigurador de la movilidad en Medellín y el Área Metropolitana.

Años Noventa



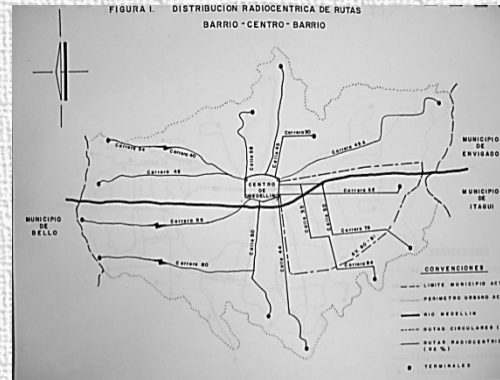
Taco en el centro de la ciudad. La Hoja N 16, 1993-1994.
Buses públicos de transporte años 90. Diario ADN.



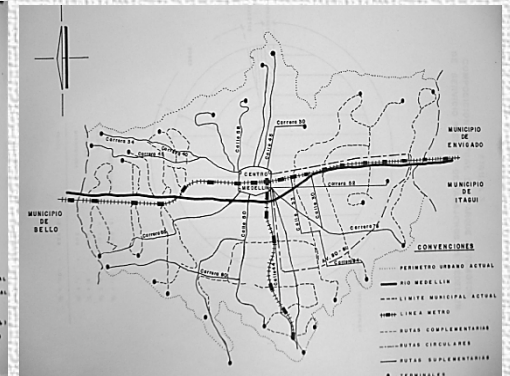
Carros que fueron utilizados como colectivos en los años 80 y 90. ADN.
Inicio de operación del Metro en 1995.



Violencia de los 90 y principios de siglo en comunas.
La escombrera. www.elpais.com.co



Proyección del servicio de Rutas de buses y el SIT, en el modelo de transporte longitudinal propuesto con el sistema Metro de Medellín y las rutas perpendiculares a las estaciones. DAP, 1993.



Siglo XXI

- ② Área Metropolitana - autoridad en movilidad en el Valle de Aburrá
- ② Transporte masivo - dinamizador e integrador, mediante la empresa del Metro.
- ② Movilidad asociada al discurso de la calidad de vida.
- ② Operación de diversos modos de transporte: novedades tecnológicas y de servicio en transporte público.
- ② Entrada del Estado al territorio de los barrios (inclusión) - intento de recuperación del control social.
- ② Sobredemanda de infraestructura vial - obras de vialidad en distintos sectores, con inconvenientes en la movilidad cotidiana - contradicciones entre obras e intereses de la ciudadanía.
- ② Medidas restrictivas a la movilidad se vuelven permanentes.
- ② Violencia influyente en el servicio público de transporte en todos los sectores - extorsión a los transportadores.
- ② Congestión extendida a diversos puntos de la ciudad y disminución de la movilidad - afecta a todos los estratos socio- económicos.

Siglo XXI



Metroplús línea 2. <http://www.metroplus.gov.co/>, 2015.
Barrio Santo Domingo Savio. www.medellin2009.wordpress.com, 2009



Uso de bicicletas públicas. Noticias Facultad de Minas, Unalmed, 2015.



Extorsión en norte de Medellín y Bello, El Colombiano, 2009.



Obras de infraestructura, (tranvía de Ayacucho sobre la avenida Oriental), ocasionan caos vehicular y peatonal en el centro de Medellín. El Tiempo, 2014.



Escaleras eléctricas <http://www.terra.com.co/todelar>, 2012

Espacialidad y Temporalidad Urbana



Sobre oferta de transporte público de buses y taxis. El Mundo, 1996-2003.



Prensa - afectaciones de la comunidad por los problemas de transporte (distancias y tiempos de desplazamiento).

Congestión o "caos vial" infraestructuras para acabar con los embotellamientos se quedan cortas frente a la necesidad de desplazamientos.



Glorieta de Carabineros al iniciar obras del intercambio. El Mundo, 1996.

Taco en Punto Cero (Carabineros), a las afueras de la Universidad Nacional, 2015. Foto propia.

Congestión del centro al resto de la ciudad (movilidad reducida) que alarga los tiempos de desplazamiento.

Paliativo del pico y placa, de común aplicación - ciudadanía reacia.



Caos y hacinamiento al interior de la estación del Metro. El Colombiano, 2015.

Espacio vial compartido en San Juan con la 65. Foto propia, 2015

Entrada en circulación de autos, más rápida que la realización de obras viales.

Hacinamiento - de los buses y colectivos, al transporte masivo.

Salud Pública

Accidentalidad y contaminación auditiva y atmosférica - rutinas urbanas diarias.

Accidentalidad afecta a los usuarios de todos los modos de transporte, principalmente peatones y motociclistas

Mayor tasa de accidentalidad a nivel mundial (años noventa), tendencia siguió en el siglo XXI.

Comportamiento social de los ciudadanos (cita).

Cambio de percepción frente a algunos temas - peatones (de culpables a víctimas) - obras y campañas en su favor.

Contaminación ambiental y acústica por los vehículos automotores - monitoreos y medidas frente a la contaminación, pero poca mitigación.

La educación para la seguridad vial parece ser la estrategia que mejor podría ayudar a solucionar a largo plazo parte del problema.



Accidentes de buses y colectivos de servicio público. El Mundo, 1984; El Colombiano, 1988.



La mayor violencia en las ciudades se da a través del tráfico, El Mundo 1996. Campañas en favor del peatón. El Colombiano, 1997.



Alta accidentalidad en Medellín. El Mundo, 2013. Niveles alarmantes de contaminación en la ciudad, El Tiempo, 2016.

Ámbito Socio Económico

Accesibilidad al transporte público por los sectores más apremiados de la población.

A pesar de las contrariedades, el transporte público encarna la función social de proporcionar el acceso a la ciudad a la mayor parte de la población.

Mayoría de desplazamientos: a pie y en bus.

Desigualdad en la distribución de la motorización privada y grandes diferencias en la capacidad objetiva de desplazarse y los modos de transporte según el estrato social.

La informalidad permanece.

Violencia como hecho contundente en la ciudad. Se expresa en la presencia de grupos delincuenciales que ejercen control en los barrios y asechan a los operadores de transporte.



Barrios pobres de la ciudad. El Mundo, 2001.
Taxistas y usuarios también padecen la violencia. El Mundo, 1998.
Inseguridad al interior de los buses. El Colombiano, 1997.



Paro de transportadores de las comunas, por vacunas, amenazas y homicidios de conductores. El Colombiano, 2011.

Amenazas de combos hacen renunciar a transportadores en Castilla. RCN Radio, 2016
Mapa de la problemática del transporte urbano por comunas en Medellín. El Tiempo 2012.

Normas y Cultura Ciudadana

Modos en que se ejerce la movilidad cotidiana tienen que ver con el comportamiento de las personas, sus hábitos y la disposición a conducirse de acuerdo a las normas de convivencia social.

Medidas restrictivas y persuasivas.

Control del transporte urbano y la movilización - transformación - de la ausencia de organización en las instituciones, al intento por organizar todos los modos de transporte de personas.

Estrategias diferentes - la movilidad es un asunto de control a los modos y tiempos de movilización.

Opinión pública respecto a los modos de control -pronunciamientos en contra.

Todavía persiste mucha incultura ciudadana e intolerancia en el ámbito de la movilidad cotidiana.



Pico y placa 2014. El Colombiano.



Día sin carro en universidades. El Mundo, 2001.



Campañas en prensa por el respeto a las normas e infraestructura de movilidad de la ciudad. El Mundo, 2001.



La misma ciudadanía poniendo avisos para la gente en las vías, Foto propia, 2016.

Infraestructura y gestión

Por encima de todo, el Metro no se detiene



Construcción del Metro. El Mundo, 1989.

Gestión asociada al discurso del transporte masivo. El Colombiano, 1997.



La infraestructura de movilidad se compone de las obras que contribuyen a mejorar el equipamiento colectivo.

La gestión de la movilidad - permanentes modificaciones en la infraestructura e implementación de sistemas y modos de transporte, asociados al transporte masivo, con elementos complementarios de cambio normativo y cultural.

El transporte masivo ha sido la apuesta de las instituciones de Medellín.

El Metro ha creado una cultura de la movilidad - se establece como parte de la solución y eje de todos los proyectos de movilidad que se han hecho en adelante.

Estrategia central por orquestar el transporte desde un mismo centro institucional.



Paraderos de buses de servicio público. Foto propia, 2015.



Metrocable en Medellín. El Tiempo, 2014.
Tranvía de Ayacucho. Foto propia, 2016.



Referencias y Bibliografía

Botero Gómez, F. (1996). La planeación del desarrollo urbano de Medellín. En: J. O. Melo. (Dir.), *Historia de Medellín*. Medellín: Suramericana de Seguros.

Coupé, F., Brand, P. y Dávila, J. (2012). Medellín: contexto institucional y cambio de paradigma urbano". En: J. Dávila (Comp.). *Movilidad Urbana y Pobreza. Aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia*. (pp. 47-58). Medellín: Development Planning Unit, UCL / Universidad Nacional de Colombia.

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 61-74. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076/pdf_164

López H. y Molina E. (1979). *El déficit de transporte urbano en Medellín*. Medellín: Departamento de Economía, Universidad Eafit.

Miralles, C. (2002). *Ciudad y transporte. El Binomio imperfecto*. España: Ariel Geografía.

Miralles, C. y Cebollada A. (2003). Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad [Documento de trabajo]. *Laboratorio de Alternativas*, ISBN: 84-96204-28-6, 1-54. Recuperado de: www.fundacionalternativas.org/public/storage/laboratorio/documentos_archivos/xmlimport-GVOoD4.pdf

Restrepo, M. I., Velásquez Gómez, R. & Mejía, L. (1983, julio-agosto). A la rueda, rueda. Investigación sobre problemas de transporte urbano. *El Colombiano*.

Schnitter, P. (2005). Construcción fragmentaria, característica del crecimiento metropolitano de la ciudad de Medellín, Colombia. Lectura cartográfica de tres momentos significativos. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales Vol. IX, núm. 194 (9)*. Universidad de Barcelona. Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-103.htm>

Vargas Víctor Hugo (2012, 4 de junio). Luces y sombras del transporte público en la ciudad. *El Tiempo*, p. 12a.

Villa, M y Naranjo, G. (1994). *Medellín: entre luces y sombras*. Medellín: Corporación Región.

Botero Gómez, F. (1998). Historia del transporte público de Medellín 1890-1990. Medellín: Secretaría de Educación y Cultura.

Bravo Betancur, José María (1991). Medellín: análisis sobre su proceso histórico y desarrollo urbanístico. Medellín: Concejo de Medellín.

Concejo de Medellín (2003). Foro Cómo lograr un efectivo Sistema Integrado de Transporte en el Área Metropolitana. Medellín, 25 de abril.

Departamento Administrativo de Planeación DAP (1982). Evolución histórico demográfica de Medellín. Medellín: autor corporativo.

Departamento Administrativo de Planeación Metropolitana, División de Planeación Física (1996). Zonas periféricas de Medellín. Medellín: autor corporativo.

Metro de Medellín (2005). La Cultura Metro. Segunda edición. Medellín: autor corporativo.

Secretaría de Transporte y Tránsito de Medellín, Departamento de Planeación y Desarrollo (1995). Situación actual del transporte de pasajeros en la modalidad de informales, prestado en vehículos particulares. Medellín: autor corporativo.

Prensa:

El Colombiano y El Mundo 1980-2015.



Gracias !