

Medellín, pandemia y retos urbanos^[1]

Medellin, pandemic and
urban challenges

Medellín, pandemia e
desafíos urbanos

Medellín, pandémie et
défis urbains

Fuente: : Elaboración propia a partir de la obra Horizontes
(Francisco Antonio Cano, 1913) y fotografía de autor.

Recibido: 16/11/2021

Aprobado: 4/3/2022

Cómo citar este artículo:

Arteaga Rosero, A., Cadavid Zuluaga, S., Rendón Fernández, S. (2022).
Medellín, pandemia y retos urbanos.
Bitácora Urbano Territorial, 32(III):
225-237. [https://doi.org/10.15446/
bitacora.v32n3.99533](https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n3.99533)

Autores

Armando Arteaga Rosero

Universidad Nacional de Colombia
ajarteag@unal.edu.co
<https://orcid.org/0000-0003-2593-6537>

Susana Cadavid Zuluaga

Universidad Nacional de Colombia
scadavidz@unal.edu.co
<https://orcid.org/0000-0003-4047-3438>

**Sara Isabel Rendón
Fernández**

Universidad Nacional de Colombia
sirendonf@unal.edu.co
<https://orcid.org/0000-0002-0804-9429>

[1] Artículo derivado de ejercicio de investigación del curso Seminario Ciudad, Urbanismo y Urbanización. Maestría en Estudios Urbano Regionales. UN (Medellín) Semestre 01-2021

Resumen

La pandemia de COVID-19 ha desatado una serie de discusiones importantes en relación con la ciudad y lo urbano, propiciando la reflexión sobre las problemáticas y desafíos que actualmente enfrentan las ciudades. En el caso de Medellín (Colombia), la reflexión se centró en los retos que ya enfrentaba la ciudad mucho antes de la aparición del virus, pero que fueron puestos en evidencia gracias a la calamidad: la deslocalización de la vida urbana, los nuevos patrones de asentamiento, el déficit de vivienda, los problemas de acceso al espacio público y las propuestas por invertir la pirámide de la movilidad. La discusión sobre dichas problemáticas continúa siendo vigente y de vital importancia en el escenario de la ciudad pospandemia, pues, si bien las medidas adoptadas se parecen, asumen tintes particulares a partir de las respuestas locales a la contingencia y sus retos.

Palabras clave: ciudad, pandemia, vivienda, espacio urbano, movilidad social

Autores

Armando Arteaga Rosero

Arquitecto, Magister Estudios Urbanos y Regionales (UN), Máster Universitario en Urbanismo (UPC) y Doctor en Urbanismo (UPC). Profesor asociado de Dedicación Exclusiva Universidad Nacional De Colombia (Medellín). Publicaciones: Medellín, Urban Renewal of Informal Settlements through Public Space: The Case of the North-eastern Integral Urban Project (PUI) (2021); Espacio público: una aproximación conceptual, (2018).

Susana Cadavid Zuluaga

Arquitecta Universidad Nacional de Colombia sede Medellín. Estudiante Maestría en Estudios Urbano-Regionales Universidad Nacional de Colombia sede Medellín.

Sara Isabel Rendón Fernández

Ingeniera ambiental Universidad Nacional de Colombia sede Medellín. Estudiante Maestría en Estudios Urbano-Regionales Universidad Nacional de Colombia sede Medellín.

Abstract

The COVID - 19 pandemic has unleashed a series of important discussions related to the city and the urban, fostering the reflection on problems and challenges that cities currently face. In the case of Medellín (Colombia), the reflection has been focused on challenges that the city had already been facing long before the appearance of the virus, but which were highlighted thanks to the calamity: the delocalization of urban life, the new settlement patterns, the housing deficit, the problems of access to public spaces and the proposals to invert the mobility pyramid. The discussion of these problems continues to be current and of vital importance in the post-pandemic city scenario, because, although the measures adopted are similar, they assume particular shades from local responses to the contingency and its challenges.

Keywords: city, pandemic, housing, urban space, social mobility

Résumé

La pandémie de COVID-19 a déclenché une série de discussions importantes en relation avec la ville et l'urbain, encourageant la réflexion sur les problématiques et défis auxquels les villes sont actuellement confrontées. Dans le cas de Medellín (Colombie), la réflexion a essentiellement porté sur des enjeux déjà présents bien avant l'apparition du virus, mais qui ont été particulièrement mis en évidence lors de cette période difficile : délocalisation de la vie urbaine, nouveaux schémas de peuplement, déficit de logements, problèmes d'accès à l'espace public ou encore stratégies de report modal. La discussion autour de ces problématiques est toujours d'actualité et d'une importance vitale dans le cadre de la construction de nouveaux modèles urbains post pandémie, car, bien que les mesures adoptées soient similaires, elles supposent des approches spécifiques suivant le contexte allant de réponses locales à la contingence et ses enjeux.

Mots-clés: ville, pandémie, logement, espace urbain, mobilité sociale

Resumo

A pandemia de COVID - 19 desencadeou uma série de discussões importantes em relação à cidade e ao urbano, fomentando a reflexão sobre os problemas e desafios que as cidades enfrentam atualmente. No caso de Medellín (Colômbia), a reflexão se concentrou nos desafios que a cidade já vinha enfrentando muito antes do surgimento do vírus, mas que foram colocados em evidência devido à calamidade: a realocação da vida urbana, os novos padrões de assentamento, o déficit habitacional, os problemas de acesso ao espaço público e as propostas para inverter a pirâmide da mobilidade. A discussão sobre essas problemáticas continua vigente e de vital importância no cenário da cidade pós-pandemia, pois, embora as medidas adotadas se pareçam, elas assumem tinturas particulares desde as respostas locais à contingência e seus desafios.

Palavras-chave: cidade, pandemia, habitação, espaço urbano, mobilidade social

The logo features a stylized white 'B' on a grey background, followed by the text '32(3)' in a bold, sans-serif font.

Medellín, pandemia y retos urbanos

Introducción

La aparición de pandemia del COVID-19 ha representado un reto en muchas dimensiones. Su llegada inesperada implicó la transformación de nuestras vidas. Temporalmente, nos hemos visto confinados a nuestra vivienda, lo cual conlleva el traslado de actividades que antes se realizaban en diversos espacios de la ciudad a la esfera doméstica. Ante la contingencia, el gobierno colombiano declaró el 12 de marzo de 2020^[2] la emergencia sanitaria en el país y, posteriormente, un estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional^[3]. A nivel local, la situación de calamidad pública se declaró en Medellín el 16 de marzo de 2020^[4].

En el marco del estado de emergencia, se expidió una serie de normativas a nivel nacional, departamental y municipal con el fin de atender la emergencia sanitaria. Sin embargo, a pesar de que el carácter y contenido de la normativa ha variado a lo largo de la pandemia, se observa que la norma presenta un importante componente espacial. En Medellín fueron emitidos numerosos decretos, con el fin de regir la ocupación, uso y acceso de diferentes espacios de la ciudad, que incluyen sanciones a su incumplimiento. Se evidencia, entonces, que la gestión de la pandemia por parte del gobierno local repercutió en el territorio y sus componentes.

Así, la vivencia y el disfrute de la ciudad y lo urbano se han visto temporalmente suspendidos con las medidas impuestas, que tuvieron importantes implicaciones en las dinámicas urbanas y presentaron con lente ampliada las profundas desigualdades presentes en nuestros territorios. De hecho, la primera recomendación de autocuidado fue: “quédete en casa – lávate las manos”, una recomendación que desconocía la realidad del planeta, donde casi un tercio de sus habitantes tiene restringido el acceso al agua potable. En Colombia, cerca de 350 municipios tienen este problema, esto es, según datos del DANE, cerca del 15% de la población. Y en cuestiones habitacionales no es distinto: más de un un tercio de la población colombiana vive en condiciones de déficit habitacional (carencias relacionadas con condiciones óptimas de calidad residencial), es decir, unas 18 millones de personas.

No en vano mucha de la discusión generada por la pandemia se ha centrado en las ciudades. Se viene insistiendo en que la calamidad desatada representa un punto de quiebre en el urbanismo y la planeación de las ciudades para adaptarse a una nueva fase pospandemia. Esto se debe, tal vez, a que desde su génesis los grandes hitos del urbanismo han ocurrido en momentos de importantes crisis sanitarias: desde los primeros códigos sanitarios hasta las nuevas infraestructuras propias de las smart cities^[5].

[2] Resolución 385 del 12 de marzo del 2020.

[3] Decreto 417 del 17 de marzo del 2020.

[4] Decreto Municipal No. 373 del 16 de marzo de 2020.

[5] Sobre la relación histórica entre salud y planeación urbana ver Pandemics, cities and Public Health de Gouveia y Kanai (2020).

La pandemia y las medidas implementadas para enfrentar la emergencia tuvieron implicaciones en las dinámicas urbanas, principalmente el cambio en los ritmos de la ciudad, a la vez que hicieron más notorias las problemáticas que viven las urbes respecto a la vivienda, el espacio público, la movilidad y los nuevos patrones de asentamiento con sus efectos de segregación socioespacial.

La pandemia se presenta como oportunidad para reflexionar sobre nuevos retos y problemáticas existentes que han sido puestas en evidencia en nuestras ciudades y que, en Medellín, se visibilizan en una tendencia a la deslocalización de la vida urbana, la tensión por la generación de espacio público y su papel actual, la difícil gestión de la movilidad que obliga a optar por el transporte privado y la incógnita por la cualificación de la vivienda, cuya oferta pública con o sin pandemia se muestra con muchas limitaciones.

Para este propósito este artículo propone la reflexión de los temas planteados a partir de la sistematización y estudio de las principales discusiones locales. La metodología del estudio se basa en la revisión bibliográfica, así como en la consulta de fuentes documentales oficiales y portales de noticias del periodo de tiempo entre 2019 y 2021. En el apartado discusión se plantean las preguntas que la situación actual deja abiertas como posibles campos de investigación.

Deslocalización de la Vida Urbana y Nuevos Patrones de Asentamiento

La pandemia del COVID-19 ocurre en un momento de la historia en que las fronteras se han desdibujado y las distancias espacio temporales se han reducido. Asistimos a una suerte de reacomodación del territorio con la masificación de cuestiones como el teletrabajo, y su consecuente reconfiguración de la movilidad, y las interacciones urbanas. Acudimos a una nueva fase de deslocalización^[6] de la vida urbana, proceso dado en el marco de la globalización y la disolución de las fronteras nacionales. No solo el aislamiento propició una reconfiguración de la cotidianidad y movilidad dentro de la urbe, sino que también nos puso en un estado de hipervigilancia que impuso nuevas fronteras. En este sentido, las relaciones sociales, las dinámicas urbanas y la experiencia humana están deslocalizadas, ocurren en la ciudad y a la vez no, porque quedaron concentradas en la jaula familiar^[7] y facilitadas con la conexión a internet^[8]. La

deslocalización de hoy es la vida urbana que ya no se vive necesariamente en la ciudad, y no por elección, sino por obligación.

Para muchos, las situaciones impuestas por el confinamiento incentivaron el deseo de escapar de la ciudad, buscando residencia en municipios cercanos, alejados de la alta densidad poblacional y favorecidos por las condiciones de conectividad. Esto es lo que Ferrás (2020) denomina, en sus reflexiones sobre la pandemia, la explosión de la ciudad sobre la región, que, en el entorno del Valle de Aburrá, se vuelve notoria con la migración hacia el oriente cercano. El rápido crecimiento del sector inmobiliario que han experimentado los municipios del Valle de San Nicolás lo evidencia, pues la demanda de suelo se ha disparado en la última década y ha supuesto un incremento significativo en el precio de la tierra (Londoño, 2012).

Desde las primeras etapas de la pandemia las personas buscaron más espacio y facilidades que pueden encontrarse fuera de las grandes concentraciones urbanas, principalmente tratando de huir de esas nuevas fronteras y limitaciones que imponía el confinamiento estricto (Åberg y Tondelli, 2021), pero, también, atemorizados por las mayores probabilidades de contagio del virus que representaban los espacios cerrados o congestionados en la ciudad, como los del transporte público (Florida, Rodríguez & Storper, 2021). De hecho, hubo nuevos reportes de éxodo urbano, un fenómeno global y local, que en Nueva York, por ejemplo, se evidenció con un 40% de los ciudadanos considerando mudarse a lugares menos concurridos (Florida et al., 2021) y con un aumento inusitado de población que migró a los suburbios entre marzo y abril de 2020 (Hughes, 2020). Fenómenos similares se presentaron también en otras ciudades del mundo (Takahashi et al., 2021; Åberg y Tondelli, 2021; Pitkänen et al., 2020; de Luca et al., 2020; Gallent, 2020). Según Hart (2020), si el trabajo remoto continúa, muchas de estas personas no regresarán a la ciudad. Lo que esto evidencia es que la acogida del teletrabajo amplió el rango de opciones de lugares para trabajar y vivir, lo que podrá influenciar flujos de población urbano-rural (Takahashi et al., 2021).

Este fenómeno de reacomodo también se ha presentado en Medellín, donde en el primer semestre del 2021, respecto al mismo periodo del 2020, han aumentado un 8.4% las búsquedas de vivienda en municipios del Oriente antioqueño, tanto para compra como para arriendo (Zapata, 2021). Esta ciudad ha sido testigo en los últimos años de una suerte de

[6] El término deslocalización se utiliza para describir el proceso por el cual una empresa traslada su centro de trabajo del país de origen, usualmente un país desarrollado, a países con legislaciones más laxas y donde los costos de producción, mano de obra, etc. serán menores (Gereffi y Sturgeon, 2004).

[7] Se trata de un término de Lefebvre (1974) que se usa acá para hablar del lugar del cual ya no nos es permitido salir porque vivimos en estado de hipervigilancia.

[8] Cortez Oviedo y Finquelievich (2021) hablan de un 'espacio convergente', un tipo de hibridación ocurrida en la pandemia y favorecida por lo digital en la que la ciudad transfirió a la esfera doméstica los servicios de trabajo, ocio y estudio.

Localización Proyectos	2018	2019	2020	2022
Sur Valle de Aburrá (Envigado, Sabaneta, La Estrella, Itagüí, Suramérica, Caldas)	138	133	145	119
Oriente cercano (Rionegro, La Ceja, El Retiro, Marinilla, San Antonio de Pereira, Guarne, Carmen de Viboral)	44	67	91	104
Medellín	64	97	94	72
Norte Valle de Aburrá (Bello, Copacabana, Girardota)	63	67	66	71
Total	309	364	396	366

Tabla 1. Oferta de inmuebles Expoinmobiliaria 2018 – 2022

Fuente: Elaboración propia a partir de CAMACOL (2018 - 2022) y trabajo de campo en Expoinmobiliaria 2022.

explosión sobre la región, una migración que es ahora ciudad-campo, en oposición al desplazamiento histórico campo-ciudad^[9]. Los datos presentados en Oferta inmuebles Expoinmobiliaria 2018 – 2022 (ver Tabla 1) confirman esta tendencia: en el año 2018 el oriente cercano representó el 14.23 % del total de la oferta, mientras que para el año 2022 representa el 28.41 % de todos los proyectos ofertados. Este incremento sostenido, que se duplica en el corto periodo analizado, confirma el interés de constructoras, inversionistas y usuarios en el oriente cercano en la actualidad.

La magia de la ciudad se ve nublada por complicaciones que invitan a huir de la urbe, algunas de las cuales la pandemia se ha encargado de visibilizar: escasez de espacio público, pobre calidad de las viviendas y su entorno, congestión, aspectos medioambientales como la mala calidad del aire y el exceso de ruido, entre otros. En oposición, se nos presenta en el mercado la opción de vivir en un lugar tranquilo y la añoranza por la idea bucólica del campo, basados en una idealización de lo rural y en una ecuación donde se obtiene una vida campestre sin renunciar a muchas de las facilidades de la ciudad.

Las empresas inmobiliarias saben rentabilizar dicho imaginario; como afirma Ferrás (2020), el campo “se convierte en una construcción cultural mercantilizada.” (p. 246). Esto se refleja en la búsqueda de

un “hábitat saludable que propiciará la suburbanización extendida de baja densidad en áreas rurales más próximas a las ciudades” (Ferrás, 2020, p. 245), a la vez que creará aldeas virtuales^[10] con el aburguesamiento del campo y el floreciente negocio de la urbanización de estas áreas. Esto ha sido evidente en los últimos años en el entorno del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, y específicamente en el oriente cercano, haciéndose más notorio a partir de la imposición de las medidas preventivas contra la pandemia:

...se ha venido configurando una conurbación que podría llegar a integrar en el mediano plazo a algunos de los municipios del Valle de San Nicolás (El Carmen de Viboral, El Retiro, El Santuario, La Ceja del Tambo, La Unión, Marinilla y Rionegro), con una fuerte centralidad alrededor del Valle de Aburrá. (Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, 2019, p. 8)

La Vivienda es más que un Techo

Uno de los aspectos más relevantes en la reflexión suscitada por la pandemia es el de la vivienda. Al inicio de la emergencia sanitaria se impuso la cuarentena estricta, hecho normativo que obligó a la permanencia de los ciudadanos en sus viviendas^[11]. Posterior-

[9] Este fenómeno recuerda otros como la contraurbanización, en la que ocurre un cambio de sentido en los modelos de poblamiento urbano (Ferrás, 1998).

[10] Siguiendo las nociones de Ferrás (2020), el campo aburrado, tradicional y atrasado se transforma en lugar elitista e ideal, que el autor define como virtual y que obedece a intereses capitalistas y de mercado.

[11] Decreto Municipal No. 392 del 20 de marzo del 2020.

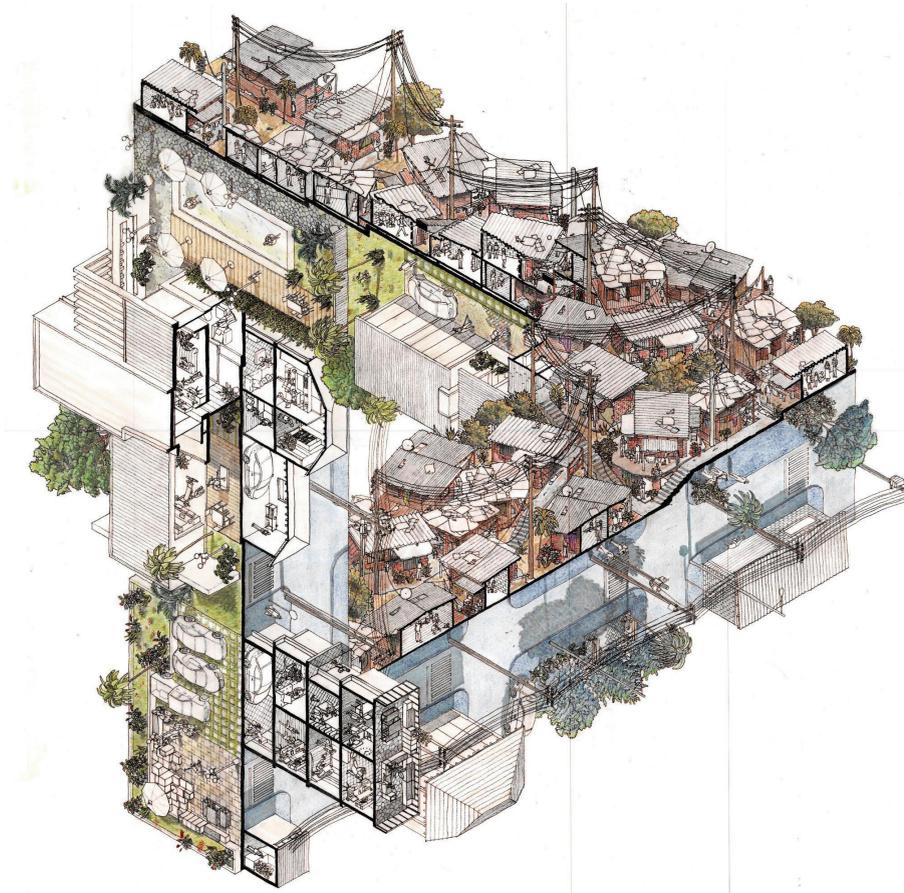


Figura 2. "Aislamiento desde varias miradas", reflexiones sobre la vivienda en tiempos de confinamiento

Fuente: Rodrigo Hoyos y Yennifer Machado (2021).

mente, se otorgaron permisos especiales^[12] y, en fases subsiguientes de la pandemia, se adoptaron medidas asistenciales en materia de servicios públicos^[13] u otros para intentar enfrentar la inédita situación.

El problema de la vivienda, tanto en Medellín como en Colombia, representa un problema del orden cuantitativo y cualitativo. En el primer orden, la capital antioqueña presenta un déficit de 76,658 viviendas^[14]. Adicionalmente, considerando que el tamaño promedio de los hogares en la ciudad es de 2.9 personas, se obtiene un total de 222,308 personas en situación de déficit cuantitativo de vivienda en Medellín.

A pesar del histórico esfuerzo del Estado en intentar revertir el déficit cuantitativo de vivienda, este ha conducido en numerosas ocasiones al detrimento del

aspecto cualitativo. En el caso de Medellín, el déficit cualitativo de vivienda es del 13%, lo que equivale a un total de 115,979 viviendas (DANE, 2020). Adicionalmente, en materia de servicios públicos, un total de 14,274 viviendas no cuentan con servicio de acueducto, 24,980 no tienen servicio de alcantarillado y 296,194 no tienen internet (DANE 2019); estas cifras resultan alarmantes al tratarse de servicios indispensables, no solo en tiempos de confinamiento.

La vivienda también debe trascender los aspectos técnicos y cuantitativos y preocuparse por asuntos claves de la habitabilidad como lo son la vida social, la localización y los modos de vida de sus habitantes. Esto resulta de vital importancia en tiempos de pandemia, ya que existe evidencia que corrobora que la vivienda es un factor importante en la salud de sus residentes (Ventura, 2020). El entorno de la vivienda también es clave: numerosos factores ambientales afectan la salud y tienen incidencia en la esperanza de vida, como por ejemplo la contaminación del aire, el ruido, la radiación, los entornos construidos, etc. De este modo, la proyectación contemporánea de la

[12] Decreto Municipal No. 395 del 21 de marzo del 2020.

[13] Decreto Municipal No. 795 del 21 de agosto del 2020, orientado a los estratos 1, 2 y 3 en condición de vulnerabilidad y pobreza.

[14] Según la información disponible en el Censo de Población y Vivienda del DANE del 2018, Medellín tiene un total de 815,493 hogares y 892,151 unidades de vivienda, cifras para calcular el déficit cuantitativo.

vivienda tiene la obligación de superar el problema de techo (como asunto cuantitativo) y de comprender los complejos problemas del hábitat^[15], ampliando así la escala para entender la vivienda y el entorno.

Cabe anotar que los problemas en materia de vivienda no son fruto de la pandemia, si no que fueron puestos en evidencia por esta: espacios pequeños, mal ventilados, condiciones de hacinamiento y ausencia de flexibilidad son algunas características comunes. En este sentido, debemos reconocer que en términos generales el diseño de la vivienda de promoción estatal en Colombia ha sido muy deficiente, al menos en las últimas décadas, cosa que se ha evidenciado durante la pandemia. Sin embargo, desde hace tiempo conocemos cómo se debe hacer la buena vivienda, que debe partir de reconocer la diversidad de grupos sociales que definen nuevas dinámicas y formas de habitar en contra de una vivienda estandarizada.

Se deben proponer viviendas desjerarquizadas, localizadas donde existe ciudad y servicios, con tecnologías flexibles que faciliten su transformación en el tiempo y que anticipen el máximo aprovechamiento de los recursos y el manejo de sus residuos, entre otros aspectos. Se trata de consideraciones que ya se conocían desde antes de la pandemia y que deben orientar la construcción de la ciudad.

Pero ¿existen estas viviendas y estos proyectos? Claro que sí, pero no son la regla. En la ciudad de Medellín barrios tan tradicionales como Carlos E, La nueva Villa de Aburrá y Las Torres de Bomboná son excelentes ejemplos de vivienda colectiva, son lugares donde quedarse en casa fue mucho más fácil y sano. En otras palabras, el confinamiento sin duda se vivió de manera diferenciada dependiendo de las calidades habitacionales de las viviendas (ver Figura 2).

Entre los recientes desarrollos normativos que buscan garantizar el ejercicio efectivo de acceder a hábitat y vivienda digna para los colombianos y que tuvo lugar durante la pandemia, se destaca la Ley 2079 de 2021 “por la cual se dictan normas en materia de vivienda y hábitat”. La pregunta que suscita su estudio es: ¿cómo entendemos la dignidad, habitabilidad, calidad, sostenibilidad o la seguridad?^[16] y ¿lo que ve-

nimos construyendo lo representa? Se espera que la implementación de esta ley oriente la consecución de mejores estándares urbanísticos en la construcción de vivienda y hábitat. Sin embargo, sin indicadores establecidos para estos elementos dentro de la misma ley, difícilmente la oferta pública y privada de la vivienda de rentas bajas puede experimentar una cualificación importante en Medellín y en el país.

Las Paradojas del Espacio Público

La pandemia nos obligó a vivir confinados en espacios privados. Poco a poco volvemos a recorrer espacios públicos, y resulta crucial cómo la condición de accesibilidad ha sido un elemento definidor de la calidad habitacional de nuestras ciudades. Conviene referirse a esa condición básica de accesibilidad^[17] del espacio público, y no sólo en términos físicos, ya que está determinada por las restricciones en el uso del espacio público que se manifiestan en la restricción en el ingreso, el horario, condiciones de uso, el control de aforo, entre otras medidas que limitan su utilización y pueden segregar a buena parte de la población.

Numerosos grupos de población tienen acceso limitado a los espacios públicos, el derecho a dicha espacialidad es en realidad un privilegio. Esto pudo evidenciarse cuando se flexibilizaron las normas de confinamiento y el Gobierno Nacional^[18] estableció las condiciones para hacer actividad física una hora diaria al aire libre y dentro del rango de 1 km del hogar. Así, la posibilidad quedó reservada para sectores de la ciudad que contaban con parques de bolsillo, calles peatonales o cercanía a infraestructuras públicas zonales^[19].

Esta situación es conocida y es un hecho que los indicadores de espacio público varían en los distintos sectores de la ciudad, así que una primera observación acentúa la necesidad de contar con mejores indicadores de dicha espacialidad^[20] que, en el caso de

[15] Ver reflexiones frente a las desigualdades urbanas y las transformaciones del habitar durante la pandemia de Valente Ezcurra y Jacinto (2021).

[16] Ley 2079 De 2021: Artículo 5. Principios: 2. Vivienda digna y de calidad. Se dará prioridad a implementar mecanismos para mejorar la calidad de vida de la población menos favorecida, mediante programas de mejoramiento de vivienda y de condiciones habitacionales, vivienda nueva con condiciones mínimas de dignidad, habitabilidad, calidad, sostenibilidad y seguridad al interior de las viviendas y su entorno.

[17] La propiedad, permeabilidad y accesibilidad son condiciones que definen la naturaleza de los espacios urbanos y aclaran como muchos de los espacios colectivos de la ciudad son espacios públicos, restringidos o privados.

[18] Decreto 593 del 24 de abril de 2020. Ver también Decreto Municipal No. 510 del 26 de abril del 2020.

[19] Por supuesto, hay que advertir que muchos de los actuales espacios públicos por su estado de deterioro, escasos servicios o condiciones de infraestructura fueron son y serán, poco frecuentados.

[20] El documento Conpes 3718, (2012, p. 8) responsable de la política nacional de espacios públicos para las ciudades colombianas, señaló que, el indicador promedio nacional para el año 2006 era de 4 m² por habitante. No obstante, una revisión reciente señala que esta cifra estuvo sobrestimada y el indicador promedio ajustado a 2010 correspondió a 3.3 m²/hab, debajo del estándar buscado.

Medellín, mantiene sus mayores deudas en los sectores más populares:

Este indicador por comunas mantiene sus menores cifras en la zona nororiental de la ciudad en los últimos años, en 2018 especialmente en las comunas de Aranjuez (0,64 m²/hab.), Santa Cruz (0,8 m²/hab.), Manrique (0,98 m²/hab.) y Popular (1,0 m²/hab.). Mientras que en Robledo se concentró la mayor cantidad de espacio público efectivo por habitante en el área urbana de la ciudad, pues en 2018 reportó 5,07 m²/hab. (Medellín cómo vamos, s.f.)

Corregir las inequidades en materia de dotación de espacio público de décadas anteriores supone una intervención no solo sobre nuevas áreas, sino en el reacondicionamiento de áreas estratégicas. En el caso de Medellín, son los sectores de renta baja los que presentan los indicadores más bajos, por lo cual la planeación debe privilegiar los mejores y más generosos espacios públicos en estos sectores. Sin embargo, esto conduce a una contradicción inherente: ¿cómo conciliar la construcción diaria de vivienda de interés social con la propuesta de un urbanismo generoso? Esta contradicción se expresa cuando los proyectos de vivienda social y similares tienen licencia para minimizar las vías, prescindir de los antejardines, obviar los parqueaderos, entre otras.

La importancia que representó el espacio público durante la pandemia y las nuevas exigencias para el retorno a la normalidad reflejan la necesidad de espacios de calidad, que contribuyan al reencuentro ciudadano de manera segura. La pandemia se ha convertido en un laboratorio para evidenciar el importante rol de estos espacios y su urgente actuación en el desarrollo de actividades cotidianas en época de pandemia y después de ella (Martínez y Short, 2021). Una encuesta global realizada durante la pandemia arrojó información valiosa sobre el uso de distintos espacios públicos y reveló que este fue de vital importancia para las personas, contribuyendo incluso a su salud mental. El estudio plantea la necesidad de intervenir el espacio público para mejorar la seguridad de su uso durante la pandemia, por ejemplo, a través de la ampliación de aceras y la peatonalización de vías, ya que “las ciudades tienen nuevas oportunidades de adaptar creativamente los espacios urbanos al servicio de la salud individual y colectiva – bien sea ampliando aceras, creando más ciclorrutas o llevando el comercio a la calle” (O’Connor, 2020).

La Movilidad, una Compleja Ecuación

La movilidad (urbana en este caso) se refiere a desplazamientos de diverso orden, que se generan dentro de la ciudad a través de redes de conexión locales y que son las diferentes formas que tienen los ciudadanos para transportarse dentro de la ciudad. Por este motivo, se relaciona de manera directa con la calidad de vida de las personas. Los desplazamientos en la ciudad se vieron afectados durante la pandemia ya que se emitieron numerosos decretos que restringieron y afectaron la movilidad. Ejemplos de dichas medidas incluyen el pico y placa y la restricción vehicular para proteger la salud^[21], el toque de queda que restringía la movilidad nocturna^[22] y la medida de pico y cédula^[23].

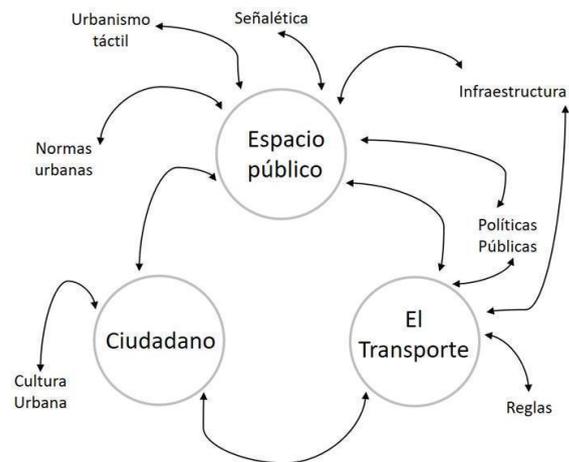


Figura 3. Ecuación de la movilidad

Fuente: Elaboración propia.

En la ecuación de la movilidad (ver Figura 3), se vuelven relevantes tres componentes: el ciudadano, el espacio público y los sistemas de transporte, componentes que la pandemia ha puesto en crisis y que evidencian el reto en materia de movilidad que enfrenta la ciudad. Dicho reto se expresa en la búsqueda por resolver la contradicción inherente al comportamiento de los elementos que conforman la ecuación

[21] Decreto Municipal No. 359 del 12 de marzo del 2020.

[22] Decreto Municipal No.540 del 7 de mayo del 2020 y decretos 796 del 2020, 814 del 2020 y 78 el 2021.

[23] Decreto Municipal No.1185 del 18 de diciembre del 2020.

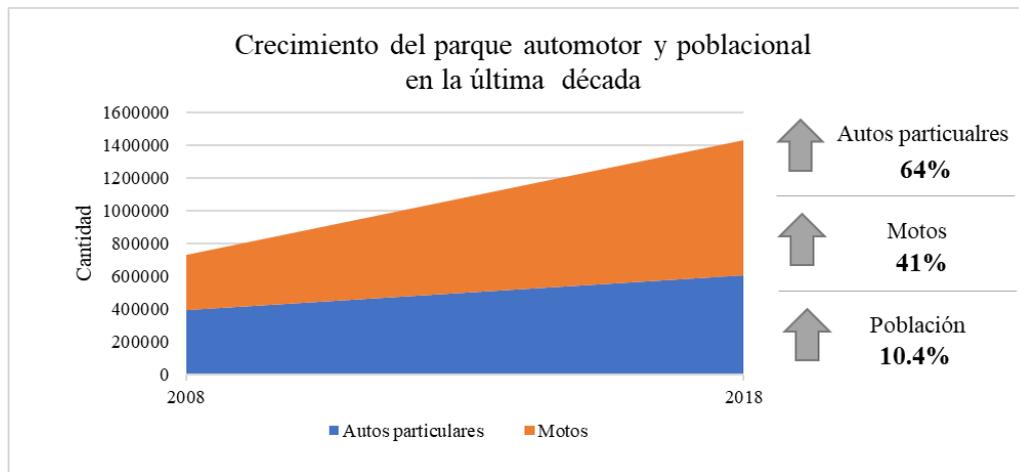


Figura 4. Crecimiento del parque automotor en la última década en la ciudad de Medellín
Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía de Medellín (2019).

y que se manifiestan en el crecimiento descontrolado del parque automotor (vehículos y motocicletas fundamentalmente), la limitada infraestructura de vías (que crece en proporción aritmética, mientras los vehículos crecen en proporción geométrica), los problemas de conectividad, continuidad y accesibilidad de los espacios públicos, la discontinuidad de la red alterna de ciclorrutas que aparecen en ocasiones robando espacio a las vías y andenes, y, para agregar más elementos, ciudadanos agresivos que reclaman sus derechos frente a los otros actores viales.

Los datos oficiales del Área Metropolitana reportan que entre el periodo de 2008 y 2018 se duplicó el parque automotor en la ciudad: los vehículos particulares aumentaron en un 64%, mientras que la población aumentó un 10% (ver Figura 4). Se observa un crecimiento del parque automotor desproporcionado en relación con el crecimiento de la población, tendencia que resulta alarmante dadas las consecuencias negativas que esto trae consigo y que incluyen la obligatoria contaminación del aire, la alta accidentalidad, entre otros.

Durante la pandemia, el uso del transporte público se vio reducido significativamente debido al miedo al contagio y a restricciones en su aforo. En el 2020, “En Medellín, la afluencia de pasajeros en el Metro ha tenido reducciones hasta un mínimo del 87%, se pasó de 1.060.471 (13 de marzo) de pasajeros por día a 134.549 (2 de abril)” (Medellín, 2020, p. 3).

Si bien unas de las principales recomendaciones para prevenir el contagio del virus son el distanciamiento social y el uso de vehículos particulares, no conviene ir en contravía a la apuesta al uso del transporte público y a los espacios compartidos. El gran reto se encuentra, entonces, en propiciar condiciones

adecuadas de infraestructura de soporte de nuestra ciudad. En este aspecto, los desarrollos tecnológicos son importantes, pues permiten, por ejemplo, la efectiva purificación del aire y proporcionan información en tiempo real del uso de los transportes públicos que permita reducir el aforo y el riesgo de contagio.

A pesar de que la pandemia trajo consigo numerosos retos para el transporte público, también trajo nuevas oportunidades. Así lo plantea un estudio reciente respaldado por la ONU que afirma que “la recuperación de la crisis no puede significar un retorno a seguir haciendo las cosas como siempre... en cambio, brinda la oportunidad de avanzar en el esfuerzo colectivo de lograr un desarrollo sostenible para el planeta” (Naciones Unidas, 2020 p. 1). Además de promover el uso de sistemas públicos de transporte, se deben incentivar sistemas alternativos de movilidad como los son los medios no motorizados^[24], los cuales están en el ideario de invertir la pirámide de la movilidad (ver Figura 5). Según la Encuesta de Origen-Destino del Área Metropolitana del 2017, el 28% de los desplazamientos en esta zona se hacen a pie y solo el 1% de los viajes se hacen en bicicleta (Observatorio de Políticas Públicas del Concejo de Medellín, 2018, p. 5). Dichos porcentajes son bajos cuando se considera la propuesta de pirámide invertida de los modos de transporte, encabezada por peatones y ciclistas, adoptada en el actual Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del Municipio de Medellín (Acuerdo 48 de 2014). Esta propuesta reconoce las variables de la ecuación y establece la movilidad como un sub-

[24] Las dinámicas vividas con la pandemia han recalado la importancia de estos modos de transporte debido a que son más seguros en cuanto a la reducción del riesgo de contagio, esto al tratarse de actividades que se realizan al aire libre y de manera individual, en los cuales es posible mantener el distanciamiento social.

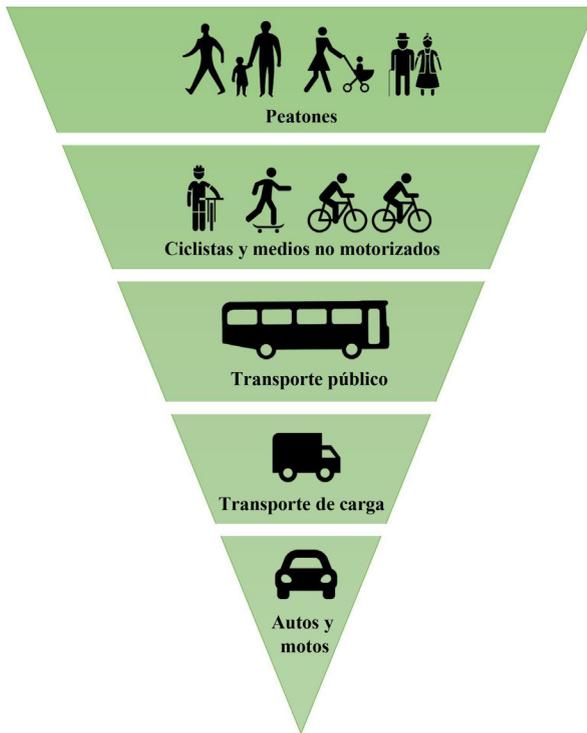


Figura 5. Pirámide invertida de los modos de transporte del POT de Medellín

Fuente: Elaboración propia a partir de Acuerdo 048 de 2014.

sistema (del sistema espacio público y colectivo), además, enuncia, en el Artículo 162, la inversión de las históricas tendencias de prioridad:

Mejorar las condiciones de accesibilidad en todo el territorio a través del fortalecimiento de los medios de transporte, en el siguiente orden de prioridad: 1) Las personas, 2) La bicicleta y demás modos no motorizados, 3) el transporte masivo y colectivo de pasajeros, 4) el transporte de carga y 5) el transporte privado. (Alcaldía de Medellín, 2014, p. 236)

La ciudad debe promover la seguridad de peatones y ciclistas; apostar por la mejora de la infraestructura; garantizar su conectividad, accesibilidad y seguridad, y entender que se motiva la ciclo caminabilidad si esta resulta cómoda, segura y agradable, y que, en el caso contrario, la elección privilegiará otros sistemas. Si a esto se suman otros factores como la relación entre el 'estatus social' y la elección de un modo de transporte, a los cuales apunta una investigación reciente (Mesa, 2020), sale a la luz que en nuestra ciudad no se camina ni siquiera donde hay oportunidad de hacerlo. Este hecho complejiza aún más la inversión de la pirámide de movilidad en una ciudad que durante 100

años siguió el modelo de urbanismo norteamericano (de priorización por el transporte particular, consecuencia en el desarrollo de autopistas, crecimiento tipo *sprawl*, dominios de tipologías como el mall y el conjunto cerrado) y que en el presente siglo ha sido seducida por las respuestas a la europea, cuyos logros insignia son la conquista de la calle, la pacificación del tráfico o los espacios compartidos. Hay que partir del entendimiento de que estos dos modelos son incompatibles en sus bases y eso puede explicar nuestros modestos resultados.

Discusión

La pandemia y las medidas implementadas para enfrentar la emergencia tuvieron implicaciones en las dinámicas urbanas, principalmente el cambio en los ritmos de la ciudad, a la vez que hicieron más notorias las problemáticas que viven las urbes respecto a la vivienda, el espacio público, la movilidad y los nuevos patrones de asentamiento con sus efectos de segregación socioespacial.

Con la virtualización del trabajo y el confinamiento ocurrió una virtualización de la vida urbana: la cotidianidad ya no se vivía en la calle sino entre las paredes del hogar. Para muchos fue la oportunidad de escapar de la ciudad, no solo buscando alejarse de los focos de contagio del virus, sino también motivados por las facilidades que presenta el trabajo remoto, en la búsqueda por mejor calidad ambiental y espacios más amplios para sobrellevar el confinamiento. El nuevo escenario pospandémico dibuja la denominada explosión de la ciudad sobre la región con nuevos proyectos residenciales que se configuran como aldeas virtuales, donde se promueve la suburbanización de baja densidad que se traduce en mayor segregación y marginalización social. En el caso de Medellín se acentúan flujos y patrones de asentamiento entre el Valle de Aburrá y el Valle de San Nicolás.

De su lado, los problemas en materia de vivienda han sido históricamente conocidos, y, si bien no son fruto de la pandemia, sí fueron visibilizados por esta. Es evidente que el confinamiento no fue vivido de igual manera por todos, ya que esto dependió de condiciones particulares de vivienda, vecindario y ciudad. Nuestras ciudades presentan déficits cuantitativos y cualitativos de vivienda, cuestionables diseños de la vivienda y el entorno y carencias en materia de hábitat. Con la evidencia actual que señala por qué la vi-

vienda es un factor importante en la salud de sus usuarios, resulta indispensable propender por soluciones de vivienda de iniciativa privada y estatal que trasciendan la concepción de la vivienda como techo y contribuyan a la construcción de un hábitat saludable, reconociendo a su vez la diversidad de las formas de habitar y entablando relaciones armoniosas con el entorno.

En cuanto al espacio público, además de ser accesible, este debe propiciar un ambiente sano cerca de nuestros hogares, de manera que puedan alcanzarse mejores condiciones de habitabilidad. La ciudad pospandemia debe atender el déficit histórico de espacio público, especialmente en los sectores de la ciudad con rentas más bajas y donde se presentan las mayores deudas. Esa intervención implica mejorar las condiciones de conectividad peatonal (en el barrio y entre los barrios), incorporar nuevos circuitos de movilidad alternativa, habilitar parques de bolsillo, pacificar sectores estratégicos y recuperar la escala humana de la ciudad. El éxito de un espacio público no está dado por cuánta gente pasa por él, sino por cuánta gente se queda. Esta sencilla ecuación fue puesta en crisis en la reciente pandemia, donde las normas de distanciamiento social y la restricción de aforo sugerían una ocupación prudente de los espacios, una revisión de esa capacidad de carga. En realidad, los buenos espacios públicos tienen la capacidad de autorregularse y su sobreocupación es sinónimo de su éxito.

Las reflexiones suscitadas por la pandemia confirman la necesidad de superar la preocupación por los logros cuantitativos (enfoque del Decreto 1504 de 1998 y Decreto 1077 de 2015) y pensar, más bien, en aspectos que involucren la planificación, creación, administración y sostenibilidad de la infraestructura pública (actualmente en trámite)^[25]. Adicionalmente, la gestión del espacio público no puede estar separada de la gestión de la vivienda, es inútil pensar hoy en ciudades aisladas donde, por un lado, se planifica, construye y administra la vivienda (con cuestionables resultados hoy en día) y, por otro, se intenta cualificar la ciudad desde la intervención del espacio público. Este esquema no solo es costoso a mediano y largo plazo, sino que también es insostenible, ya que los problemas de un sector (vivienda) se multiplican exponencialmente esperando que el otro los resuelva (espacio público). Si bien la institucionalización del espacio público es importante al interior de las administraciones municipales, no puede entenderse fuera de

asuntos inherentes como la vivienda, la movilidad o los equipamientos, que usualmente son gestionados por distintas secretarías de la administración municipal. El esfuerzo del Decreto 1077 de 2015 puede interpretarse al interior de las administraciones como un buen propósito: encontrar un solo lugar de acción y gestión.

Sumado a esto, la pandemia ha desatado importantes discusiones sobre la movilidad en Medellín. Si bien el uso del transporte público se vio reducido por ser considerado foco de contagio asociado a las aglomeraciones típicas de este servicio, la pandemia ha sido la oportunidad de reconocer su importancia y las bondades de los medios de transporte no motorizados. El gran reto yace en mejorar la infraestructura de soporte que permita la seguridad de peatones y ciclistas y que incentive el uso de los medios no motorizados, que generan menores impactos ambientales para la ciudad, traen beneficios para la salud y son seguros en términos de prevención del contagio del virus. Sin embargo, el primer cambio es cultural y consiste en pasar del blanco y negro a los grises, superando la apatía y el repudio entre actores viales. Desde hace tiempo muchas ciudades han hecho intentos por mejorar sus condiciones de movilidad y la pandemia obligó a acelerar estas decisiones que, en el caso de Medellín, ya están contempladas en el POT con la propuesta de inversión de la pirámide de la movilidad, pero se requiere de acciones concretas y muchas veces impopulares en el corto y mediano plazo.

Así las cosas, el escenario pospandemia abre la oportunidad de retomar reflexiones sobre los retos que afronta actualmente la ciudad y que no son necesariamente nuevos. Las discusiones en materia urbana deben servir para guiar y replantear la forma en la que se ordena y construye el territorio. Hacer bien la ciudad sigue siendo el horizonte y sigue siendo vigente. Desde hace tiempo conocemos las ventajas de una ciudad compacta, densa, diversa, mixta, conectada, verde, generosa en espacios públicos, antigua, moderna y segura. Resulta sorprendente lo económico que es hacer buena arquitectura y lo rentable que es hacer buenas ciudades.

[25] El cual se modifica el Decreto 1077 de 2015, frente al manejo y planificación del espacio público

Referencias

- ÅBERG, H. E., & TONDELLI, S. (2021). Escape to the country: A reaction-driven rural renaissance on a Swedish island post COVID-19. *Sustainability (Switzerland)*, 13(22), 1–16. <https://doi.org/10.3390/su132212895>
- ALCALDÍA DE MEDELLÍN[@ALCALDIAMED] (2019, 21 DE MARZO). Crecimiento poblacional y del parque automotor. Reducción de siniestros viales [Tweet] Twitter. <https://twitter.com/alcaldiademed/status/1108781192810323968>
- ALCALDÍA DE MEDELLÍN. (2014). Acuerdo N° 48 de 2014: Plan de Ordenamiento Territorial Medellín 2014. https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportalDelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/2014/POT/ACUERDO%20POT-19-12-2014.pdf
- ARTEAGA, ARMANDO. (2018). *Espacio público: Una aproximación conceptual*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- CÁMARA DE COMERCIO DE MEDELLÍN PARA ANTIOQUIA. (2019). *Perfiles socioeconómicos de las subregiones de Antioquia*. www.camaramedellin.com.co
- CORTEZ OVIEDO, P. S., Y FINQUELIEVICH, S. (2021). Ciudad aumentada y pandemia El habitar en el Orden Digital. *Cuaderno Urbano*, 31(31), 203–227. <https://doi.org/10.30972/crn.31315784>
- DANE. (2020). *Déficit Habitacional 2018. Resultados con base en el Censo Nacional de Población y Vivienda 2018*. <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/deficit-habitacional/deficit-hab-2020-presentacion.pdf>
- DANE. (2019). Resultados Censo Nacional de Población y Vivienda 2018 Medellín, Antioquia. <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/presentaciones-territorio/190719-CNPV-presentacion-Antioquia-2.pdf>
- DE LUCA, C., TONDELLI, S., & ÅBERG, H. E. (2020). The COVID-19 Pandemic Effects in Rural Areas. *TeMA-Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 119–132. <https://doi.org/10.6092/1970-9870/6844>
- FERRÁS, C. (2020). Ciudades dispersas y aldeas virtuales en la postpandemia del COVID-19. *Finisterra*, 55(115), 243–248. <https://doi.org/10.18055/Finis20279>
- FERRÁS, C. (1998). El fenómeno de la contraurbanización en la literatura científica internacional. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, XXX(117–118), 607–627. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/85506>
- FLORIDA, R. RODRÍGUEZ-POSE, A., & STORPER, M. (2021). Cities in a post-COVID world. *Urban Studies*, 1(23). <https://doi.org/10.1177/00420980211018072>
- GALLET, N. (2020). COVID-19 and the flight to second homes. *Town & Country. Planning.*, 89(4/5), 141–144. <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/10097441/>
- GEREFFI, G. & STURGEON, T. (2004). Globalization, Employment, and Economic Development: A Briefing Paper. MIT *Industrial Performance Center Working paper series*. https://www.soc.duke.edu/sloan_2004/Docs/Briefing.pdf
- HART, H (2020, 30 DE ABRIL) Coronavirus may prompt migration out of American cities. *Axios*. <https://www.axios.com/coronavirus-migration-american-cities-survey-aba181ba-a4ce-45b2-931c-6c479889ad37.html>.
- HUGHES, C. J. (2020, 8 DE MAYO) Coronavirus escape: To the suburbs. *New York Times*. <https://www.nytimes.com/2020/05/08/realestate/coronavirus-escape-city-to-suburbs.html>
- LEFEBVRE, H. (1974). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- LONDOÑO, A. (2012). *Cambios en los usos del suelo en el Altiplano (Oriente antioqueño- Colombia) en los últimos 25 años*. [Tesis de maestría, Universidad de Andalucía]. Archivo digital. https://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/1782/0274_Londo%C3%B1o.pdf?sequence=1
- MARTÍNEZ, L., & SHORT, J. R. (2021). The pandemic city: Urban issues in the time of covid-19. *Sustainability (Switzerland)*, 13(6), 1–10. <https://doi.org/10.3390/su13063295>
- MEDELLÍN CÓMO VAMOS. (S.E). *Movilidad y espacio público*. <https://www.medellincomovamos.org/sectores/movilidad-y-espacio-publico>
- SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO, ENTRE CRISIS Y CAMBIOS. (2020, NOVIEMBRE 03). *Instituto de Estudios Urbanos – IEU*. <http://ieun.unal.edu.co/en/medios/noticias-del-ieu/item/sistemas-de-transporte-publico-entre-crisis-y-cambios>
- MESA MARTÍNEZ, A. (2020). *Inclusión del estatus social en la determinación del índice de caminabilidad como una plataforma para incentivar los viajes en modos sostenibles en Medellín*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia – Sede Medellín]. Repositorio institucional UN. <https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/79565/1214721531.2020.pdf?sequence=2&isAllowed=y>.
- NACIONES UNIDAS. (2020, 19 DE MAYO). *Transformar el transporte público tras la pandemia: la oportunidad de crear 15 millones de empleos*. <https://news.un.org/es/story/2020/05/1474652>
- O'CONNOR, E. (2020, 7 DE MAYO). *Public space plays vital role in pandemic*. <https://gehlpeople.com/blog/public-space-plays-vital-role-in-pandemic/>
- PITKÄNEN, K., HANNONEN, O., TOSO, S., GALLET, N., HAMIDUDDIN, I., HALSETH, G., HALL, C.M., MÜLLER, D.K., TREIVISH, A., & NEFEDOVA, T. (2020). Second homes during corona-safe or unsafe haven and for whom? Reflections from researchers around the world. *Finnish Journal of Tourism Research*, 16(2), 20–39. <https://doi.org/10.33351/mt.97559>
- TAKAHASHI, Y., KUBOTA, H., SHIGETO, S., YOSHIDA, T., & YAMAGATA, Y. (2021). Diverse values of urban-to-rural migration: A case study of Hokuto City, Japan. *Journal of Rural Studies*, 87, 292–299. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2021.09.013>
- VALENTE EZCURRA, D. Y JACINTO, G. (2021). Habitar en pandemia. Aislamiento social y desigualdades urbanas en asentamientos y barrios populares de la ciudad de Tandil (provincia de Buenos Aires, Argentina). *Revista Universitaria de Geografía*, 30(2), 145–172. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=383269594006>
- VENTURA, D. (2020, 10 DE MAYO). Coronavirus: cómo las pandemias modificaron la arquitectura y qué cambiará en nuestras ciudades después del covid-19. *BBC News*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-52314537>
- ZAPATA, A. (2021, 30 DE SEPTIEMBRE). Auge de vivienda en el Oriente encareció el costo de vida. *El Colombiano*. <https://www.elcolombiano.com/antioquia/auge-de-vivienda-encarece-la-vida-en-el-oriente-FK15790522>