



**Coloquio Internacional de Economía social y solidaria en un contexto de multiculturalidad, diversidad y desarrollo territorial, 15, 16 y 17 de abril 2015 –UNCuyo / Université Blaise Pascal – Mendoza**

**Las organizaciones comunitarias frente a las dinámicas económicas agenciadas en los territorios barriales por los macroproyectos de desarrollo urbano.**

**Eje temático: 3\_ la ESS y el Desarrollo**

**Autores:** Ana Mercedes Múnera B ([ammunera@unal.edu.co](mailto:ammunera@unal.edu.co)), Johanna Vélez R ([jvelezru@unal.edu.co](mailto:jvelezru@unal.edu.co)), Juan Carlos Ceballos G ([jceballo@unal.edu.co](mailto:jceballo@unal.edu.co))

**Institución de pertenencia:** Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín. Facultad de Arquitectura. Escuela del Hábitat – Cehap.

**Resumen:**

La construcción del proyecto de movilidad Metrocable en la zona nororiental de la ciudad de Medellín, se constituyó en la oportunidad para la conexión al sistema de movilidad de amplios sectores de la población que ha vivido en zonas periféricas de origen no planificado de la ciudad. Al proyecto de movilidad, se le sumó la intervención de la municipalidad por medio de proyectos urbanos que buscan atender de manera integral a la población con la construcción y mejoramiento de equipamientos colectivos y dotación de espacios públicos. Este texto hace referencia a las dinámicas de las economías populares y solidarias y sus impactos en el contexto del proyecto de movilidad y de las intervenciones complementarias para el desarrollo urbano de las comunas 1 y 2.

**Palabras Clave:** Hábitat popular, prácticas vecinales, economía solidaria, proyectos de desarrollo urbano.

## **INTRODUCCIÓN**

Desde el año 2008, el grupo de investigación en Comunicación Urbana<sup>1</sup> ha realizado un ejercicio de investigación sobre los impactos que en las áreas residenciales ha conllevado la

---

<sup>1</sup> Este grupo pertenece a la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín. Está compuesto por docentes y estudiantes de las áreas de arquitectura, planeación urbana, sociología,

implantación del sistema Metrocable en las comunas 1 y 2 de la zona nororiental de Medellín. Uno de los aspectos nodales que se ha encontrado son las tensiones entre economías de mercado y economías solidarias en un nuevo contexto de intervención estatal que se ha llevado a cabo por medio de la puesta en marcha del sistema de movilidad, de la legalización de predios que surgieron por procesos de ocupación e invasión, y de la construcción de equipamientos colectivos para la generación y fortalecimiento de centralidades barriales.

La metodología se basa en obtención de información de campo (encuestas, entrevistas, grupos focales, cartografías sociales) y en la elaboración de matrices para evidenciar las relaciones entre las dimensiones físico – espacial y socio – económica y cultural, sus categorías, los ámbitos e indicadores de cada dimensión del sistema de hábitat en las escalas barrial y zonal.

Con la aplicación de las herramientas metodológicas se han rescatado las percepciones de la población sobre las transformaciones sociales, culturales, espaciales, económicas y organizativas en los sectores residenciales inducidos por la construcción del Metrocable. Una de las mayores transformaciones percibidas es la que tiene que ver con la economía barrial.

Los objetivos de este proceso investigativo son:

Identificar los aportes realizados por las diferentes formas cooperadas de organización comunitaria para atender las necesidades y demandas habitacionales de carácter físico – espacial, socio económico, ambiental y cultural en los barrios de origen no planificado o autoproducidos.

Examinar las formas alternativas a la economía de mercado que se están generando por parte de los grupos de población para enfrentar las tensiones provocadas por la densificación inmobiliaria y la presión sobre suelos legalizados a partir de las intervenciones del Estado con la construcción de macroproyectos urbanos, legalización de la tenencia de la propiedad y la gestión de proyectos turísticos de ciudad para la venta (city marketing).

## **DESARROLLO**

### **Aproximación conceptual**

Los enfoques que han orientado las intervenciones del desarrollo en hábitats populares, las políticas y programas que de estos enfoques se derivan están muy en consonancia con lo que plantean Miranda y Gudiño (2014) en su texto *Algunos enfoques teóricos desde “abajo” aportes para abordar teóricamente la realidad habitacional y territorial de grupos emergentes*.

La nueva escala urbana que se afronta en el urbanismo (Gottman, 1961) y los retos que plantea una inclusión de los diferentes actores sociales en procesos de participación en torno

al ordenamiento territorial en ciudades globalizadas (Borja y Castell, 2000) hace referencia a la complejidad de los sistemas de producción del hábitat tanto en niveles macro como en ámbitos microterritoriales.

En los territorios micro se expresan las contradicciones de los modelos de desarrollo económico que han predominado y se yuxtaponen como en un palimpsesto las diferentes formas en que la población ha resuelto sus necesidades básicas como la autogestión, la ayuda mutua, las cooperativas populares y las diferentes expresiones de una economía social.

Si bien Colombia se ha destacado por ser uno de los primeros países en asumir un ordenamiento territorial con un respaldo legal (normas específicas reguladoras) como lo señala Massiris (2002: 25) y que Medellín ha sido una ciudad que ha hecho grandes esfuerzos para asumir con un enfoque integral la planeación territorial, se observa que asuntos claves de la habitabilidad como la economía barrial de base solidaria atraviesan un período crítico porque la formalización y legalización hacen que no puedan ser competitivas en la lógica del mercado de bienes y servicios de escalas metropolitana y regional.

Es preciso reconocer que estos grupos de población se encuentran en un marco de relaciones desiguales frente las competencias y capacidades para la participación. Sus organizaciones son débiles (Massiris, 2002: 26) o debilitadas por los intereses de los grupos de poder hegemónico.

Estas dinámicas de economía solidaria se inscriben en complejas lógicas donde las políticas de estado plantean en la teoría enfoques integrales de la planeación, pero en la práctica se focalizan en hacer del territorio el principal dinamizador de una economía competitiva. En este ejercicio importa saber cómo la población – igual que en el pasado – está afrontando estas tensiones desde sus propias formas autogestionadas y cooperadas. Esto con el fin de plantear directrices que le permitan implementar “formas estatales y/o sociales de planificación, regulación y coordinación adicionales al mercado, para asegurar el predominio de la racionalidad reproductiva y evitar solidariamente y a través de las autoridades reguladoras los efectos no deseados de las acciones económicas fragmentarias que realizan las masas de actores individuales” (Coraggio, 2011: 300).

### **Contexto Normativo, Económico y Político de la Planeación Territorial**

En las ciudades de Colombia y de América latina, se han dado avances en el ordenamiento territorial y la planificación orientada al desarrollo equitativo e integral que busca un equilibrio en la ocupación del suelo y la optimización de las áreas contempladas dentro del perímetro urbano.

Desde la Constitución Nacional de 1991, la participación ciudadana es un requisito para viabilizar la ejecución de los proyectos. Planeación y participación se encuentran igualmente asociadas con la Ley de Ordenamiento Territorial (388/1997) que en el caso de Medellín

incorporó el criterio de integralidad para las intervenciones urbanas y como ejemplo de ello los Proyectos Urbanos Integrales -PUI-.

Para la zona en estudio específicamente se refiere a una Actuación Urbana Integral AUI- de las Áreas de influencia del Metrocable, lo cual es coherente con el segundo lineamiento de la ley que busca promover un ordenamiento territorial democrático e incluyente, que le apuesta a la población como el centro de sus decisiones y a su bienestar como el objetivo principal

Los proyectos de movilidad cobran importancia porque garantizan conectividad con las diferentes áreas funcionales de la ciudad: residenciales, laborales, administrativas, recreativas y culturales. Asimismo, generan transformaciones y su objetivo de cualificar zonas residenciales tradicionalmente marginadas conlleva unos impactos que no se han identificado suficientemente.

Estas zonas de la ciudad se vieron a comienzos del Siglo XXI afectados por intervenciones de la ciudad metropolitana que buscan la conectividad con las regiones próximas para garantizar unas políticas de crecimiento económico dentro del marco de la globalización. Ahora se hacen visibles a través de los programas de desarrollo urbano con la construcción de espacios públicos, equipamientos colectivos, edificaciones de vanguardia arquitectónica y novedosos sistemas de transporte.

Por su parte, la provisión de servicios asociados a la construcción ha comenzado a ser prestada por grandes empresas privadas transformando las dinámicas de la economía barrial. A esto se suma, que el sistema financiero ha comenzado a reconocer este amplio campo de demanda y ha flexibilizado los requisitos para créditos para mejoramiento de vivienda y construcción de nuevas edificaciones. Lo que antes se situaba en el margen de la economía social en unos territorios no reconocidos por el estado ni amparados por la legalidad de la tenencia de tierra, es hoy un complejo escenario de tensiones entre las formas legales y no legales, formales e informales del desarrollo territorial.

En este caso de estudio se tomó el Metrocable en la zona nororiental de Medellín porque representa un avance significativo en la materia, desde la conectividad y los equipamientos, pero aún con muchos aspectos por perfeccionar en problemáticas urbanas que no se han logrado atender con suficiente eficiencia en las zonas residenciales impactadas por los proyectos de movilidad.

### **Localización del caso de estudio**

La ciudad de Medellín es la capital del departamento de Antioquia, ubicado en la República de Colombia (Figura 1). Es el centro de un territorio metropolitano conformado por 9 municipios más que se extienden longitudinalmente sobre el eje natural del Río Medellín. Tiene una población de 2.499.080 habitantes según el último censo del año 2005. Su territorio está dividido en 16 unidades administrativas que agrupan sectores o barrios, conocidas como comunas. Las comunas 1 (Popular) y 2 (Santa Cruz) se encuentran ubicadas en la zona

nororiental de la ciudad. Entre las dos reúnen 25 barrios. “Sus superficies son aproximadamente de 311 y 220 hectáreas respectivamente, muy pequeñas en comparación con otras comunas. Existen densidades de 367 y 400 habitantes por hectárea” (Zapata B, Aguilar C, Areiza E, 2007: 9).

En 1995<sup>2</sup> entró en funcionamiento el Metro. Es el más nuevo en Latinoamérica y al asociarse como Sistema Integrado de Transporte se ha destacado por los efectos urbanos que ha generado. El estudio se focaliza en las comunas 1 y 2 de la zona nororiental de Medellín, donde comenzó a operar en el año 2004 el Metrocable (teleférico) integrado al Sistema Metropolitano de Transporte del Valle de Aburrá. En esta zona se han ejecutado megaproyectos de movilidad para articular barrios o comunas históricamente alejados o desconectados de la metrópoli (Figura 2).

En la Encuesta de Calidad de Vida del año 2013, realizada por el Departamento Administrativo de Planeación de la Alcaldía de Medellín, la Comuna 1 (Popular) registró una población de 129.144 habitantes. De estos, 49,998 ubicados en un estrato de la vivienda bajo – bajo y 79,146 en estrato bajo. La Comuna 2 (Santa Cruz) tiene 110,202 habitantes, de los cuales 14,420 en el estrato bajo – bajo y 95.782 en estrato bajo. El número de hogares es de 38,203 en la Comuna 1 y de 31,291 en la Comuna 2. Un total de 25 barrios conforman estas comunas con una de las densidades poblacionales más altas de la ciudad.



Figura 1: Localización de las comunas 1 y 2

<sup>2</sup> El Metro entró en operación en 1995. En 2004 empezó a funcionar la Línea K, Metrocable del nororiente. En 2008 inició el segundo metrocable, Línea J. En 2010 comenzó la primera línea turística, Cable Arví que se conecta con la Línea K. En 2011 se dio inicio a la operación de buses articulados. En 2012 se construyeron nuevas estaciones en los municipios del sur del Valle de Aburrá Sabaneta y La Estrella ([www.metrodemedellin.gov.co](http://www.metrodemedellin.gov.co)).

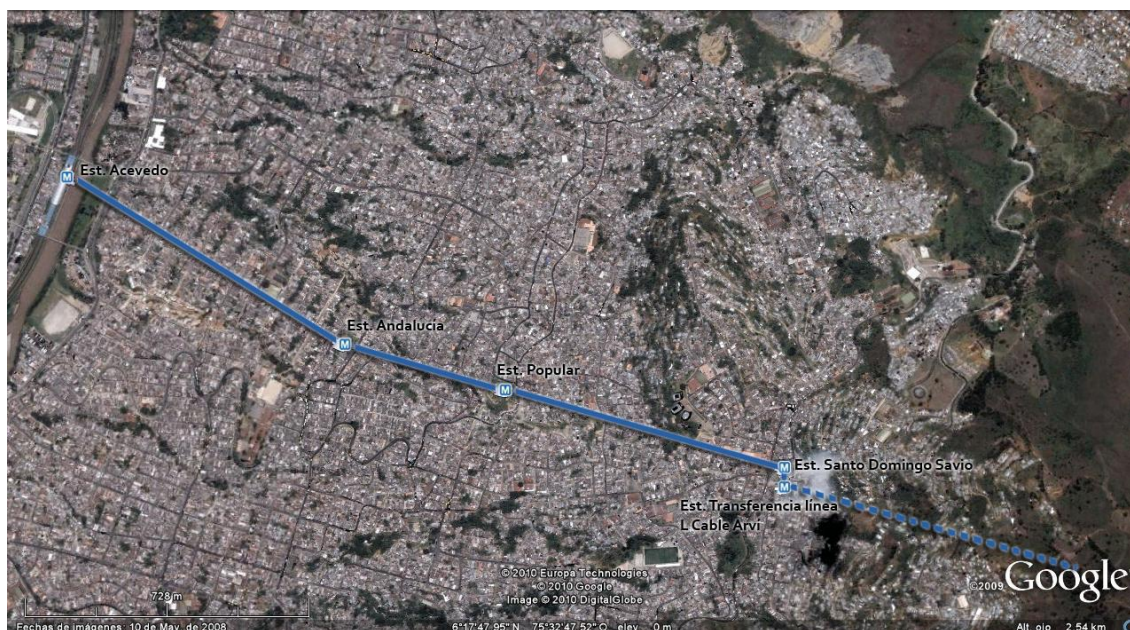


Figura 2: Mapa zona noroccidental. Recorrido Línea K Metrocable - Proyecto Línea L Cable Arví

### Orígenes de los asentamientos

En Medellín, la mayor parte de los barrios de origen no planificado por el Estado surgen a partir del 50's, con el comienzo de la violencia política entre los partidos que habían gobernado el país desde el siglo XIX. Se acentuó en la década de los años 1960 y 1970 con el proceso de desarrollo industrial que ejerció una fuerte atracción y a partir de las décadas de los 80's y 90's por la violencia rural desatada entre guerrillas y paramilitares.

Para entender las características del sector se hace necesario conocer su conformación y evolución histórica. Hasta aproximadamente 1920, los terrenos de la zona pertenecían a unos pocos y acaudalados propietarios. Grandes extensiones de tierra eran propiedad de una sola persona. Con el crecimiento de la ciudad, los terratenientes vieron la oportunidad de aumentar sus ingresos. Las primeras urbanizaciones se dan de manera legal con la participación de los dueños originales: los lotes se vendían a bajo costo y a largo plazo. Esto permitió que población de bajos recursos adquiriera lotes para ellos mismos construir sus viviendas. (Naranjo, 1992).

En la década de 1930 y 1940, el proceso de expansión continuó. Surgieron nuevos barrios con varias modalidades de ocupantes: 1) propietarios particulares que tenían documentación legal 2) personas que ejercían invasión. 3) personas que tenían autorización del dueño para construir y 4) compradores a propietarios que decían ser tener todos los documentos en regla.

Entre los años 1950 y 1960, con todo el proceso migratorio generado por la violencia entre los partidos conservador y liberal, los recién llegados ocuparon terrenos de más difícil acceso por su condición topográfica. Muchos de ellos compraron a especuladores que no tenían documentos de propiedad legal.

Naranjo concluye que las comunas 1 y 2 se formaron con dos tipos de asentamiento: por loteo (en los terrenos más cercanos al río) y por invasión (en los terrenos más difíciles y periféricos), y los caracteriza como unidades territoriales y sociales diferentes.

Las características del proceso de poblamiento ofrecen elementos interesantes para comprender las dinámicas de conformación de la red de prácticas de vecindad y solidaridad que caracterizó las redes de subsistencia en el nuevo hábitat de esta población:

- Los pobladores trasladan sus prácticas campesinas al lugar donde se ubican para residir: hacen huertas, marraneras, cría de animales para el sostenimiento básico.
- Los nuevos pobladores establecen estrechas redes de solidaridad y vecindad para legitimarse en su proceso de poblamiento pues de parte de las instituciones del Estado había un desalojo de los invasores y un control sobre compradores de lotes sin la respectiva aprobación de la oficina de planeación.
- Los nuevos pobladores se esfuerzan para que sus familiares y amigos procedentes de la misma región, construyan sus ranchos en el nuevo hábitat que están colonizando. De esta manera se conforma un tejido social que va marcando el territorio por porciones bien definidas. Estas “porciones o fragmentos del territorio” se reconocen por apellidos, o por colonias de personas que provienen de una misma región del departamento o del país, o también se da una cercanía por la actividad económica que realizan sea dentro de sus viviendas o en otros lugares de la ciudad (ejemplo los venteros del centro de la ciudad, los recicladores de las áreas industriales).
- Hay un esfuerzo mancomunado de los nuevos pobladores por participar de modo solidario en la edificación de sus viviendas y en la construcción de equipamiento como escuelas, templos religiosos, bocatomas para el acueducto. Estas infraestructuras fueron obra de las mismas comunidades con la ayuda de organizaciones e instituciones sociales. El Estado tuvo una mínima participación en las primeras fases del poblamiento. Su papel fue tratar de evitar el proceso de “ocupación ilegal”. Los equipamientos construidos se constituyeron para la población en símbolos de progreso y de los logros del trabajo organizado (Naranjo G, 1992:36).
- Las prácticas económicas que se da en estos territorios se caracterizan por la solución cooperada a los problemas de la subsistencia. Vale la pena destacar “El fiado” (crédito basado en la confianza mutua); el convite (“minga o trabajo mancomunado) para la construcción de sus viviendas y de la infraestructura de servicios básicos; La solidaridad entre vecinos para la crianza, la manutención diaria, asistencia a enfermos, asociaciones mutuarías que prestan servicios exequiales y ofrecen atención médica a bajos costos. Es así como este tejido de las prácticas del habitar van consolidando un sistema de comunicación entre los pobladores que va llenando de significado el espacio habitado y configura una memoria del territorio habitado.
- Estos asentamientos permanecieron por varias décadas en el olvido del Estado, sumergidos en conflictos de criminalidad, en el desempleo, excluidos de la oferta de bienes y



servicios básicos, pero siempre conectados en las actividades laborales (formal o informal) de la ciudad planificada.

### **Consolidación de los asentamientos en el contexto de la Ciudad Competitiva**

La implementación de programas presidenciales en la ciudad de Medellín comenzó en 1990, un año antes de la aprobación de la constitución que rige nuestro país. La ciudad estaba cruzada por el fuego de la guerra entre carteles del narcotráfico con sus escuadrones de sicarios salidos en su mayoría de los barrios pobres de la ciudad. Es entonces cuando el gobierno nacional creó una consejería presidencial con canal directo de comunicación y con un fondo de recursos económicos.

Para esa época, el país acogió también las políticas económicas de apertura de fronteras con un progresivo modelo neoliberal. Fue cuando se trazaron los lineamientos de la descentralización del estado nacional y la elección popular de alcaldes. En este contexto, bajo el esquema de cooperación público – privada, sumado a la cooperación internacional, se trazan programas que fortalezcan la autogestión de las organizaciones comunitarias. Se priorizan acciones en las zonas con más problemáticas de pobreza, violencia, madresolterismo, deserción escolar, juventud expuesta a la drogadicción y población discapacitada como consecuencia del enfrentamiento armado, carencias de infraestructura de servicios básicos y hábitats precarios.

Se implementaron varias estrategias como el mejoramiento barrial, la construcción de infraestructuras de servicios básicos, edificación de puentes que conectaran unos barrios con otros en las laderas donde una de las barreras de acceso y de incomunicación eran las cuencas hidrográficas. Asimismo, la construcción de equipamientos institucionales de gobierno con servicios de recreación, cultura, administración de justicia, educación, capacitación para el empleo, entre otros.

En relación con las estrategias de economía comunitaria fueron varios las actividades impulsadas por estas consejerías de carácter nacional y por los gobiernos locales. Para la época, en estos barrios se daba un proceso de consolidación de los asentamientos que se habían originado a partir de 1960 por invasiones y loteos no planificados. Se había desarrollado un proceso de crecimiento vegetativo de la población y la segunda generación tenía serias carencias de empleo y enfrentaba varios retos para poder insertarse en el modelo de desarrollo económico de la competitividad y la internacionalización.

Estos retos fueron asumidos por el estado promoviendo la creación de formas asociativas de economía popular tales como cooperativas de trabajo, asociaciones vecinales para – por ejemplo – la fabricación de escobas, la confección, las artesanías y manufacturas. Para estas estrategias, hubo un proceso de capacitación en diferentes ámbitos como contabilidad, jurídica, mercadeo, entre otros. Durante el tiempo que se mantuvo la política de los gobiernos local y nacional para con esta población, las organizaciones permanecieron y los resultados fueron notables en el proceso de organización social y en el mejoramiento de las condiciones



de vida de la población. Se observó un notorio crecimiento en el número de organizaciones comunitarias de carácter económico, algunas de las cuales lograron formular proyectos que obtuvieron una financiación de agencias de cooperación internacional y se consideraron como prácticas exitosas que se replicaron en otros contextos territoriales.

A partir de 1998, los planes de desarrollo local formulados por las administraciones locales se ajustaron a las directrices de la Ley de Ordenamiento Territorial. Es así como el comienzo del Siglo XX trajo unos cambios en las políticas de desarrollo urbano y en el fortalecimiento económico de las organizaciones sociales que conllevó un viraje importante para las organizaciones comunitarias de la zona de estudio en particular, pero también en el nivel de ciudad.

En primer lugar, la Ley de Ordenamiento Territorial que comenzó a aplicarse en Colombia a partir de 1998 trazó la ruta de las decisiones en cuanto a la forma como debían planearse las ciudades, los usos del suelo, la densificación, la gestión pública y privada en el desarrollo de los territorios locales y regionales. A su vez, ciudades como Medellín definieron sus políticas de crecimiento económico en consonancia con los referentes internacionales de ciudades para la venta (“City Marketing”) en donde las grandes infraestructuras urbanas posicionarán como atractiva para la inversión nacional y extranjera en los negocios de: vivienda masiva, grandes superficies de comercio, y turismo jalonado por los mega eventos deportivos, culturales, empresariales y académicos.

En segundo lugar, se dio un fenómeno importante que permitió un nivel de injerencia de las organizaciones sociales en los proyectos de desarrollo barrial. Se trata de la implementación de la distribución del presupuesto público a través de formas participativas. Es así como los órganos de decisión para la distribución del dinero que va a los barrios y comunas empezaron a tomarse en las mismas comunidades de base y no, como ocurría hasta ese momento, en los escritorios de las oficinas públicas.

Para este momento, los barrios estaban aún más consolidados, habitaba en ellos una generación con prácticas de vida urbana y con una expectativa de una mayor inserción a las economías de la ciudad, lo que las diferenciaba de las dos primeras generaciones. Es así como en las decisiones de estas asambleas comunitarias surgieron un abanico de temas para la inversión con recursos públicos donde no había una sola voz unánime sino un gradiente de necesidades que iban desde obras públicas, capacitación para el empleo, formación universitaria, recreación y deporte, fortalecimiento de las actividades culturales, entre otras.

Esto se observa en el número de organizaciones comunitarias de carácter cívico, religioso y de apoyo a instituciones como asociaciones de padres de familia de colegios. En las comunas 1, 2 y 3 hay para el 2014 154 organizaciones, de las cuales 26 están focalizadas en áreas de la economía: Formación para el empleo, empleo para la mujer, reciclaje, trabajo en microcuencas, vivienda y una de ellas con actividades específicas en economía solidaria en el barrio San José La Cima. Su fuente de financiación es con recursos del gobierno local y recursos propios.

## RESULTADOS

### Percepciones sobre los cambios y transformaciones en los barrios

El 51% de los encuestados afirman que llevan más de 20 años en la zona, muchos de ellos fueron de los primeros pobladores y participaron activamente en la construcción del barrio y del templo parroquial. En orden de importancia sigue el grupo de pobladores que llevan entre cero y cinco años en el sector con un 17.1%, o sea desde que entró en operación el sistema de Metrocable. Hubo un flujo de personas importante entre los 10 y 20 años, equivalente al 22.6% de los encuestados, podría decirse que en este período los barrios se consolidaron y a partir de la realización de las obras del Metrocable hubo una especie de disminución en el crecimiento que luego crece aceleradamente.

En la encuesta se presentan asuntos en los que han habido cambios para que los encuestados opinen si ha percibido o no estos cambios. De acuerdo a las respuestas, el mayor cambio identificado es el número de los negocios con el 86.9%, le sigue en importancia el aumento en el número de habitantes en los barrios y la mejora de servicio con 73.5%.

En las salidas de reconocimiento de la zona se observó que en las vías definidas para alimentar las estaciones del Metrocable (flujo de usuarios) ha cambiado el uso las viviendas: de residencia a locales o vivienda de uso mixto, esto es, adaptan un cuarto para la actividad comercial y la residencia se contrae o en los primeros pisos se unen varias de los cuartos para convertirlos en local independiente de la vivienda. Por ejemplo, en los alrededores de la Estación Santo Domingo Savio hay una variedad de negocios desde de depósitos de materiales, almacenes, proveedoras de alimentos, panaderías, venta de minutos, charcuterías, restaurantes, ventas de lotería y chance, salas de internet, etc. Según la mercancía que manejan y el surtido de los mismos, se trata de actividades que requieren de un mayor patrimonio, con un manejo más de tipo gerencial más que de economía familiar. Se logra detectar que hay casas transformadas en locales para la instalación de negocio de mayor capital financiero.

En cuanto las transformaciones físicas de los barrios se encontró que el 82.6% de los encuestados afirman que las viviendas han mejorado en materiales de construcción, ornamento de fachadas y en algunos casos la adición de espacios complementarios a la vivienda. Pero esto ocurre con mayor frecuencia en las áreas más cercanas a las estaciones del Metrocable. Si se adentra en las zonas más alejadas, todo sigue lo mismo, es decir con un desarrollo progresivo mínimo, de acuerdo con la disponibilidad de ingresos de la familia. El 73% dice que se han construido más casas, esto es, se han subdividido la vivienda o han construido segundo pisos.

El 69.5% de los encuestados hablan que hubo demoliciones de viviendas, alguna de ellas para la construcciones de las estaciones del Metrocable y sus alrededores, para el aprovechamiento de algunas zonas de esparcimiento de la población, otras porque se encontraban debajo de la línea del Metrocable. Estas demoliciones provocó la mudanza de los pobladores, algunos de

ellos en el mismo barrio otros se fueron para otros barrios más cerca del centro y otros para los sectores más arriba de la estación del Metrocable.

En orden de importancia, se percibe la construcción de parques y de instituciones educativas, con el 56.8% y 49.6%, respectivamente. Este aspecto va de la mano del punto anterior, como acciones complementarias al desarrollo del proyecto de movilidad, que fueron planteadas en los planes de desarrollo con su atención integral a la zona, estrategia de los colegios con calidad, donde básicamente se mejoraron las plantas físicas, se mejoraron las canchas o patios de descanso, se optimizaron las condiciones de las bibliotecas en cuanto a las infraestructuras informáticas.

En relación con los centros de salud, no se perciben mayores avances. Solo el 28.7% dice que si tuvo lugar la demolición y construcción del centro de salud. Alrededor de este se reciben varios comentarios, en los que afirman que se construyó una muy buena infraestructura pero no hay la capacidad instalada para atender a la población que requiere de consulta, la mayoría de las veces son reenviadas hacia otros centros asistenciales de las comunas vecinas. Afirman “el servicio del centro de salud desmejoró”.

La percepción sobre el mejoramiento del sistema vial es bien baja. Sólo el 21.7% de los pobladores que participaron en la aplicación de las técnicas de recolección de información, argumentan que el proyecto impacta únicamente las zonas aledañas al eje principal del sistema Metrocable. Hacen la observación que, a más de dos cuadras la situación con las vías siguen lo mismo, sin pavimentar, en barro, con pocas intervenciones. Algunos destacan la construcción de puentes sobre quebradas que unieron barrios tales como La Francia y Andalucía.

El 70% de los encuestados le asignan el primer lugar de importancia al impacto en las actividades comerciales. Un 30% lo colocan en los tres primeros lugares. Quiere decir que muchos coinciden en que es uno de los impactos más fuertes del Metrocable en la zona. Argumentan que: “El comercio ha aumentado gracias al turismo y al Metro”, “Gracias a la llegada del Metrocable la comunidad mejoró la calidad cultural”, “Porque el Metrocable es un acceso más directo, económico y rápido para llegar a diferentes sitios de la ciudad”. Además de que su impacto ambiental es bueno. “Porque se ha visto más productividad en el sector y ha mejorado el desarrollo del barrio”. “Nos ofrece más comodidad y nos podemos desplazar más rápido”. “Porque facilita la movilidad a otros barrios, y mejoró la seguridad”. “El comercio ha cambiado mucho ya que este se ha convertido en un sitio turístico”. “Más facilidad de llegar a nuestro destino y con mayor rapidez”. Más facilidad para llegar a otras partes de la ciudad y más economía. “Desde que está el Metrocable hay mucho más comercio y vienen turistas a visitar la zona Porque se venden muchas cosas más que antes”. “Porque llegamos más rápido a El Popular”. Porque el Metro nos queda más cerca por el Metrocable. Cambio en el sentido en que hay más turismo y por ello ha aumentado la seguridad en el barrio, aumentando la popularidad y se vende mucho con los visitantes.

Entre los comentarios adicionales de los encuestados se encuentran también otros que aluden al encarecimiento de los costos de permanencia en el barrio intervenido con el proyecto de movilidad y con los programas de mejoramiento urbano planteados en Plan de Ordenamiento

Territorial: “con el Metrocable aumentaron los impuestos comerciales y las ventas no compensan”.

## **CONSIDERACIONES FINALES**

Como consideraciones finales para cada una de las dimensiones del hábitat contempladas en la investigación, se tiene que:

- En el componente físico espacial, los proyectos adelantados en ésta zona han marcado una pauta positiva de desarrollo urbano al incorporar estos sectores a la ciudad convencional mediante un sistema de transporte. A su vez, ha propiciado la intervención urbana en la revitalización de espacios públicos, centralidades de barrio y de zona como la Biblioteca España, el Colegio Derka, la Cancha del barrio Granizal y la Casa de Justicia, entre otros.

En relación con los impactos del Metrocable, se observan ondas progresivas en las zonas residenciales. Se destacan las que están en el eje del Metrocable, pues hay un embellecimiento del entorno. A medida que se interna en los barrios, las obras complementarias al proyecto de movilidad disminuyen. Es así como en el corazón de la zona residencial no hay intervención por parte de las entidades estatales. Es fundamental que las zonas residenciales no visibles para el turista, sean un factor preponderante, pues siguen viviendo el día a día del desempleo, los conflictos sociales y los enfrentamientos armados entre pandillas que se disputan el control del comercio de las drogas ilícitas al interior de la zona.

La empresa de Desarrollo Urbano - EDU – ha llevado a cabo un programa especial para viviendas en zonas de alto riesgo, con aciertos que se destacan como el proyecto sobre la quebrada Juan Bobo, La Herrera y en el morro Santo Domingo. Pero el Proyecto Urbano Integral –PUI-, gestionado desde la misma EDU no contiene programas de vivienda para la población que requiere atención e intervención urbana al ser afectada directa e indirectamente por las obras del proyecto de movilidad.

- El los resultados de la dimensión social contemplada para esta investigación sobre los impactos del sistema Metrocable en los barrios de la Comuna 1 y 2, se evidencia la existencia de organizaciones comunitarias tradicionales que participaron de las primeras etapas del poblamiento, y de otras que han surgido en procura de necesidades educativas, culturales, lúdicas, económicas y ambientales. Hay un clamor de sus líderes para que los espacios de participación por parte de las entidades se generen desde la etapa de planeación de las obras, pues manifiestan que han sido convocados de manera aislada y sólo cuando los proyectos han comenzado. La difusión de la información no tiene garantías o soporte institucional y las negociaciones no han sido con participación plena representativa, ni completamente claras en las condiciones y efectos de los proyectos.

La puesta en marcha de planes de desarrollo urbano y la aplicación de macroproyectos de carácter metropolitano, plantea la creación de unos escenarios donde las organizaciones de

pobladores puedan acceder a información y conocimiento que están en el dominio y experticia de las instituciones que se encargan de la planeación y el ordenamiento territorial.

- En cuanto a los impactos del Metrocable en la economía barrial, se evidencia que las centralidades con usos productivos, comerciales o de intercambio se consolidaron y diversificaron con la oferta de nuevos servicios más asociados al turismo. Proliferan las actividades informales. La proximidad al servicio del Metrocable que es un medio de transporte que conecta con toda la ciudad, ha suscitado la incorporación formal y cotizada de las viviendas al mercado inmobiliario, por lo que la población tradicional ha vendido o alquilado a nuevos pobladores para invertir en la transformación del uso de la vivienda. Esto a su vez ha suscitado un tipo de desplazamiento de los propietarios que buscan el aprovechamiento de la renta de sus propiedades y que migran a otros sectores de la misma zona que están en condiciones más precarias de sus calidades habitacionales.

En conclusión, se observa que el proyecto de movilidad y los programas de desarrollo urbano asociados a él, son intervenciones que superan el alcance y los impactos localizados en los barrios y tienen una escala en los niveles de Comuna y de Zona. Sin embargo, las agendas temáticas que plantean las instituciones encargadas de llevar a cabo estos proyectos aún no contemplan los impactos de estas transformaciones en las áreas residenciales que ya están consolidadas. Los temas de vivienda sólo son abordados como una negociación de predios o la reubicación de la población localizada en zonas de alto riesgo. En la agenda pública todavía no figuran estrategias para el fortalecimiento de las economías barriales donde se localizan megaproyectos de movilidad y se desarrollan intervenciones para el desarrollo urbano de asentamientos de origen no planificado.

A esto se suma, que el sistema financiero ha comenzado a reconocer este amplio campo de demanda y ha flexibilizado los requisitos para créditos para mejoramiento de vivienda y construcción de nuevas edificaciones.

## BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía de Medellín (2006). Plan de Ordenamiento Territorial. Acuerdo 046. Medellín

\_\_\_\_\_ (2007) PUI - Proyectos Urbanos Integrales. [En línea] "Proyecto Urbano Integral un modelo de transformación" [http://www.medellin.gov.co/alcaldia/jsp/modulos/I\\_gestion/index.jsp?idPagina=986](http://www.medellin.gov.co/alcaldia/jsp/modulos/I_gestion/index.jsp?idPagina=986).

Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín, Alcaldía de Medellín. Encuesta origen destino de hogares y de carga para el Valle de Aburrá.

Informe final 2012. [www.medellin.gov.co/transito/archivos/documentos-interes/encuesta-origen-destino-2012.pdf](http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/documentos-interes/encuesta-origen-destino-2012.pdf)

Borja, J y Castelss, M (2000). Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. Editorial Taurus, México.

Ceballos J., Vélez J. (2002) Habitar y comunicar... El Rincón. Ensayos Forhum 20 N° 20 Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín.

Ceballos, J. (2000). Como la vida resulta: una historia de damnificados en Medellín. Colección Autores Antioqueños. Fondo Editorial Secretaría de Educación Departamento de Antioquia.

Coraggio, J (2011). Economía social y solidaria: El trabajo antes que el capital. Ediciones Abya Yala. Quito.  
<http://www.coraggioeconomia.org/jlc/archivos%20para%20descargar/economiasocial.pdf>

Grupo de Investigación Comunicación Urbana (2012) “Categorías de Impacto Generados por Proyectos de Movilidad en la Estructura Urbana a partir de Zonas Residenciales”. Universidad Nacional de Colombia. Medellín

De Terán, F (1975) El problema Urbano. Colección Temas Clave. Salvat Bogotá, Colombia.

Departamento Administrativo de Planeación. Población 2013. Encuesta de Calidad de Vida. Alcaldía de Medellín.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Boletín de Prensa.(I Trimestre de 2013). Bogotá, 24 de junio de 2013.

Giraldo, G (1992). Medellín en zonas. Monografías. Medellín: Corporación REGIÓN.

Gottman, J (1961). Megalopolis The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States. New York, 1961

Massiris A (2002). “Ordenación del territorio en América Latina”. En: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Scripta Nova. Universidad de Barcelona. Vol. VI, núm. 125.

[http://www.cofeplan.gov.ar/html/doc\\_institucionales/doc/OrdenamientoTerritorialScriptaNova.pdf](http://www.cofeplan.gov.ar/html/doc_institucionales/doc/OrdenamientoTerritorialScriptaNova.pdf)

Miranda G., Gudiño, M. “Enfoques teóricos desde abajo. Aportes para abordar teóricamente la realidad habitacional y territorial de grupos emergentes”. XIII Seminario da Red Iberoamericana de investigadores sobre globalización y territorio RII, Bahía Salvador, Brasil. Septiembre 1 al 4 de 2014. [http://www.rii.sei.ba.gov.br/anais\\_xiii/gt2/gt2\\_virginia.pdf](http://www.rii.sei.ba.gov.br/anais_xiii/gt2/gt2_virginia.pdf)