

El Consumo de Micromovilidad: Movilidad Activa, un reto para los territorios rurales, Santa Elena, Medellín – Colombia

Micromobility Consumption: Active Mobility, a challenge for rural territories, Santa Elena, Medellin - Colombia

DOI: 10.17981/mod.arq.cuc.30.1.2023.09

Artículo. Fecha de Recepción: 16/11/2022. Fecha de Aceptación: 8/12/2022.

Ana María Cano Gallego

Universidad Pontificia Bolivariana (Colombia)
anitacano@gmail.com.co

Zulima Azaneth Lopez-Torres

Universidad Pontificia Bolivariana. (Colombia)
zulima.lopez@upb.edu.co

Para citar este artículo:

Cano, A. y López-Torres, Z. (2023). El Consumo de Micromovilidad: Movilidad Activa, un reto para los territorios rurales, Santa Elena, Medellín – Colombia. *MODULO ARQUITECTURA CUC*, 30, 235–256. <http://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.30.1.2023.09>

Resumen

Este estudio analiza las representaciones sociales y el contexto de lo rural alrededor de la movilidad, en personas que en los últimos tres años han migrado su lugar de vivienda de la zona urbana de la ciudad de Medellín a la zona rural en el corregimiento de Santa Elena (Colombia), a fin de comprender el impacto de estas; en las dinámicas de consumo de micromovilidad en la ruralidad. Estudio cualitativo etnográfico, realizado entre los meses de septiembre a octubre de 2021 en el corregimiento de Santa Elena. Se entrevistaron 16 personas, tanto hombres como mujeres entre los 25 y 40 años que en los últimos tres años han migrado su lugar de vivienda de la zona urbana de la ciudad de Medellín a la zona rural en el corregimiento de Santa Elena. Se lograron identificar 3 categorías que deberán tenerse en cuenta a la hora de impulsar el consumo de micromovilidad en los territorios rurales, tales como: contexto del lugar, acceso cercano y paradigmas alrededor de la micromovilidad en la ruralidad. Se puede concluir que entender la micromovilidad como parte del desarrollo de las ruralidades, (ecosistema de movilidad de las personas) donde la misma es el resultado de factores como: desarrollo de infraestructura y apropiación del espacio público, condiciones de contexto, representaciones sociales alrededor de la movilidad y conciencia ambiental; generando como consecuencia un aprovechamiento eficiente del espacio público y vial, e incentivando el comercio por medio de la creación de espacios para habitar y no para atravesar.

Palabras clave: Ciencias sociales; etnografía; movilidad social; micromovilidad; movilidad activa; seguridad; políticas públicas

Abstract

This study analyzes the social representations and the rural context around mobility, in people who in the last three years have migrated their place of residence from the urban area of the city of Medellin to the rural area in the village of Santa Elena (Colombia), in order to understand the impact of these; in the dynamics of consumption of micromobility in rural areas. Qualitative ethnographic study, carried out from September to October 2021 in the village of Santa Elena. Sixteen people were interviewed, both men and women between 25 and 40 years old who in the last three years have migrated their place of residence from the urban area of the city of Medellin to the rural area in the village of Santa Elena. Three categories were identified that should be taken into account when promoting the consumption of micromobility in rural territories, such as: context of the place, nearby access and paradigms around micromobility in rural areas. It can be concluded that understanding micromobility as part of the development of rural areas (people's mobility ecosystem) is the result of factors such as: infrastructure development and appropriation of public space, context conditions, social representations around mobility and environmental awareness; generating as a consequence an efficient use of public and road space, and encouraging commerce through the creation of spaces to inhabit and not to pass through.

Keywords: Social sciences; ethnography; social mobility; micromobility; active mobility; security; public policy

INTRODUCCIÓN

El concepto de ‘movilidad’ ha ido paulatinamente desplazando al término transporte, ya que es entendida como un conjunto de desplazamientos realizados en diferentes medios: automóviles, transporte público, bicicletas, motos, a pie..., con un objetivo claro de eliminar la distancia. Esta definición nos habla de la movilidad como la posibilidad de acceso al desarrollo de las dimensiones del ser humano, sea con artefacto o sin artefacto.

Por tanto, la movilidad debe ser entendida como ecosistémica, es decir, es un todo que cuenta con partes como: artefactos (carro, bicicleta, moto, patineta, pies, etc.), puede ser de uso (público, privado, compartido), y de aquí un sinnúmero de categorías, como por ejemplo movilidad urbana, micromovilidad, movilidad eléctrica, etc.

De acuerdo con [Dans y Seisdedos \(2021\)](#), la movilidad es sin duda uno de los más relevantes desafíos de una humanidad urbana; no por casualidad cuando se piensa en urbanización lo primero que se pasa por la mente son imágenes de congestión de tráfico. A las pérdidas de tiempo para los ciudadanos, que sin duda tienen su impacto económico, hay que sumar los niveles de contaminación ambiental que son un importante riesgo para la salud de la población —obligando a adoptar medidas más o menos drásticas que afectan directamente al modo de transporte de miles de ciudadanos—, y además, constituyen una de las principales fuentes de emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera.

Es claro que existen grandes retos alrededor de la movilidad en las grandes urbes, pero actualmente, ¿qué pasa con la movilidad en la ruralidad?, cuando a consecuencia de la pandemia se estima que se presentó un auge en la migración de la población urbana a la zona rural.

Dentro de las soluciones alrededor de los anteriores retos de movilidad, se encuentra la llamada ‘revolución de la micromovilidad urbana’ que será entendida como: la forma de acceso por medio de transportes individuales, pequeños, ligeros, de poca velocidad y que se utilizan para trayectos cortos o como complemento de otros transportes; forman parte de estos medios, las bicicletas comunes o eléctricas, los monopatinos (scooters) ([López, 2020](#)), diseñados para dar soluciones al transporte sostenible y disminuir o reemplazar el uso del automóvil tradicional, también se incluyen los trayectos a pie.

Estos, sin duda alguna, han cobrado relevancia recientemente, sin embargo, para que las personas consuman esta forma de movilidad y para ser eficaces en su adopción, requieren de una intensa coordinación entre el sector público y el sector privado los cuales deben en este campo, como ya han hecho en otros, empezar a colaborar con un objetivo en mente: proporcionar a los ciudadanos una movilidad que les permita desplazarse de forma rápida, segura y sostenible. Las principales capitales del mundo han comenzado a ser ejemplos vivos de la solución a los dolores actuales de movilidad, como por ejemplo:

París: La alcaldesa Anne, ha abierto carriles para bicicletas en cientos de calles, eliminando los automóviles de la céntrica e icónica *Rue de Rivoli* y ha anunciado planes para hacer el 100% de la capital accesible para la micromovilidad de bicicletas y patinetes, en una “transformación ecológica de la ciudad mediante el establecimiento de un nuevo plan de tránsito para promover los desplazamientos a pie, en bicicleta, en patinete y en transporte público” (Dans y Seisdedos, 2021, p. 19). Además de París, Barcelona es otro ejemplo de la micromovilidad en las grandes metrópolis; cerrando el tráfico con macetas y bancos, introduciendo carriles para bicicletas y otros vehículos de micromovilidad, áreas de juego y espacios verdes, y eliminando la inmensa mayoría de los espacios de estacionamiento en superficie. Según el World Economic Forum, cada vez son más las ciudades con planes destinados al cierre de zonas para el tráfico de automóviles (Dans y Seisdedos, 2021).

Si bien, se plantea la micromovilidad urbana como solución sostenible, no es pertinente esperar a que las zonas rurales o también llamadas resto municipal, alcancen un punto de saturación que les permita interiorizar conceptos como el de micromovilidad. Por esto la invitación es a pensar la micromovilidad en la ruralidad, teniendo en cuenta que a hoy cada vez más se van poblando las periferias de las ciudades y, la idea es pensar en como evitar el recorrido que ya han tenido las grandes capitales del mundo como París y Barcelona. Esta iniciativa vista con los retos que amerita, por sus limitaciones en materia de desa-

rollo; las ruralidades no cuentan con un trazado o nomenclatura de calles, carreteras, avenidas, y demás; tampoco dispone, por lo general, de servicios públicos y otro tipo de facilidades propias de las áreas urbanas (Departamento Administrativo Nacional de Estadística-DANE, 2008).

Pero..., ¿porque potenciar la micromovilidad en lo rural? A continuación, algunos aspectos relevantes:

1. *Aumento en el Comercio*: Estudios como el publicado por Transport for London y llevado a cabo por Matthew Carmona, de University College London’s Bartlett School of Planning, afirman que las personas que caminan, utilizan vehículos de micromovilidad como bicicletas o patinetes o se desplazan en transporte público tienden a recurrir al comercio de proximidad en un 40% más que los que conducen, y las calles que priorizan peatones y micromovilidad frente a automóviles tienden a tener ratios mucho menores de locales vacíos. Esto permite interpretar este tipo de planes como una forma de reactivar el comercio local, además del impacto que puede lograr en el medio ambiente al reducir las emisiones (Dans y Seisdedos, 2021).
2. *Aprovechamiento eficiente del espacio público*: Se trata de cómo repensar los espacios dedicados al automóvil, tanto a su circulación como a su aparcamiento, y cómo dotarlos de usos que puedan tener más sentido de cara tanto a la sostenibilidad como a la calidad de vida de los ciudadanos (Dans y Seisdedos, 2021). Esto sin duda alguna ayudaría que los espacios sean habitados y pensados por y para los habitantes y no para los vehículos.

3. *Cuida la Salud de los habitantes y su bolsillo:*

La micromovilidad al comprender desplazamientos con actividad física, ayuda a la salud de los habitantes y a su vez es económica.

Así las cosas, comienza a dilucidar el abanico de posibilidades que pueden llegar a tener los territorios rurales cuando de movilidad se trata.

Esta investigación se realizó en el corregimiento de Santa Elena de la ciudad de Medellín. Santa Elena, uno de los cinco corregimientos de la ciudad de Medellín el cual junto con San Cristóbal, San Sebastián de Palmitas, San Antonio de Prado y Altavista conforman el área rural del municipio. Su ubicación en la parte oriental de la ciudad, así como su cercanía a municipios de gran crecimiento económico del departamento de Antioquia, como Guarne, Rionegro, Copacabana y Envigado, y por sus condiciones climáticas que, lo han convertido en un lugar estratégico para la ubicación de industrias y el incremento del turismo, con los consecuentes cambios en las dinámicas sociales y culturales. Transformaciones tales como: el paso de una economía netamente agrícola a la diversificación de actividades económicas; el incremento de la actividad turística; la parcelación de fincas para lotes de recreo y la consecuente disminución de tierras destinadas al cultivo; la creciente llegada de nuevos habitantes y la construcción de megaproyectos (metroclable, Parque Arví, y el Túnel de oriente) (Vélez, 2016), hacen de Santa Elena un escenario privilegiado para pensar la micromovilidad desde el territorio rural.

Sin embargo, para pensar el desarrollo de los territorios rurales alrededor de la micromovilidad se debe tener en cuenta su contexto político ya que este direcciona no solo los recursos si no también la planeación de los espacios públicos susceptibles de transformación para su aprovechamiento hacia la micromovilidad. Santa Elena como parte del Valle de la Aburra la cobija el llamado “*Plan Maestro de Movilidad del Área Metropolitana*” (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2022) en donde su problemática central radica en: el modelo de movilidad actual del Valle de Aburrá se basa en el transporte individual y motorizado, lo cual hace que el sistema sea insostenible, ineficiente, inequitativo, riesgoso e improductivo, afectando la sostenibilidad y la competitividad de la región.

Es así como la visión del Plan Maestro para abordar dicha problemática se resume en:

El Valle de Aburrá será una región con movilidad eficiente, competitiva y amigable con el medio ambiente, basada en el transporte público y los modos activos, y en la que el respeto por la vida de todos los actores será el valor fundamental (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2022, p. 32).

La manera en la cual se propone abordar la movilidad es por medio del transporte público y los medios activos, es decir, la micromovilidad. Por lo tanto, desde la visión de planeación en movilidad se le apuesta a la micromovilidad con varios puntos estratégicos a implementar:

El fortalecimiento de la mesa de la bicicleta en el Valle de Aburrá, realización e implementación de un plan maestro metropolitano de la caminata para el Valle de Aburrá, expansión del sistema de bicicletas públicas, entre otros. Sin embargo, alrededor de las zonas rurales estas propuestas son aún muy lejanas y no contextualizadas a la realidad de movilidad que se vive en la ruralidad.

Es por esta razón que, conociendo el gran interés e importancia que tiene en la actualidad para los entes políticos la opción de micromovilidad como medio principal de transporte sostenible, equitativo y competitivo, es de interés de esta investigación analizar las representaciones sociales y el contexto de lo rural alrededor de la movilidad, con el fin de encontrar los retos que se tienen en la apropiación de la micromovilidad y/o movilidad activa en estos territorios.

METODOLOGÍA

A partir de un estudio de carácter cualitativo, el cual busca identificar a través de un proceso interpretativo de las representaciones sociales y el contexto alrededor del concepto de la movilidad y de perspectiva etnográfica, como es mencionado por [Hernández et al \(2014\)](#), en los estudios etnográficos los cuales investigan grupos o comunidades que comparten una cultura: el investigador selecciona el lugar, detecta a los participantes, de ese modo recolecta y analiza

los datos. Asimismo, proveen de un —retrato— de los eventos cotidianos, buscando comprender el ecosistema actual de movilidad en el corregimiento.

La investigación se realizó entre los meses de septiembre y octubre de 2021 en el corregimiento de Santa Elena de la ciudad de Medellín (Colombia). Los 16 participantes fueron diez (10) mujeres y seis (6) hombres que cumplían con los siguientes criterios de selección: Habitantes del corregimiento de Santa Elena, entre 25 a 40 años, que en los últimos tres años han migrado de su lugar de vivienda a la comuna 90 del municipio de Medellín.

Los datos obtenidos se realizaron mediante la entrevista semiestructurada, con preguntas guía orientadas a:

1. Conocer el contexto actual y generar del corregimiento. Qué ha pasado durante los últimos 3 años.
2. Reconocer el contexto actual de movilidad del corregimiento, explorando lo bueno y lo no tan bueno del ecosistema de movilidad en todas sus aristas.
3. Identificar esos imaginarios y entendimientos alrededor de la movilidad, para que se desplazan las personas, opiniones sobre su movilidad actual, procesos de adaptación de movilidad en el nuevo lugar de habitad, etc.
4. Entendimiento de la micromovilidad; reconocimiento del término, barreras y motivadores para su adopción.

De cada una de las personas entrevistadas se obtuvo el consentimiento informado, en donde se informaba la confidencialidad y anonimato, adicionalmente a que la información de los espacios era con fines académicos y que posiblemente pudiese ser usado como insumo de creación para entidades públicas y privadas. Cada entrevista tuvo una duración aproximada de 1 hora por participantes, con un número de entrevistas limitado por el criterio de saturación teórica.

Por medio de un análisis detallado de cada entrevista, en donde se encontraban aspectos marcados y relevantes para la investigación, se obtuvieron resultados en 3 categorías determinantes, a saber: Contexto del lugar habitado, acceso cercano a lo necesario, paradigmas o mitos alrededor de la micromovilidad.

RESULTADOS

Caracterización y Perfil de las Personas Entrevistadas

El estudio incluyó 16 personas entre los 25 a 40 años (Tabla 1), siendo el 70% mujeres y el 30% hombres los cuales en los últimos 3 años han migrado de su lugar de vivienda de la zona urbana de la ciudad de Medellín a la zona rural en el corregimiento de Santa Elena. Todos los entrevistados tenían varios medios de movilidad, moto o carro o bicicleta, es decir que, el factor económico ligado al uso de la micromovilidad en esta investigación no aplica. De los entrevistados solo el 20% es propietaria del lugar de vivienda en el corregimiento. Ninguno tiene actualmente hijos.

Personas sin enfermedades o discapacidades para movilizarse.

TABLA 1. *Caracterización de entrevistado.*

Caracterización	Total	Hombres	Mujeres
Total personas entrevistadas	16	6	10
Personas entrevistadas con carro	12	4	8
Personas entrevistadas con moto	9	6	3
Personas entrevistas con bici	16	6	10

Fuente: Autores.

TABLA 2. *Uso de micromovilidad.*

Uso y apropiación	Total	Hombres	Mujeres
Estarías dispuesto en realizar los desplazamientos en trayectos cortos con micromovilidad	Si	5	4
	No	1	6

Nota. Percepción de uso de micromovilidad.

Fuente: Autores.

La distancia aproximada en tiempo de las veredas, en donde habitan los entrevistados, al parque central de Santa Elena es de 20 minutos caminando y el 90% de participantes tiene teletrabajo, es decir, no deben de realizar trayectos largos de movilidad para desarrollar sus labores del día a día (Tabla 2).

Paradigmas alrededor de la micromovilidad

El concepto de micromovilidad o movilidad activa que se conoce actualmente hace parte de las

políticas públicas mas no del entendimiento del ciudadano. Durante la investigación se realizó la validación del concepto y ninguna persona entrevistada conocía con certeza el significado y la importancia de esta misma.

Es una forma de movilidad a pequeña escala (E4).

Micromovilidad es.... mm no sé, es una forma de movilizarse, ¿tiene que ver con patinetas y lo eléctrico? (E10).

Realmente, el concepto no es cercano tanto como su uso sí lo es, la mayoría de los trayectos que se realizan en la cotidianidad se resuelven en micromovilidad, usando los propios medios (caminando) y, si se habla de la micromovilidad en cuanto artefactos, la bicicleta es el primer medio de movilidad que se tiene desde la infancia. Claramente, durante décadas el desarrollo de infraestructura vial, planes de ordenamiento territorial, dinámicas de las urbes y las centralidades han estado enfocadas en el automóvil como principal medio de transporte y, por tanto, el comercio y los consumidores se familiarizan más con este tipo de movilidad.

En este sentido en los nuevos habitantes del corregimiento se encontraron barreras conceptuales y paradigmas culturales que limitan la apropiación de la micromovilidad, tales como: lo aspiracional del automóvil, entendimiento del uso de la micromovilidad, más como medio para hacer ejercicio y no como posible alternativa de movilidad, una percepción del posible

estereotipo de persona que debería usar la micromovilidad y la idea de la micromovilidad vista como el último recurso.

Como ahora estoy viviendo tan lejos de todo, en una vereda, ahora sí que cierto que no me puedo quedar sin carro, es como mi brazo extendido (E9).

En la casa solo tenemos un carro, al venirnos a vivir aquí, le dije a mi esposo que compraríamos un campero por el estado de las vías y cuando él se va a trabajar prefiero ir a llevarlo y recogerlo que quedarme sin el carro en la casa, cualquier cosa puede pasar y el carro me da seguridad (E7).

Detrás de la utilidad práctica del automóvil, hay un poder simbólico que hace que muchos colombianos sigan deseando un vehículo particular. Poseer un auto es cada vez más complicado, sobre todo por los costos, pero el consumo de autos, como el de cualquier otro bien, es un acto público que nunca será atomizado o pasivo, o sea que es un acto “eminente social, correlativo y activo”, además es “un impulso socialmente regulado y generado” (Appadurai, como se citó en [Vallejo y López, 2019](#), p. 227).

Para las personas que realizan la transición del espacio de ciudad a un corregimiento más rural, definitivamente el carro se convierte en un artefacto indispensable, más allá de lo aspiracional, se comienza a generar una dependencia:

Lo tengo que tener (E9).

Si bien, es la manera en la que como seres humanos hemos resuelto la movilidad en largas distancias vía terrestre, para distancias cortas o conexión con el centro, en este caso de la ruralidad, ¿se podría llegar a considerar la alternativa de la micromovilidad?:

La verdad no me gusta mucho, sé que no es ambiental pero yo vivo encartada con mil cosas, tengo que llegar rápido, tener que sudar, no es lo mío (E8).

La mayoría de mujeres entrevistadas en sus trayectos cortos en el corregimiento no estarían dispuestas desplazarse en micromovilidad (Tabla 2), por el contrario, los hombres si están dispuestos, y la mayoría actualmente acceden a realizar sus vueltas, visitas cercanas, etc, en bici.

Sí, claro, que parche, yo no tengo la mejor bici pero yo voy compro una que otra cosa y me devuelvo, aquí el paisaje es hermoso (E).

Casi que el uso principal que se le da a la micromovilidad, tanto en hombres como mujeres, es en relación con una actividad deportiva:

Solo la uso para hacer ejercicio (E6).

Esta frase resume lo que para las personas traduce la micromovilidad, la cual es entendida como deporte, no como medio que posibilita el cuidado del ambiente, la eficiencia en tiempo y en recursos. Este componente tiene un trasfondo desde lo cultural, en donde el carro o la moto

es el referente de la movilidad soñada o aspiracional, y no da cabida a las nuevas posibilidades de libertad en movimiento.

Según un estudio realizado en donde situaron a las personas en el caso hipotético de la desaparición de la posibilidad de usar un vehículo particular, cada uno respondió que esto sería traumático para su vida. El automóvil privado se convierte en el posibilitador de su trabajo y de sus actividades diarias, pero quedó más claro que lo que en verdad posibilita es su estilo de vida. Este apego al vehículo particular pone a los medellinenses en una escalera que solo puede ser usada hacia arriba. Es necesario adquirir marcas, colores y formas que sean comunes para facilitar que ese vehículo pueda ser vendido o entregado a otra persona, y así poder continuar el camino en la escalera. Esta necesidad de renovación incluye a los vehículos dentro del concepto de la moda (Vallejo y López, 2019).

Por el contrario, a la situación del carro, la bicicleta, la patineta y hasta nuestros propios pies, son medios tan asequibles y comunes que se vuelven panorama, dejando de tener ese valor imperceptible de lo aspiracional y de la misma moda:

Desde los 5 años tuve bici (E5).

La mayoría de las personas entrevistadas asimilan la movilidad a un artefacto y cuando se habla de micromovilidad el artefacto más conocido es la bicicleta, con la cual, desde pequeños se ha tenido un acercamiento especial.

La bicicleta es un artefacto el cual en algún momento de la vida (infancia) fue aspiracional y brindó poder de libertad y estatus, pero, a medida en que se crece y, según la dinámica del entorno que rodea a la persona se comienzan a tener otros referentes, trayendo como consecuencia que el principal medio de transporte, aun en trayectos cortos, en las familias, es un carro, una moto, el transporte público motorizado y, contemplando como última opción o en los fines de semana, la posibilidad de realizar los recorridos a pie o en bicicleta.

Por otro lado, también se encontró un aspecto de tipificación de situaciones o de cierto perfil de consumidor para la micromovilidad, como por ejemplo:

- Personas sin hijos.

Si yo no tuviera hijos, lo haría por el ambiente (E14).

- Personas jóvenes.

Ya en este momento de vida, no es que sea vieja pero es complicado usar una bici o caminar, por los afanes, no hay mucho tiempo el fin de semana posiblemente iría caminando hasta el parque (E8).

- Personas a las cuales les gusta la actividad física.

Como yo lo hago por deporte, diría que es para gente que le guste aprovechar su tiempo, uno hace lo que tiene que hacer y se ejercita (E2).

Este panorama, una vez más, refleja la barrera ideológica que, a medida que crecen las personas se va teniendo, y cada vez más hacen lejana la apropiación de la micromovilidad, porque piensan es en el otro, el otro que cumple estas condiciones, y no en sí mismos.

Contexto del lugar habitado

Esta categoría habla de las condiciones mínimas no controlables por el consumidor de micromovilidad que debe de tener del espacio rural habitado, en este caso Santa Elena, pero que claramente, si tienen un peso importante e influyen en el momento de decisión de uso u apropiación de esta.

Somos privilegiados por nuestras montañas, pero nos ha tocado atravesarlas para poder hacer camino (E7).

En Colombia las vías están compuestas por 206 708 km, de los cuales 142 284 km están en la red terciaria. El grueso de la responsabilidad de este sistema está en manos de los entes territoriales, pues más del 65%, es decir, 110 419 km están a su cargo. 18% (27 577 km) es responsabilidad del Instituto Nacional de Vías-Invías; 9% (13 959 km) de los departamentos, y otro 8% (12 251 km) hace parte de la red privada. Sin duda, el territorio de Santa Elena está atravesado por vías que tienen varios responsables y, como menciona su comunidad:

Entre ellos se chutan la pelota y evaden responsabilidades (E15).

Según un proceso participativo, realizado en el 2014 en el corregimiento, encontraron que las principales preocupaciones de la población en este aspecto fueron las siguientes ([Alcaldía de Medellín, 2014](#)):

El mal estado de la vía principal.

El mal estado y la falta de mantenimiento de las vías secundarias.

Sección de vía reducida [E].

El desarrollo de la micromovilidad está directamente relacionado con la malla vial de los territorios donde pretende implementarse. Aspectos tales como, el estado de las vías, dimensiones, senderos peatonales, espacios dispuestos para patinetas y ciclorrutas, serán determinantes a la hora de definir si un territorio es potencial para el desarrollo de la micromovilidad.

Santa Elena, particularmente como corregimiento, tiene una ubicación estratégica por conectar con 6 municipios diferentes, pero sin embargo, esta cercanía con los municipios hace que algunas de sus vías tengan jurisdicciones compartidas y, a consecuencia de esto, las diferentes administraciones municipales no logren encontrarse con las prioridades de los directamente responsables del mantenimiento y desarrollo de la malla vial.

Esta es una condición la cual históricamente ha afectado una de las vías más importantes del corregimiento, por ser la vía de acceso al mismo y conducir desde el centro de Medellín

al corregimiento de Santa Elena, y además, continua hasta la vereda de Sajonia, cerca de la glorieta de Las Palmas, dando acceso al aeropuerto José María Córdoba. Esta vía que es trascendental para la movilidad en general del corregimiento ha estado abandonada ya que:

[...] según cálculos de la Secretaría de Infraestructura Física de la Gobernación de Antioquia, 22.3 km (casi toda la extensión de la vía principal que pasa por el corregimiento) pertenece al Departamento de Antioquia, no al Municipio de Medellín, entidad que no puede invertir recursos en ella (pár. 1).

Esto es grave, si se menciona que a diario circulan alrededor de 2500 vehículos por trayecto, se hacen 260 viajes de las busetas de la empresa local de transporte, se movilizan alrededor de 15 mil personas y unos 100 ciclistas la usan, según datos suministrados por el edil de la Junta Administradora Local, Juan Sebastián Pinzón ([Viviendo Santa Elena, 2021](#), pár. 3).

En términos de movilidad aquí es muy difícil salir en hora pico, y en las noches es muy miedosos por los huecos, nadie se preocupa por esta vía. Tengo el conocimiento que es porque no es responsabilidad del municipio, pero entonces los que pagamos somos nosotros los habitantes (E3).

Deberían conversarse las entidades que sean las encargadas por que el mal estado de las vías, la falta de proyección de esta nos afecta a todos (E11).

Esta problemática de jurisdicción, en donde una vía puede estar en cabeza del departamento o del municipio, es muy común en el territorio nacional, y se ha convertido en una limitante para el desarrollo de la malla vial en muchas zonas rurales del país, por una razón en particular, y es que, las vías al no estar en cabeza de los municipios, es imposible para ellos destinar recursos para las mismas, y no resultan siendo priorizadas en las disposiciones presupuestales de los departamentos. Caso particular con la vía que comunica a Santa Elena con el centro de Medellín.

Sin embargo, teniendo en cuenta que el foco de esta investigación es alrededor de la micromovilidad, y dado que está acotada por distancias cortas, se enfocará en el desarrollo de la malla vial dentro del corregimiento y en cómo se comunica la centralidad con sus diferentes veredas. Santa Elena se compone de 14 veredas cuyas vías de acceso en su gran mayoría están pavimentadas, pero aún se encuentran vías terciarias cuyos caminos aún son de herradura o afirmado:

Aquí todavía falta mucho en cuanto a vías, por ejemplo, siempre que llueve es un problema en la vereda porque se mueve el afirmado y yo que tengo un automóvil de ciudad no un carro o campero para finca sufre mucho (E14).

Hay muchas zonas que no tienen paso peatonal y las vías son estrechas, es como compitiendo espacio con los carros, y los buses que pasan muy rápido (E5).

De acuerdo con la información dada anteriormente, en materia de jurisdicción, es importante aclarar que estas vías en su desarrollo, mantenimiento, proyección, etc., son responsabilidad del municipio de Medellín quien dentro de su plan de gobierno ha priorizado la movilidad en los corregimientos y ha puesto en marcha el *Plan Vial Rural* para recuperar las vías en los corregimientos.

Si bien, se han destinado recursos importantes para el mejoramiento y mantenimiento de la malla vial de los corregimientos, no ha habido una intención clara de los entes gubernamentales de potenciar la micromovilidad en estos territorios y, es porque, esta misma requiere de espacios idóneos, como senderos peatonales, ciclorrutas, y demás espacios que le permitan a la comunidad desprenderse de los vehículos particulares, como carro o moto.

Pienso que, para poder animarme a usar bici, o micromovilidad como mencionas deberíamos tener como espacios en donde se sienta uno seguro, como peatonales, bici rutas y que lleguen derecho al centro de Santa Elena, eso sería un espectáculo” (E12).

Sin duda alguna, la topografía de la región, inmersa en un valle, es un gran desafío para la adopción de la micromovilidad, ya que, por sus inclinaciones, vías estrechas, caminos en piedra, y sobre todo, falta de senderos peatonales o rutas para bicicleta, hacen que los potenciales consumidores de micromovilidad decidan por el uso de los artefactos como motos o carro:

El solo hecho de subir la loma, para mí, ya es un deporte extremo (E3).

Ahora bien, el correcto desarrollo de la micromovilidad si bien depende de una infraestructura adecuada también requiere que los mismos habitantes de los territorios empiecen a generar una cultura de adopción a esta forma de movilidad, viendo su importancia y pertinencia, y de esta manera puedan sentar posición para el desarrollo en esta vía.

Por tanto, se deben de diseñar los territorios y espacios en el corregimiento Santa Elena en función de alentar el reencuentro social hacia aquello que se construye con otros, fomentando la participación de cada individuo desde su individualidad (López, 2020). Y al pensar en los habitantes se pueden impulsar los recursos y esfuerzos alrededor de la mejora y creación de una calidad de la red vial para los peatones, bicicleta, usuarios, etc.

Dinámicas rural-urbano

Con toda evidencia, la más antigua división entre el campo y la ciudad se borra bajo los ojos de todos y, este hecho se revela como una de las más drásticas mutaciones que, afectan a nuestra civilización. Precipitando la fusión entre el campo y la ciudad (Duby, 1980).

Hoy en día, no es tan fácil radicalizar o estigmatizar un territorio del todo rural porque las dinámicas que anteriormente marcaban las distancias de como hacer del campo un modo de

vida, identificándose con el mundo al campesino, con los paisajes no urbanizados y los espacios de baja densidad, entre otros, han mutado. Esto gracias a sus nuevos habitantes (personas que han migrado su lugar de vivienda en este caso al corregimiento de Santa Elena en los últimos años), lo que ha creado impactos en la demanda del transporte, movimientos de población nativa, inversiones de capital, transformación de relaciones sociales y vocación económica, entre otros.

El corregimiento de Santa Elena podrá ser considerado como una frontera rural-urbana definida como: *Área de negociación y conflicto en una dinámica permanente de cambio:*

[...] “territorios que se hacen y deshacen a toda hora, todo el tiempo, con todo tipo de materiales, circunstancias, situaciones; es un día y al día siguiente puede seguir siendo o no [...] donde se crean cruces, atracciones, encuentros intempestivos, y hasta disoluciones, para terminar, dejando huella” (Delgado, como se citó en Zuluaga, 2005).

Aquí a Santa Elena venimos gente de muchas partes, de municipios cercanos a hacer vida, porque estamos cerca, pero a la vez tenemos nuestra calidad de vida diferente con aire puro, verde y vida sosegada (E6).

Generando así un cambio en la dinámica del mismo corregimiento en donde confluyen habitantes que llegan de las urbes de Bello, Copacabana, Guarne, Rionegro, El Retiro y Envigado. Es decir:

[...] que se ha producido un reordenamiento demográfico caracterizado por una acelerada ruralización demográfica, donde un alto porcentaje de los habitantes son de origen urbano, proceso que autores como García Bellido (1987), definen como de recomposición social de las sociedades rurales (Zuluaga, 2005).

Lo que amo de Santa Elena es que puedo tener cercanía a la ciudad, el lugar donde trabajo y viven mis familiares y al mismo tiempo un lugar en donde vivir con armonía, paz, alejada del ruido y la tormenta de la ciudad, y si algún día pudiera me compro mi tierra aquí (E15).

Por la cercanía a la ciudad, Santa Elena está actualmente entre una dinámica rural-urbana. En general, los espacios rurales próximos a las ciudades pasan a ser cada vez más deseados por la población urbana como lugares para vivir (Zuluaga, 2005).

Siempre había soñado vivir aquí, pero desde que sucedió la pandemia decidí buscar opciones aquí, el trabajo flexible ahora me lo permite (E2).

En este contexto, los espacios rurales tienden a dejar de ser lugares destinados básicamente a la producción agraria, asignándoseles crecientemente, el papel de espacios para que, los habitantes de las ciudades puedan satisfacer sus necesidades de vivienda, de ocio, de descanso y relación armónica con la naturaleza —necesidades que, desde las congestionadas y agitadas ciudades, son para muchos, asociadas a lo rural (García, 1997).

De esta manera, actualmente el corregimiento está presenciando un fenómeno de cambio social asociado a la convivencia entre nativos y nuevos habitantes con culturas y exigencias de ciudad, tales como: comercio, ocio y, uno de los más relevantes, la movilidad. Entre estos:

- Santa Elena, ha pasado de ser de vocación agrícola a tener una vocación ocupacional. Además, están desapareciendo los oficios tradicionales, y están siendo reemplazados por otros más urbanos, tales como la jardinería, la vigilancia, la conducción, la mecánica, etc. La poca agricultura que se practica se hace a tiempo parcial, siendo esta una estrategia de dinámicas territoriales en la frontera rural-urbana en el corregimiento de Santa Elena, disminuyendo así la capacidad de autoabastecerse y generando costos al tener que traer alimentos de la ciudad.

Me parece increíble que me salga más barato mercar en la Mayorista o en Medellín que aquí, si hay campo y la gente produce no entiendo porque esto pasa (E9).

- Aumento en servicios de movilidad, más capacidad en rutas de transporte público, nuevos negocios que facilitan la movilidad como los vehículos particulares llamados —colectivos—. Sin embargo, la poca capacidad de parqueo en la centralidad se convierte en una problemática para los habitantes.

En el parque no hay donde parquear, y el fin de semana los turistas se parquean en la vía principal, es que no hay donde. Sin mencionar los tacos que se hacen, ahí si será bueno lo que menciona de micromovilidad, es que no hay capacidad (E9).

- Así también, servicios domiciliarios, nuevos restaurantes y nuevos lugares de ocio han empezado a desarrollarse con la llegada de los nuevos habitantes:

Cuando llegamos nos dimos cuenta que existía un grupo en WhatsApp en donde la comunidad decía que vendía y hacíamos ventas por ahí, también algunas casas comenzaron a hacer domicilios, entonces no extrañamos mucho eso que teníamos en la ciudad (E3).

Santa Elena, según su contexto, su geografía, su amplia riqueza en materia de fauna y flora, su riqueza hídrica y la calidad de su población campesina debe seguirse potenciando y manteniendo como un territorio más rural que urbano y deberá seguirle aportando al crecimiento de la ciudad de Medellín desde esta connotación. Sin embargo, hay una dinámica de desarrollo a la cual el corregimiento de Santa Elena deberá irse adaptando y transformándose de cara a las nuevas realidades y a las nuevas necesidades que su población hoy en medio de su diversidad demanda en temas de movilidad, para impulsar la demanda del consumo de micromovilidad. (vías más amplias, senderos peatonales, ciclo rutas):

La seguridad es todo, y más para uno como mujer, antes veía a un loquito caminar por la vereda, pero me di cuenta de que él era casi que cuidador de la zona (E10).

Las problemáticas identificadas por la comunidad alrededor de los temas de seguridad de acuerdo con un análisis sobre el estado actual del territorio, construido a partir del diagnóstico elaborado desde la consulta a fuentes secundarias provistas en su mayoría por la Administración Municipal a través de sus secretarías y dependencias específicas y de la percepción comunitaria extraída de los talleres de construcción colectiva llevados a cabo en el territorio en el 2013 son:

- Expresión de la comunidad de un alto índice de violencia intrafamiliar.
- Ausencia y debilidad de organizaciones comunitarias para todos los grupos poblacionales.
- Sensación de inseguridad en algunas veredas y sectores.
- Aumento de inseguridad en las veredas donde se encuentra el parque Arví, por la llegada de turistas ([Alcaldía de Medellín, 2014](#)).

Si bien, el panorama actual es diferente por la gran cantidad de personas que desde hace tres años migraron de su lugar de vivienda al corregimiento, es una radiografía importante de la percepción de seguridad, ya que no es muy distinta a la encontrada en la investigación.

Aquí es importante aclarar que las personas entrevistadas representan el cambio de vivir en la ciudad, en donde, por la cercanía al vecino, existían ciertas —seguridades—, las cuales actualmente al encontrarse en lugares con características como: poco iluminado, calles en veredas poco transitadas, lejanía con el vecino, y además, al ser un —lugar desconocido— predisponen a las personas a:

Realmente yo sí podría ir a la tienda o hacer mis cosas en bici, pero ni lloviendo ni en la tarde noche saldría. Que miedo (E10).

Cuando yo salgo en bici voy siempre acompañada porque es costosa y aun no conozco el sector no sé qué tan inseguro pueda ser (E6).

La ubicación geográfica del corregimiento es uno de sus mayores atributos pero la cercanía con otros municipios hacen que Santa Elena pueda ser permeada por la inseguridad de los mismos, es así como constantemente la policía del municipio de Medellín está reportando actos delictivos en cada una de estas fronteras, particularmente con el municipio de Guarne, Bello y Copacabana, siendo esta situación caracteriza un problema para la fuerza pública, ya que, la extensión del territorio y las jurisdicciones que enmarcan el campo de acción de la policía de cada uno de los municipios hacen que la reacción de la autoridad sea tardía.

A sí mismo, el corregimiento de Santa Elena se ve afectado por la inseguridad y problemas de orden público de otras comunas importantes del municipio de Medellín, como son: la comuna 09 Buenos Aires, la comuna 08 Villa Hermosa, la comuna 03 Manrique y la Comuna 01 Popular número 1; comunas que, históricamente han sido zonas de delincuencia en el municipio de Medellín, y en donde, la percepción de seguridad de los habitantes es la más baja ([Figura 1](#)):

Sumado a las problemáticas que se pueden generar a la ubicación geográfica del corregimiento se debe recordar que, al estar ubicado en una zona rural del municipio de Medellín y al ser la mayor parte del territorio de zonas boscosas y de reserva natural, además de que muchas de las veredas por las cuales se moviliza la comunidad del corregimiento no tienen alumbrado público y son solas.

No te miento, cuando se va Diego y me tengo que quedar sola una noche, llamo a una amiga, mi mama porque sola me da susto quedarme, aquí que tenemos un bosque al lado (E8).

Indiscutiblemente hay factores externos que generan la percepción de inseguridad en el corregimiento (eventos de robos, zonas aisladas, cercanías a comunas y otros municipios) pero también se encuentra el miedo trasladado de los nuevos habitantes de Santa Elena, las personas que migran su lugar de vivienda de la ciudad de Medellín y traen consigo el panorama que viven en esta:

Por primera vez, se consulta en la Encuesta si se siente seguro caminando solo de noche en la ciudad; 57% de los ciudadanos dijo no sentirse seguro caminando solo por la noche en la ciudad o área donde vive y 43% dijo sentirse seguro (Figura 1). Las mujeres se sintieron menos seguras caminando solas en la noche con 60%, frente a un 53% de los hombres (Medellín cómo vamos, 2018).

Entre las mujeres entrevistadas el factor más mencionado para el no uso de la micromovilidad fue:

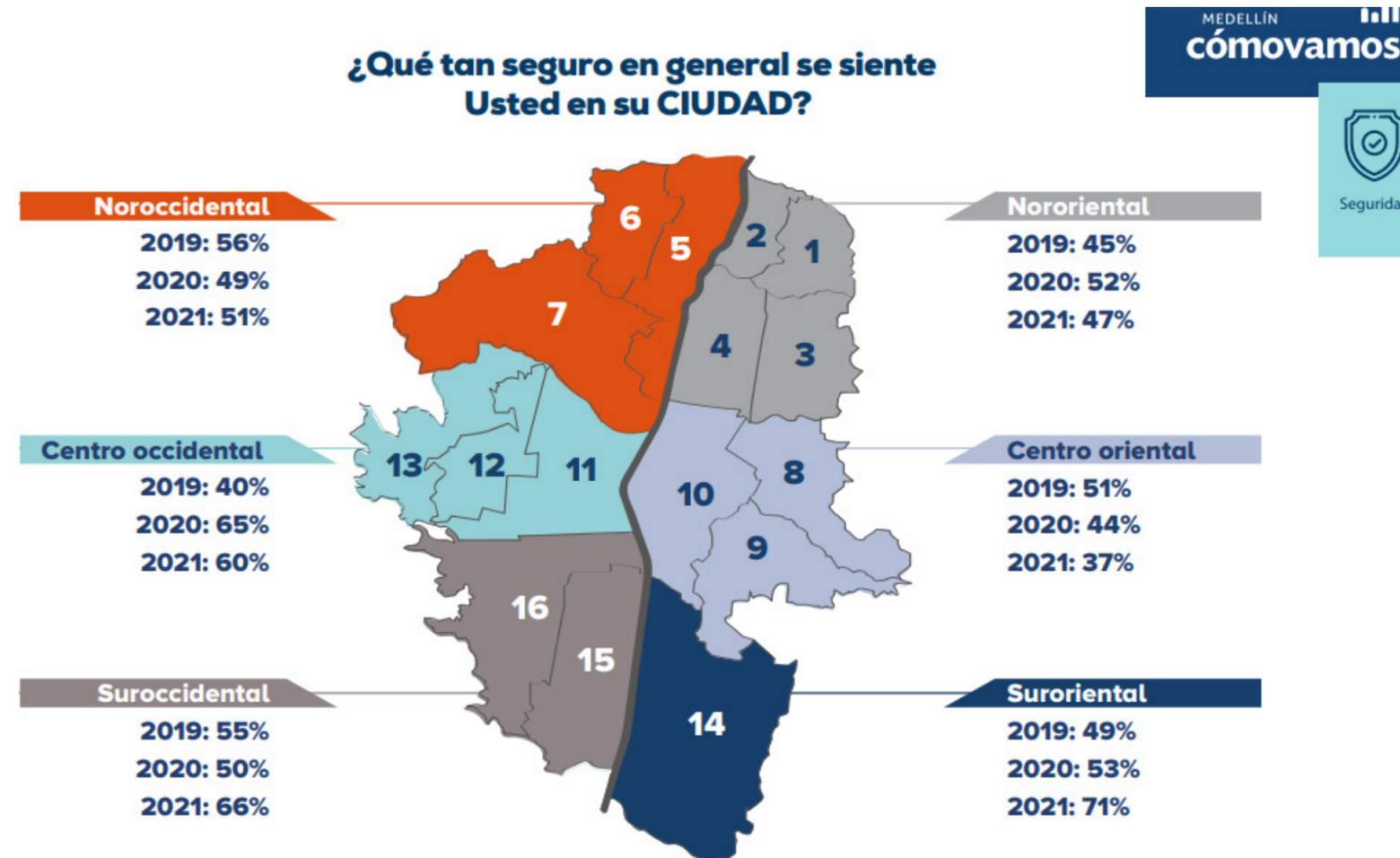
Me da miedo salir sola, si voy en bici o caminando tengo que estar acompañada (E8).

Un temor trasladado de posibles vivencias anteriores o casos mencionados en la ciudad y por el contexto del país (Medellín cómo vamos, 2018).

La percepción de seguridad definitivamente es un factor decisivo para la adopción de los medios de micromovilidad y a pesar de que la significancia más común alrededor de esta sea determinada por el daño que un tercero pueda causarle a alguien, también en una menor proporción es determinada por la exposición física a algún golpe que puede tener la persona cuando usa la micromovilidad como su medio. Esta fue poco mencionada o relevante en los encuestados (Figura 1).

FIGURA 1. Encuesta de percepción seguridad en comunas de Medellín.

Fuente: Medellín cómo vamos (2018).



Leyenda. En las zonas urbanas de la ciudad, la mayor percepción de seguridad se dio en la nororiental con un 46%, mientras la menor se presentó en el centro oriental con un 32% (Medellín cómo vamos, 2018).

Nota. Existe una preocupación por la mayor presencia en el control territorial de grupos criminales expresada en la extorsión, el desplazamiento intra-urbano y el narcomenudeo.

Acceso cercano a lo necesario

La aplicación de la micromovilidad solo es posible en trayectos cortos. Cuando se habla de un viaje de entre ciudades y países hay otros medios más eficientes para realizarlos, es decir; no todo lo resuelve la micromovilidad, esta hace parte de un ecosistema en el cual se elige según las condiciones del contexto.

Esta categoría habla de cómo la cercanía a lo necesario es determinante para la apropiación a esta movilidad y así mismo el adecuado espacio público que habilite este acceso. El espacio público es todavía esencial (infraestructura física), pues desde la perspectiva física, define la trama urbana de la ciudad, la hace funcional y permite el tránsito por calles, parques y plazas; y desde la simbólica, en él tiene lugar la vida pública mediante el encuentro social, lo que lo constituye como la “génesis de la cultura urbana” (Zambrano y Observatorio de Cultura Urbana, como se citó en Mayorga, 2018, p. 3).

La población entrevistada al realizar la transición de lugar de vivienda de un casco urbano a un territorio más rural como lo es Santa Elena, buscan —calidad de vida—:

Significaba para nosotros poder vivir en armonía con la naturaleza y estar tranquilos” (E8).

Pero, ¿que determina la calidad de vida de los habitantes de un espacio?, si bien la calidad de vida de los habitantes es el resultado de varios factores, se plantea que la calidad de vida esta correlacionada con los atributos físicos a los que pueden acceder los individuos en la ciudad, es decir, con la calidad espacial. Por tanto, el espacio público como atributo físico de la ciudad es un elemento que contribuye significativamente en la calidad de vida de una población. Se ha insistido en que para que dicha influencia sea positiva, la accesibilidad es un factor fundamental.

Esta se entiende como la facilidad con la que un agente puede alcanzar un bien o un servicio desde un lugar determinado y con un cierto sistema de transporte (Morris, Dumble y Wigan; Gregory, Johnston, Pratt, Watts y Whatmore, como se citó en [Mayorga, 2018](#)).

Indiscutiblemente, el acceso es imprescindible para cualquier actividad que desarrolle el ser humano, y aún más, cuando se está adaptando a un nuevo espacio. En algunas de las ciudades principales del mundo, han desarrollado el diseño urbanístico de las ciudades de 15 minutos, en donde todo lo que necesita la persona se encuentra a un máximo de 15 minutos a pie., “El camino para hacer de las ciudades entornos con una mejor calidad de vida es ofrecer un máximo de servicios en lugares próximos” ([Daza, 2020](#), párr. 10). Esa es la gran meta en París. Siendo así el escenario más óptimo desde los tiempos

de desplazamiento para la apropiación de la micromovilidad.

Actualmente se tienen críticas muy fuertes alrededor de la movilidad y de la planeación de las grandes ciudades y es el tiempo. Como lo expresa [Daza \(2020\)](#), asesor en temas urbanos para la alcaldesa de Paris:

En medio de la intensidad de la vida urbana, de la aceleración, las autopistas y los afanes, ha desaparecido el tiempo útil. También **hemos sacrificado el tiempo de vida familiar, el tiempo de vida social y el tiempo para la creatividad. Vivimos sin tiempo, el tiempo desapareció. Con ‘la ciudad de los 15 minutos’ queremos recuperar el tiempo en nuestras vidas** con otro modo de funcionamiento, por eso hablamos de un cambio de paradigma en la forma de vivir y concebir las ciudades, y eso es lo que estamos haciendo desde la Alcaldía de París ([Daza, 2020](#), párr. 8).

Si bien, es una propuesta que se ha implementado en algunas grandes urbes del mundo, en donde acercan a los habitantes con los bienes, servicios e interacciones sociales para generar calidad de vida, en Colombia se ha desarrollado el tema de manera conceptual en donde no basta con acercar en distancia o tiempos cortos el acceso a servicios y bienes que necesitan las personas de manera cotidiana sino también cambios alrededor de la movilidad: como lo expresa el profesor de la Universidad Nacional Mario Avellaneda Gonzales:

Hablar de la ciudad de proximidad implica que empecemos a pensar en un cambio alrededor de cómo nos movemos (Medellín, 2021, párr. 1).

Esto genera una expectativa sobre la posibilidad de apropiación en nuestro territorio colombiano, al asegurar el mismo profesor, que:

[...] esta discusión se encuentra en un momento muy importante “porque el desarrollo y la masificación de las actividades virtuales pueden complementar esta apuesta por la ciudad de proximidad (Medellín, 2021, párr. 7).

Algunas investigaciones han cuestionado la proximidad física como factor decisivo en la accesibilidad, dada la conectividad de la era digital y el acceso ilimitado a información virtual, pero no se puede perder de vista que las interacciones cara a cara en espacios materiales siguen siendo fundamentales para el desarrollo de la vida social (Lofti y Koohsari, 2009). Por ello, es importante que, los grupos sociales puedan acceder caminando a los espacios públicos (Morar et al., 2014).

En Santa Elena acceder a —lo esencial—: la salud, a un supermercado, carnicería, a tiendas o a restaurantes, es relativamente complejo. Y es porque ha habido poco desarrollo alrededor del comercio local y ha estado más bien encaminada al desarrollo del comercio para el turista, y por esta razón se encuentran comentarios como:

Prefiero ir hasta Medellín o mercar en Rionegro porque los precios aquí son absurdos (E5).

El miedo más grande que tengo es que me pase algo, tenga que ir a un hospital y en el centro médico de aquí no confió, me toca irme a Medellín (E2).

Santa Elena a pesar de ser un corregimiento de Medellín, y estar tan cerca a lo urbano, el desarrollo que ha tenido es más bien poco y tradicional en cuanto al comercio, dando una percepción de que cuida mucho la economía local —los mismos negocios—:

Aquí en Santa Elena solo hay una carnicería, la de toda la vida (E).

Sin duda alguna, el acceso a lo cercano es relevante no solo para la calidad de vida de los habitantes sino también porque implica un cambio en la movilidad y es el escenario perfecto para la adopción de la micromovilidad:

Los trayectos que realizo de forma recurrente a pie son como las pequeñas compras en la tienda de la esquina (E8).

Si me voy caminando al parque a trabajar en la casa de gobierno porque vivo cerca (E11).

Lo que extraño de la ciudad es que uno tenía todo a la mano, y varias opciones. Aquí es difícil uno encontrar buenos precios y que no le toque ir hasta el D1 de Rionegro por ejemplo (E5).

Me atrevería a usar bici o caminar si hay un buen clima y el lugar al que vaya no esté a más de 10 minutos, ahí y que vaya a salir de día en la noche no me siento tranquila (E9).

CONCLUSIONES

Santa Elena es un corregimiento del municipio de Medellín (Colombia) localizado en la zona oriental del Municipio de Medellín, limita por el norte con los municipios de Guarne y Copacabana, por el oriente, con los municipios de Rionegro y El Retiro, por el occidente, con el área urbana de Medellín, y por el sur con el Municipio de Envigado (Correa, 2021). Por su centralidad y conexión con demás municipios tiene actualmente un gran potencial para la micromovilidad como articuladora del transporte público intermunicipal, sin embargo el presente estudio propone como se menciona anteriormente tres grandes retos que deben de asumirse desde los entornos rurales y pretende que de manera anticipada se comience a cuestionar el desarrollo y la planeación de movilidad en dichos territorios ya que actualmente no existe una visión juiciosa que aproveche y pueda capitalizar la manera en la que a lo largo del tiempo los habitantes de lo rural ha resuelto su movilidad, desde la micromovilidad (como los niños en sus escuelas desde pequeños van en bici, los campesinos a sus trabajos, etc.).

La investigación busca ampliar la mirada que siempre se encuentra en lo urbano y propone pensar lo que pasa en los territorios rurales alrededor del consumo de movilidad con el fin de que esto posibilite un desarrollo de consciente y organizado, pensando siempre en el ser humano que usa y vive la movilidad. Sin embargo, el consumo de la micromovilidad es el resultado de un contexto propicio, de un acceso cercano y una

concepción de la micromovilidad más allá de la actividad física, y es por esta razón que, al día de hoy Santa Elena y posiblemente cualquier territorio rural no cuenta con las condiciones que nos llevarán a pensar un sistema de transporte comunitario basado en la micromovilidad como eje principal.

Por lo tanto, para empresas privadas, del sector público entre otros interesados en desarrollar proyectos en Santa Elena alrededor de micromovilidad primero deben de pensar en recuperar ciertos hábitos y cultura alrededor de la bici, del peatón, entre otros que, aún no están del todo perdidos como si puede pasar en lo urbano. Y es importante tener en cuenta que en la actualidad el habitante de Santa Elena y potencial consumidor de dicha categoría, no es un consumidor que quiera o que esté en condiciones de consumir la micromovilidad; y se aclara que, su negativa a la micromovilidad no está ligada a que la misma no sea importante o no genere un valor agregado en ellos, sino que hoy las condiciones topográficas, climáticas, sociales, económicas, políticas etc, no les permiten ver la micromovilidad como el medio de transporte principal en el desarrollo de su día a día.

Es entonces que en un trabajo mancomunado entre el sector privado y público, y como consecuencia de un proceso de anticipación, se busque que la ruralidad avance y que se empiece a perfilar como un territorio idóneo para iniciativas encaminadas a mejorar la movilidad de los seres humanos, la calidad de vida y la calidad espacial en tanto:

1. Se disminuye la contaminación del aire por el uso de medios motorizados (De Ridder et al., 2004).
2. Se llevan a cabo actividades culturales y recreativas importantes para la vida social (Giles-Corti et al., 2005).
3. Se mejoran las condiciones de salud de la población. Hay investigaciones que muestran una clara correlación entre el espacio público, su distribución y accesibilidad con el estado de salud de distintos grupos poblacionales (Jennings & Gaither, 2015).
4. Se reactivan actividades económicas en torno al espacio público (Morar et al., 2014).

REFERENCIAS

- Alcaldía de Medellín. (2014). *Plan de Desarrollo Local, Corregimiento de Santa Elena*. Alcaldía de Medellín. <https://www.medellin.gov.co/ndesarrollo/wp-content/uploads/2021/11/PDL-COMUNA-90.pdf>
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2022). *Plan Maestro de Movilidad para el Valle de Aburrá*. Área Metropolitana del Valle de Aburrá. <https://www.metropol.gov.co/movilidad/PlanMaestro/Plan%20Maestro%20de%20Movilidad.pdf>
- Correa, M. (2021). Optimización de la planta de tratamiento de agua potable y agua residual de la Corporación de Acueducto Multiveredal de Santa Elena [Informe de Práctica académica, Universidad de Antioquia]. Repositorio Institucional Biblioteca Digital. <https://hdl.handle.net/10495/19679>
- Dans, E y Seisdedos, G. (2021). *Micromovilidad y movilidad urbana sostenible*. IE University. <https://www.enriquedans.com/wp-content/uploads/2021/10/INFORME-MICROMOVILIDAD.pdf>
- Daza, S. (2020, 23 de agosto). ‘Ciudades de 15 minutos’: mejores ciudades y mucho más humanas. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/vida/medio-ambiente/ciudad-de-15-minutos-es-el-modelo-urbano-sostenible-de-paris-532260>
- De Ridder, K., Adamec, V., Bañuelos, A., Bruse, M., Bürger, M., Damsgaard, O., Dufek, J., Hirsch, J., Lefebvre, F., Pérez-Lacorzana, J. M., Thierry, A. & Weber, C. (2004). An Integrated Methodology to Assess the Benefits of Urban Green Space. *Science of the Total Environment*, 334-335, 489–497. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2004.04.054>
- Duby, G. (1980). *Francia rural, Francia urbana: confrontación*. En: G. Duby y A. Wallon (Ed.), *Histoire de la France Urbaine* (pp. 7–26). Seuil.
- García, D. (1997). Introducción. Nuevos escenarios locales. El cambio del modelo de gestión. En D. García (Comp.), *Hacia un nuevo modelo de gestión local. Municipio y sociedad civil en Argentina* (pp. 13–42). Flacso; CBC/Universidad Católica de Córdoba.
- Giles-Corti, B., Broomhall, M. H., Knuiiman, M., Collins, C., Douglas, K., Ng, K., Lange, A. & Donovan, R. J. (2005). Increasing Walking: How Important Is Distance To, Attractiveness, and Size of Public Open Space? *American Journal of Preventive Medicine*, 28(supl. 2), 169–176. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2004.10.018>

- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. Mc Graw Hill.
- Jennings, V. & Gaither, C. (2015). Approaching Environmental Health Disparities and Green Spaces: An Ecosystem Services Perspective. *International Journal Environmental Research and Public Health*, 12(2), 1952–1968. <https://doi.org/10.3390%2Fijerph120201952>
- Lofti, M. & Koohsari, M. (2009). Analyzing Accessibility Dimension of Urban Quality of Life: Where Urban Designers Face Duality between Subjective and Objective Reading of Place. *Social Indicators Research*, 94, 417–435. <https://doi.org/10.1007/s11205-009-9438-5>
- López, M. (2020). *Micromovilidad y espacio público: Una aproximación desde el derecho*. PUJ.
- Mayorga, J. (2016). Medición de la cobertura y la accesibilidad del espacio público en Bogotá, Medellín y Cali. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 11(22), 1–10. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu11-22mcae>
- Medellín, P. (2021 8 Agosto). *Ciudad de 15 minutos: ¿una nueva utopía urbana?* IEU. <http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/ciudad-de-15-minutos-una-nueva-utopia-urbana>
- Medellin cómo vamos. (2018). *INFORME Encuesta de Percepción Ciudadana Medellín, 2018 Seguridad ciudadana*. Medellin como vamos. <http://hdl.handle.net/10784/29979>
- Morar, T., Radoslav, R., Spiridon, L. & Pacurar, L. (2014). Assessing Pedestrian Accessibility to Green Space Using GIS. *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, (42), 116–139. <https://rtsa.ro/tras/index.php/tras/article/view/94>
- República de Colombia. DANE. (2008). *Conceptos básicos*. DANE. https://www.dane.gov.co/files/inf_geo/4Ge_ConceptosBasicos.pdf
- Vallejo, F. y López, Z. (2019). Las representaciones sociales a bordo del automóvil en Medellín, Colombia. *Anagramas - Rumbos y sentidos de la comunicación*, 17(34), 225–237. <https://doi.org/10.22395/angr.v17n34a11>
- Vélez, S. (2016). Patrimonio cultural y desarrollo en el corregimiento de Santa Elena (Medellín) [Tesis de Maestría, Universidad Pontificia Bolivariana]. Repositorio Institucional Biblioteca Digital. <http://hdl.handle.net/20.500.11912/2676>
- Viviendo Santa Elena. (2021, 18 febrero). Vía a Santa Elena, varada en los pañitos de agua tibia. *Periódico Viviendo Santa Elena*. <http://www.viviendosantaelena.co/via-a-santa-elena-sigue-varada-en-los-panitos-de-agua-tibia/>
- Zuluaga, G. (2005). Dinámicas territoriales en frontera rural-urbana en el corregimiento de Santa Elena [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia]. Repositorio Institucional Biblioteca Digital. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/8407>
- Ana María Cano Gallego** es Administradora de negocios. Maestranda en comportamiento del consumidor.
- Zulima Azaneth Lopez-Torres** es Sicóloga. Magister en antropología. Docente de la Universidad Pontificia Bolivariana (Colombia).