

Más allá de los datos. Una revisión holística de lo que nos pueden esconder algunas cifras

(Anexo sobre exposición, riesgo y confinamiento de personas en sitios priorizados por cantidad de incidentes)

Este análisis es el resultado de un proceso de observación directa en 10 sitios priorizados y que fueron ponderados como los lugares de mayor cantidad de incidentes en la ciudad de Medellín en función de la tasa de muertes que en ellos se presentan. Dentro de dicha muestra sobresalieron 4 puntos, que dejaron de manifiesto una problemática asociada con el riesgo, la exposición y la configuración de espacios como *no-lugares*, y que condujeron a expresiones de confinamiento o limitaciones del ejercicio de la movilidad, principalmente en lo que se refiere al viaje a pie o caminando.

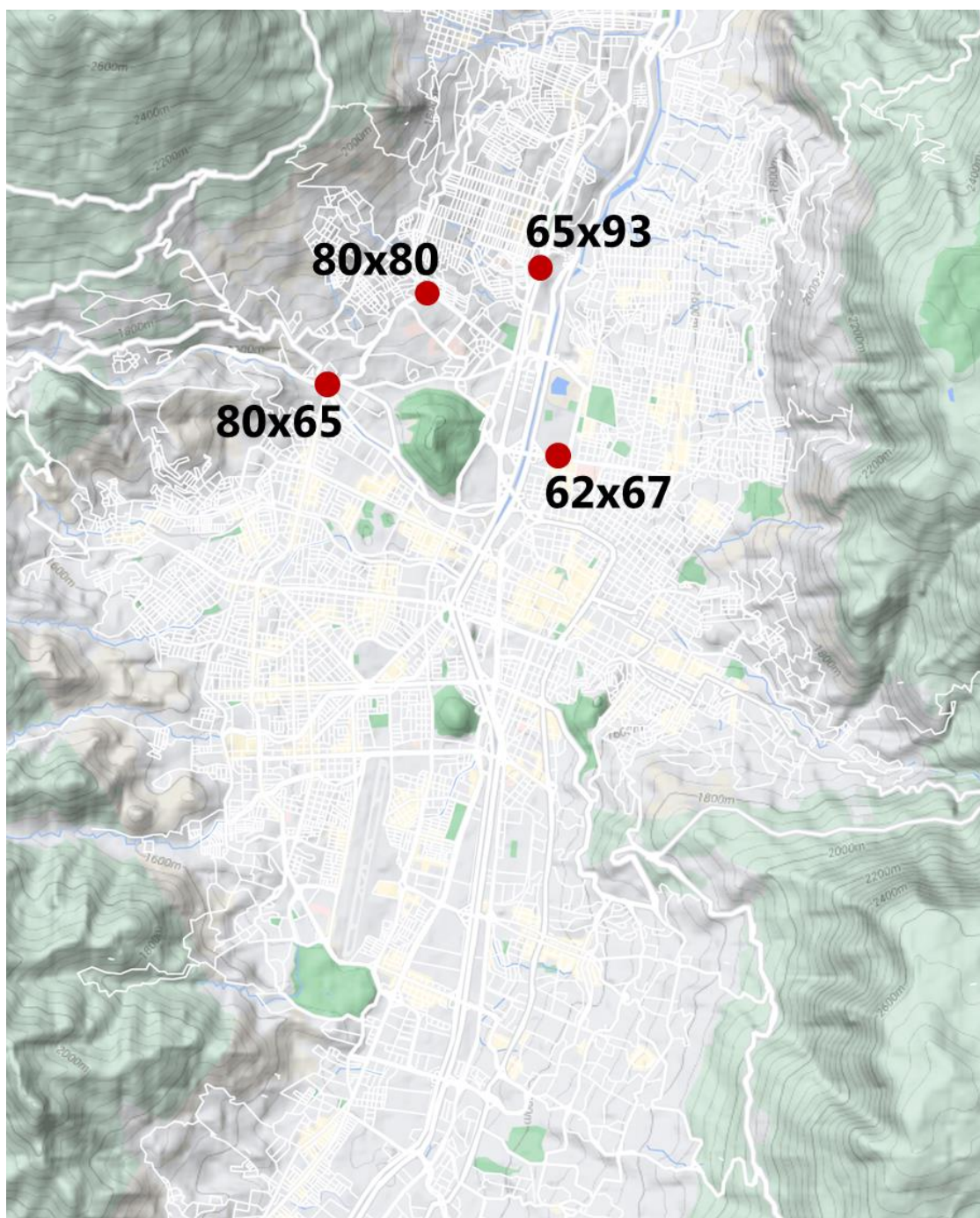
En función de lo anteriormente expuesto, este anexo comenzará situando y espacializando los 4 puntos relacionados líneas atrás, para luego entrar a definir los conceptos que rigen el presente abordaje analítico: Exposición, riesgo, no-lugares y confinamiento, en aras de abrir una discusión de implicaciones importantes, ya que está en juego la equidad, el derecho a la ciudad y a la movilidad de diversos sectores de la población de Medellín, pues se presume que los lugares analizados, son representativos de muchos otros por analizar. Además, dicho fenómeno plantea la necesidad de articular los procesos de planeación con la implementación del ya adoptado a nivel nacional y local sistema seguro y la optimización de los espacios en condiciones de igualdad en lo que se refiere al uso, ya que como es sabido desde la literatura especializada, pero también desde la cotidianidad de los individuos que habitan o transitan el Valle de Aburrá y sus áreas de influencia. En la ciudad existe una priorización espacial y de diseño para el modo de viaje en auto-móvil o vehículos con motor y una precarización en los espacios diseñados y dispuestos para los modos de viaje que incluso han empezado a ser denominados como alternativos cuando en realidad son empleados por la mayoría, con el agravante de que los espacios presuntamente destinados para tales fines, responden no a un diseño espacial de ciudad sino a un uso de los espacios preexistentes y que fueron erigidos con déficits de funcionalidad y aprovechamiento de las áreas disponibles, lo cual necesariamente repercute en la toma de decisiones por parte de la ciudadanía, determinando también su comportamiento en las interacciones viales de las personas.

Localización y descripción observacional y contextual de los 4 puntos

Tabla 1. nomenclatura y ubicación de los puntos

1	Avenida 80 con calle 65
2	Avenida 80 con calle 80
3	Carrera 65 con calle 93
4	Carrera 62 con calle 67 (Avenida Regional x Barranquilla)

Fuente: OMM (2022)



Como un elemento común a todos los puntos seleccionados, se encuentra el hecho de que están situados en la zona norte y noroccidental de la ciudad de Medellín, una zona desarrollada principalmente para dar lugar a clases obreras de diferentes industrias y para recibir población desplazada por la violencia que alrededor de la terminal de transporte, fue encontrando su nuevo hogar. En cuanto al desarrollo oficial de esta zona, es prevalente la infraestructura vial que se excusa en servir como conexión regional para la ciudad y el departamento, y como desarrollos informales, la vivienda es dominante en este sector que ha debido asumir los déficits que plantea la ciudad en términos de inclusión.

Esta situación ha facilitado que, además de la ubicación próxima entre ellos y en un segmento de la ciudad específico, estos sitios expresan unos comportamientos similares que se caracterizan por una marcada evitación a la exposición al riesgo, principalmente el viaje a pie, bien sea por diseños inseguros, por prelaciones automovilísticas, por percepciones de peligro, por falta de oferta económica, gastronómica, cultural, de socialización o de cualquier otra índole o, por la ausencia de segmentos residenciales próximos o inmediatos (con excepción de uno de los puntos que es concomitante con el espacio de uso residencial del barrio Altamira: Avenida 80 con Calle 80. Que como se verá más adelante presenta una problemática de confinamiento). Todas estas características, hacen que los puntos en mención se configuren como no-lugares, cuya definición será expuesta en el siguiente título.

Teniendo claro este esbozo general de los sitios, es importante ahora, abordar los ejes teóricos que darán sentido a la caracterización y descripción observacional de los sitios y sus comportamientos asociados a la movilidad.

Marco conceptual y definiciones

Dado que se está hablando de espacios de uso humano con una ubicación geográfica correlacionada con otros aspectos de tipo antrópico, es preciso traer a colación la referencia de lugares antropológicos vs los no-lugares, conceptos que fueron acuñados por la escuela francesa de pensadores posmodernistas para poder comprender las bases del entramado social que da lugar a los cambios en los modelos de vida urbana contemporánea, en la que se antepone al individuo sobre la colectividad, sobresale el aislamiento y la deshumanización de los entornos se hace cada vez más común (Barrera 2004).

Los lugares antropológicos desde la perspectiva de Marc Augé y otros académicos postmodernistas como Marcel Mauss, Bordieu y Cliford, son espacios *"concretos, geográficamente bien definidos y que poseen fundamentalmente tres características comunes: son identitarios, relacionales e históricos. Identitarios porque tienen sentido de unidad para aquellos que los habitan, definen a un grupo, cultura, región, etc. Como propia y diferenciada del resto, compartiendo unas características y unos rasgos con los que se identifican y de los que forman parte. Relacionales porque ser miembro de un lugar antropológico implica un desarrollo grupal que no es estático, que se sostiene con base a un discurso y a un lenguaje peculiar que dinamiza formas de hacer, de actuar, de reunirse. Y por último históricos ya que por ellos transcurre el tiempo, sus pobladores viven en la historia y conciben la duración de su estancia en dichos lugares, que suelen ser antiguos y que tienen la capacidad de añorar tiempos pasados como mejores, como un hecho continuado"* (Barrera 2004:151).

Según Augé (1993) la posmodernidad (o sobremodernidad como también la llama) es generadora de no-lugares que son espacios carentes de identidad, relacionalidad y parecen ser ahistóricos, pero que pueden ser definidos en positivo y no solamente en contraposición a los lugares antropológicos ya que comparten con estos últimos, los espacios de la contemporaneidad.

Los no-lugares son definidos por Augé como *"zonas efímeras y enigmáticas que crecen y se multiplican a lo largo y ancho del mundo moderno; las habitaciones de hotel y de hospital, los campos de refugiados, los ciber cafés, las autopistas, avenidas... se muestran como espacios de paso, ahistóricos e impersonales, que se vinculan al anonimato y la independencia porque aparentemente ni son ni significan nada, al menos no, para aquellas personas que los visitan provisionalmente"* (Augé 1993:80). No obstante, para el autor, ni los lugares ni los no-lugares existen siempre en forma pura y son oponentes que se inter-penetran y se atraen, a razón de que *"el primero no queda nunca completamente borrado y el segundo no se cumple nunca totalmente: son palimpsestos donde se reinscribe sin cesar el juego intrincado de la identidad y la relación"* (Augé 1993:84).

En ese halo de impersonalidad que suponen los no-lugares, se encuentran circunscritos los 4 puntos que ha sido señalados al inicio de este texto y es justamente por ese carácter que se revisten también de una conducta de evitación por parte los usuarios caminantes de las vías de la ciudad de Medellín, como una medida que se presume como una forma de reducir al máximo la exposición al riesgo.

"El concepto de exposición al riesgo emana con frecuencia a partir del presupuesto de que el número de "accidentes" (siniestros) son producto de la exposición y tiene en cuenta además la tasa de choques por unidad de exposición, refiriéndose tanto a cantidades como a distancia recorrida en el sentido práctico, del mismo modo se contemplan aspectos como el tiempo empleado en un recorrido o el número de vehículos (personas) que pasan por un punto" (Anderson et al. 2009:190).

Con lo anterior, los autores intentan señalar que el concepto de exposición al riesgo no necesariamente se corresponde con la medición práctica. Al respecto, advierten que ha existido un tratamiento insatisfactorio de la exposición en la seguridad vial, lo cual ha dificultado saber con certeza cuáles son los riesgos y la eficacia de las medidas de mitigación adoptadas.

La ecuación normalmente adoptada y más aceptada para medir el concepto de exposición con relación a la frecuencia de siniestros por grupo de análisis (sea este modo de viaje, oficio, modelos y tipos de vehículo, entre otros)¹, es: "*número de accidentes=tasa de exposición*" (Anderson et al. 2009:191).

Del mismo modo, los autores señalan que se debe tener cuidado a la hora de interpretar los datos de registro de los vehículos en términos de exposición y riesgo, toda vez que "*las ubicaciones con el mayor número de choques tienden a estar en carreteras de alto volumen de tráfico y particularmente donde se cruzan dos caminos de alto volumen de tráfico. Esto no es inesperado, pero hace notar que identificar que lugares intrínsecamente inseguros es sumamente complicado si no se tiene alguna medida de exposición*" (Anderson et al. 2009:192). con esto último intentan señalar que, si existe una evitación en determinado espacio de movilidad, la exposición al riesgo es difícilmente cuantificable o medible.

Desde la perspectiva de los autores existen medidas de exposición agregadas y desagregadas, las medidas agregadas proporcionan indicadores generales y aproximados de exposición como: población, número de vehículos registrados, número de conductores, ventas de combustible, etc. Estas medidas suelen ser de fácil acceso y bajo costo, pero no ocurre lo mismo con las medidas desagregadas las cuales tienen en cuenta grupos específicos y áreas específicas y suelen ser más costosas y difíciles de obtener (Anderson et al. 2009).

La distancia es una medida frecuente y conveniente para medir la exposición, no obstante, presenta dificultades a la hora de investigar la exposición del modo de viaje a pie o caminando, ya de la distancia recorrida por una persona caminando es considerablemente menor a la recorrida por una persona conduciendo un automóvil durante el mismo margen temporal (ibíd.).

Otra medida de exposición es el número de viajes y se realiza al margen del tiempo y la distancia, es poco útil para diagnósticos individuales, pero bastante útil para ver variaciones en espacios de tiempo prolongados o que involucran otros aspectos que se correlacionan con cada viaje en situaciones y momentos diferentes (Anderson et al. 2009:195)

Los autores antes referidos remarcan que la exposición es particularmente difícil de definir y medir, no obstante, apelan a la exposición inducida como un método para reducir las complicaciones en las mediciones, la cual consiste en concentrarse en números absolutos de choques, incidentes, muertes o lesiones, la realización de análisis de costo-beneficio y a partir de ello decidir implementaciones sobre dicha base, esto es: "*manipular datos de tal forma que se obtengan las cifras sin utilizar ningún dato adicional como distancias recorridas u otros elementos*" (Anderson et al. 2009:196), porque el hecho de realizar un recorrido en un lugar considerado peligroso por diseño, desigualdad o falta de

¹ Por ejemplo, los camioneros pueden tener más incidentes anualmente que los conductores de automóviles porque dedican más tiempo de sus vidas al ejercicio de la conducción.

entornos seguros y experimentar un incidente es una exposición inducida, pese a ello, sin exposición alguna, ese mismo lugar que se considera peligroso no representaría ningún riesgo.

Otros autores como Carroll (1971) definen a la exposición como *"Estar en una situación que tiene algún riesgo de implicación en un accidente de tráfico"* (Carroll 1971 en Wolfe 1983: 337). Aunque muy general, esta definición es bastante útil para argumentar que la evitación absoluta o generalizada de un sitio, no debe ser la mediad para minimizar el riesgo, en cambio han de ofrecerse espacios seguros, controlados y sostenibles.

Hakkert y Brainmaister (2002) afirman que existen definiciones de exposición y de riesgo, tal como se utilizan en el campo de la prevención de la salud y análisis de riesgos, pero que, en la práctica de la seguridad vial, estos términos deben definirse dentro del contexto del tema estudiado, lo cual se hace muy difícil porque existen vacíos de información y las medidas de exposición suelen ser indirectas.

En la bibliografía de seguridad vial, según lo señalan los autores, los conceptos de exposición y riesgo no son consensuadas y aún se encuentran bastante indefinidos y dependen del contexto de donde emergen.

En el contexto del informe expuesto por Hakkert y Brainmaister (2002) la exposición se entiende como exposición al riesgo y parten de la pregunta: *"¿En qué medida es probable que ciertos segmentos de la población participen en un accidente?"* (Hakkert y Brainmaister 2002:08). Para dichos autores la medida de exposición está dada con frecuencia en función de la cantidad de viajes, sean estos en vehículos o caminando. De este modo, *"una vez que la cantidad de viaje se conoce para determinadas actividades, o usuarios de la vía, y si se conoce el número de accidentes que están asociados con esta actividad o población, se puede calcular el riesgo"* (ibídem). De igual forma el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte señala que *"las cantidades de viajes se denomina exposición porque miden la exposición al riesgo de muerte o lesión"* (ETSC 1999 en: Hakkert y Brainmaister 2002:08).

Aunque el riesgo normalmente está asociado al grado de exposición también ha sido definido de manera aislada o parcialmente aislada. En este orden de ideas, debemos plantearnos que, para lo correspondiente al estudio de la seguridad vial, no basta con conocer el nivel de exposición y mucho menos debe ser una búsqueda adecuada reducirlo, sino que se trata de identificar la relación entre peligrosidad (diseño del entorno) y exposición (tiempo y distancia) para que manteniendo o incluso aumentando la exposición, se pueda reducir el riesgo al reducir la peligrosidad identificada. Diferentes metodologías para esta medición pueden utilizarse, un ejemplo de estos procesos es el ofrecido por iRAP y clasificación con número de estrellas a determinados tramos de vías.

En el siguiente título se abordarán las descripciones y hallazgos principales de los procesos de observación directa en los 4 puntos, cuya información fue levantada de manera etnográfica y registrada en diarios de campo que se emplearán como fuente principal de información.

"Según el diccionario de Oxford, el riesgo es un «peligro, posibilidad de malas consecuencias, pérdida, etc., exposición a la desgracia». El Diccionario de Collins describe el riesgo como «una posibilidad de que algo desagradable o indeseable pudiera suceder; algo que haces que puede tener efectos desagradables o resultados indeseables». En el campo de la seguridad vial se utiliza el concepto de riesgo como una forma de cuantificar el nivel de seguridad vial en relación con la cantidad de exposición, a diferencia del nivel absoluto de seguridad medido por el número absoluto de accidentes o víctimas" (Hakkert y Brainmaister 2002:08).

Para los autores, en suma y para efectos explicativos de su texto el riesgo es definido como "la probabilidad de que ocurra un incidente" (Hakkert y Brainmaister 2002:09). Tal definición se ciñe a lo planeado por Hauer en 1982. A lo anterior añaden las propuestas de Haight (1986), quien acuña que en el análisis de un riesgo ha de existir la probabilidad de tener en cuenta la severidad de un desenlace eventual, es decir, se debe contemplar la naturaleza probabilística como la gravedad de las consecuencias. Esto es: "una combinación de la probabilidad, o frecuencia de ocurrencia de un peligro definido y la magnitud de las consecuencias de ocurrencia." (ibídem)

Por su parte, en el ámbito de los análisis de riesgos, generalmente se estiman un conjunto de probabilidades y escenarios que pueden conducir a la ocurrencia de un incidente y sus factibles consecuencias. Bajo este enfoque, que es de carácter primordialmente cuantitativo, es posible prever y calcular las pérdidas esperadas y se expresan generalmente en términos de "fatalidades, víctimas y daños" (Van Poortvliet 1999 en Hakkert y Brainmaister 2002:09).

"En el campo de la seguridad vial se utiliza generalmente un enfoque similar. Este enfoque se prefiere al enfoque cualitativo. La percepción popular asocia el riesgo con la probabilidad de un evento peligroso para alguien involucrado en una determinada actividad (...) Por lo tanto, a menudo se prefiere hablar de índices de accidentes (o índices de fatalidades) en lugar de riesgo" (Hakkert y Brainmaister 2002:09).

(Rumar, 1999) define el problema de la seguridad (opuesta al riesgo) "En función de la exposición, el riesgo de accidentes y las lesiones riesgo:

I = E x A/E x I/A, donde:

I es el número de heridos,

E es la exposición,

A/E es la probabilidad de un accidente (riesgo de accidente),

I/A es la probabilidad de lesionarse en un accidente (riesgo de lesión)" (ibídem).

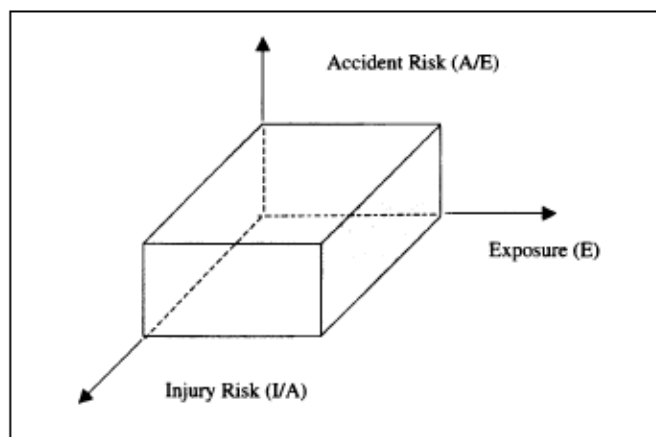


Figure 1. The safety problem (human injury) illustrated by the volume of the box. From: Rumar (1999).

Imagen tomada de: (Hakkert y Brainmaister 2002:10).

Desde la definición de Rumar (1999), se advierte que las medidas orientadas a aumentar la seguridad vial pueden provenir de actividades a lo largo de los tres ejes relacionados en la imagen anterior. De este modo, puede pensarse en medidas que minimicen la exposición, medidas que reduzcan riesgo de un siniestro (referido como accidente en la imagen: *accident risk*) y medidas que reducen el riesgo de lesiones. No obstante, desde el Observatorio de Movilidad de Medellín, se considera que la exposición no debe ser reducida, ni debe ser un factor determinante en la seguridad vial, toda vez que hacer uso de un sistema vial, de un entramado de calles o moverse en la ciudad, representa en sí mismo un acto que supone un riesgo y por ende se constituye como una exposición al riesgo y de ninguna manera se puede asumir una solución en la cual, para evitar una muerte en la vía, las personas deban privarse del gozo del espacio público.

Por otro lado, Goffrey Rose (2011) en un planteamiento orientado a minimizar las muertes por movilizarse en las vías, expone que "un gran número de personas expuestas a un riesgo pequeño puede generar más casos que un número pequeño expuesto a un riesgo alto. Por lo tanto, las intervenciones deben abordar el gran número de personas expuestas a las causas fundamentales. Podría considerarse la exposición a vehículos en movimiento como una causa fundamental de muertes y lesiones por incidentes de tránsito" (Fulleri y Morency 2013:01)

Otro de los postulados de Rose, señala que, dada la conexión histórica entre planificación de movilidad y salud pública, es necesario acompañar sus objetivos, tal y como lo propuso Marsh de manera temprana en 1909: "*la planificación urbana es la adaptación de una ciudad a su debido funcionamiento*" (Marsh 1909 en Fulleri y Morency.2013:02). En concordancia con lo anterior y en aras de actuar desde la interconexión entre planificación de movilidad y salud pública Fulleri y Morency (2013) traen a discusión la estrategia de medicina preventiva de Rose, cuyo enfoque se aplica al análisis y prevención de las víctimas mortales en las vías por siniestros viales. Lo anterior fue llamado por Rose como la paradoja de la prevención, la cual establece que "*una medida preventiva que trae mucho beneficio a la población ofrece poco a cada individuo por separado*" (Fulleri y Morency 2013:02).

"desde la paradoja de la prevención, el concepto primario de la estrategia de Rose es que la mayoría de los casos no ocurren en personas de alto riesgo. Así «un gran número de personas expuestas a un riesgo pequeño pueden generar muchos más casos que un pequeño número expuesto a un alto riesgo» (Rose 2011: 59)" (ibídem) Un reciente estudio de Beck, proporciona un ejemplo de este principio, el autor muestra un contexto de 13,7 muertes de peatones por cada 100.000 viajes de personas; 21 muertes de ciclistas por cada 100.000 viajes y 536,6 muertes de motociclistas por cada 100.000 viajes. Según lo referido y desde la perspectiva de Beck, Rose, Fulleri y Morency, a pesar de que dichos modos de viaje poseen un mayor riesgo, representan sólo el 20,5% de las muertes en accidentes de tránsito. En la siguiente figura se muestra que en Estados Unidos la mayoría de los viajes y exposiciones se dan en vehículos con motor. En este orden de ideas el 76,6% de las muertes se dan en usuarios de vehículos motorizados, que en promedio expresan 9,2 muertes por cada 100.000 viajes (con excepción de usuarios de transporte público).

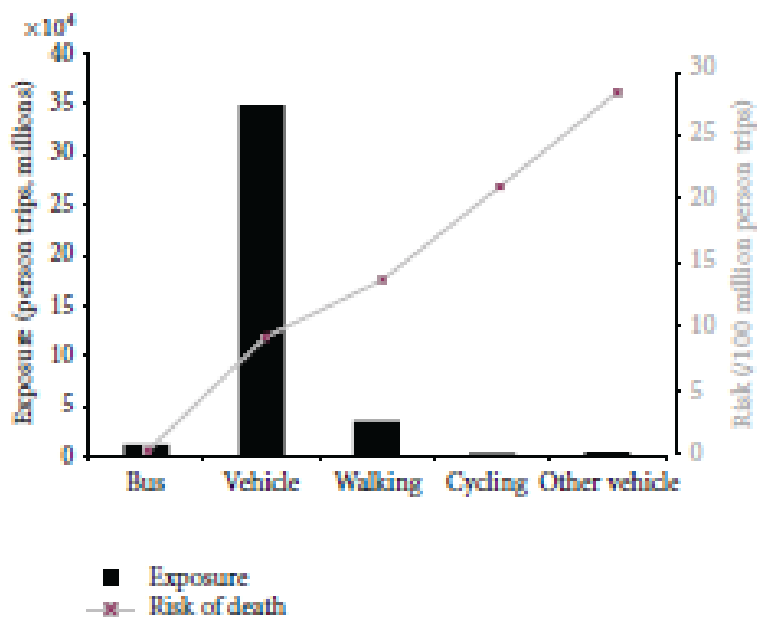


FIGURE 1: Theoretical distribution of the continuum of risk for all road traffic users. Note: figure adapted from Beck et al. [12].

Fuente: Fulleri y Morency (2013:02).

Paralelamente a los enfoques previamente expuestos, aparece hacia finales de los años 80 el enfoque constructivista, en respuesta a la incapacidad del precedente modelo tecnocrático para evitar desastres dado el alto crecimiento demográfico que experimentaban los conglomerados humanos, el carácter cada vez más antrópico de los entornos y la implementación de proyectos insostenibles en términos de recursos (Anzar y Aledo 2020)

Dicho enfoque mide el riesgo a partir de la siguiente fórmula:

$$\text{RIESGO} = \text{Amenaza} \times \text{Vulnerabilidad} \times \text{Exposición}$$

Capacidad de adaptación.

Desagregando la anterior fórmula propuesta por Anzar y Aledo (2020) se define a la **amenaza** como "Expresión extraordinaria de un fenómeno natural en el espacio-tiempo en términos de su potencia, masa duración, distribución y frecuencia. **Exposición** es la relación de proximidad entre individuo/grupo y peligro (ubicación, posición o localización). **Vulnerabilidad**: las características de una personas o grupo y su situación influyen en su capacidad de anticiparse, hacer frente, resistir o recuperarse de las amenazas (Balaikie et al. 2004:11). **Capacidad de adaptación**: (a veces incluida en vulnerabilidad) es también conocida como resiliencia. Es la capacidad de un sistema de resistir, absorber, adaptarse y recuperarse de los efectos de una amenaza (perseverancia y la restauración de sus estructuras y funciones básicas)" (Anzar y Aledo 2020:08).

En suma, la exposición, desde todas las perspectivas que se han abordado, supone enfrentarse a una situación, condición o factor que implica un riesgo o peligro, sea este de afectación, lesión o fallecimiento y se extiende a todas las arenas del existir, al interior de las cuales se incluye lógicamente el ejercicio de la movilidad, dentro de cuyas dinámicas y modos de interacción existen actores con diferentes grados de exposición y vulnerabilidad, que se exacerbaban o atenúan según las condiciones del entorno. Es decir, un entorno seguro, controlado y sostenible supone que la exposición, aunque sea alta implique una menor ocurrencia de eventos negativos o que atenten contra la integridad de los usuarios o actores móviles de la ciudad.

De acuerdo a lo anterior, si un espacio está diseñado en función de la movilidad de vehículos con motor, supone una mayor exposición por parte de estos modos de viaje, pero unas condiciones de vulnerabilidad mayores para los modos de viaje alternativos, lo cual, según se pudo observar en los puntos priorizados por el Observatorio de Medellín y con mayor claridad aun, en los 4 puntos objeto de discusión en este texto: Avenida 80 con calle 65, Avenida 80 con calle 80, Carrera 65 con calle 93, Carrera 62 con calle 67, conduce a expresiones sociales de evitación por parte de peatones (principalmente) y en algunos otros casos esta evitación se configura como un confinamiento de las personas que se movilizan en modo de viaje a pie. (podría considerarse que ocurre algo similar con personas que patinan o van en bicicleta).

Esto se hace particularmente tangible, cuando las personas no se mueven caminando, por fuera de su espacio residencial como una estrategia de salvaguardia de su integridad física, lo cual en sí reduce la exposición, pero niega el derecho a la ciudad y no se constituye como una medida ni digna, ni igualitaria, ni sostenible, solo es una estrategia de los individuos ante la falta de garantías, la configuración de espacios como no-lugares, la ausencia de oferta y la predominancia de aspectos poco llamativos para la persona caminante y que inciden en el incremento de la percepción del riesgo y del riesgo en sí mismo, lo cual, no necesariamente se sustenta con las cifras de lesiones y fallecimientos de este segmento poblacional, ya que al evitar este tipo de espacios o confinarse en segmentos estrictamente residenciales, los indicadores no muestran una alta tasa de incidentes para este grupo poblacional.

El concepto de confinamiento, aunque estrecha y contradictoriamente vinculado a la movilidad (por ser factor antagónico en el ejercicio de la misma), tiene sus orígenes en contextos de violencia y conflicto y ha sido más frecuentemente usado en los dos últimos años en lo referente a la salud pública y las estrategias de afrontamiento de la pandemia COVID-19, pero en cualquiera de los casos, supone una restricción de la movilidad en aras de resguardar la vida.

Según Béndiksen (2021) *"El confinamiento es una situación en la que una población se ve limitada en su movilidad y en su acceso a bienes y servicios básicos"* (Béndiksen 2021:01). La noción de confinamiento en otros idiomas, aduce en su forma nominal y de manera directa a la restricción en el movimiento (Dingwall 2004) y aunque no exista consenso teórico en la definición global del confinamiento, es esta la idea que une todos los intentos de definición conceptual. Por ejemplo, la Oficina de las Naciones Unidas para la Coordinación de Asuntos Humanitarios (OCHA) considera que:

"existe una situación de confinamiento cuando una población sufre limitaciones sobre su libre movilidad por un periodo largo o superior a una semana, y además tiene acceso limitado a bienes, servicios básicos o asistencia como: alimentos, educación, salud, agua y saneamiento, medios de vida, entre otros" (OCHA 2015:02).

La Consejería en Proyectos (PCS), un consorcio de cooperación europeo y canadiense, plantea al confinamiento como *"la situación de vulneración de derechos y libertades a que se ve sometida una población civil como consecuencia de prácticas de control militar, económico, político, cultural, social o ambiental que ejercen los grupos armados en el marco del conflicto armado"* (PSC 2004:08).

Por su parte la Consultoría para los Derechos humanos y el Desplazamiento (CODHES) amplía la definición del confinamiento, señalando que: *"se configura como una situación de confinamiento cuando los hechos del conflicto puestos en marcha por los actores armados en un territorio específico, conducen al aislamiento –incluso voluntario– de la población civil, restringiendo el derecho a la libre circulación y el disfrute de los derechos fundamentales, en conexidad intrínseca con el derecho a la vida, aumentando el riesgo sobre la misma, proyectando un panorama de crisis humanitaria y de derechos humanos"* (CODHES 2008:34).

La Unidad Administrativa Especial de Gestión en Restitución de Tierras Despojadas (UAEGRTD), considera al confinamiento una afectación por el conflicto armado de Colombia y por lo tanto como un derecho territorial a restituir. En el marco del Decreto Ley 4633 de 2011, es definido por esta Unidad como una situación *"que implica la restricción a libre movilización, así como al acceso a bienes indispensables para supervivencia. Estas restricciones pueden ser ocasionadas por mecanismos de control, militar, económico, político, cultural, social o ambiental que ejercen los grupos armados u otros actores en el marco del conflicto armado"* (Presidencia de la Republica 2011:165).

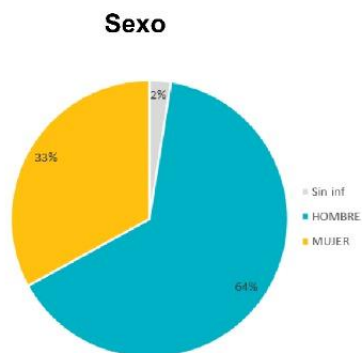
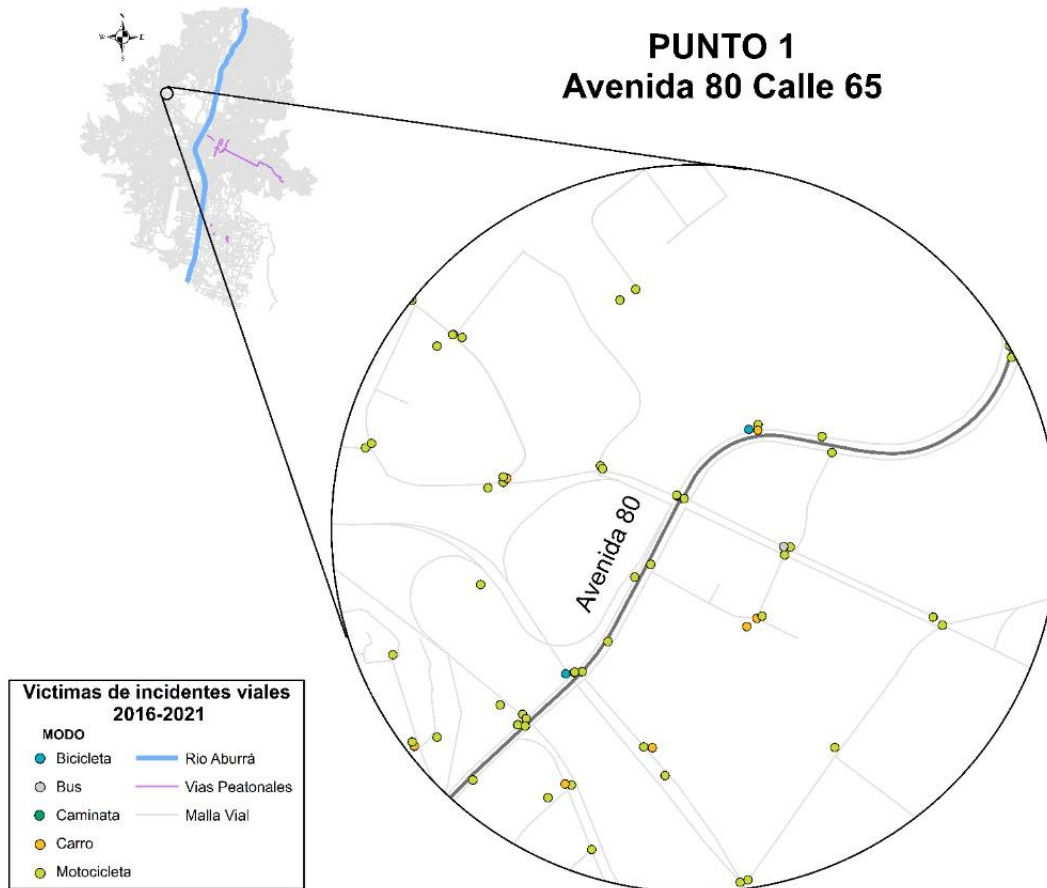
En el actual panorama de la pandemia COVID-19 la OMS y los diferentes organismos de salud invitaron al confinamiento preventivo, con el fin de evitar contraer la enfermedad del COVID-19 y no poner en riesgo la integridad física y la vida propia o la de otras personas.

Hay en todas las definiciones dos elementos en común: restricción al movimiento y cuidado de la vida, toda vez que moverse representa un riesgo para la misma. En otros casos se hace referencia a las limitaciones existentes en el confinamiento, para el acceso a servicios básicos. En los contextos de movilidad urbana y seguridad vial, la existencia de una evitación zonal o el confinamiento en un sector barrial, no implica una pérdida de acceso total a esos servicios, pero si puede suponer esfuerzos adicionales para tales fines o ausencia de esos servicios básicos, económicos, sociales, culturales o públicos en determinadas zonas. En los 4 puntos que se han señalado en este documento ocurren justamente las dinámicas expuestas, es por ello que a continuación y con base a estos criterios conceptuales abordados, entraremos en los detalles de dichos puntos, en función de las características de cada sitio y las expresiones de evitación de tránsito, minimización de exposición al riesgo y confinamiento que fueron evidenciadas.

Evitación, exposición al riesgo y confinamiento en puntos críticos de la ciudad de Medellín por parte de peatones

Avenida 80 con calle 65

Con un total de 921 víctimas en el período comprendido entre 2014 y 2021, 45 (4,9%) de ese total corresponde a víctimas peatones, dentro de las cuales 44 (97,8%) fueron lesiones y 1 (2,2%) muerte.



En estas cifras se evidencian unos indicadores de seguridad vial considerablemente menores en peatones que en el resto de los modos de viaje, no obstante, ello no obedece a que los espacios sean seguros o tengan las condiciones de garantía del uso del espacio, el derecho a la ciudad y la salvaguardia de su integridad física para quienes deciden caminar, por el contrario, se trata de un punto cuyo diseño está volcado a los modos de viaje con motor, con características marginalizantes, ausencia de espacios de uso público, carencia de ofertas de tipo gastronómico, económico (con excepción de un punto de venta éxito), cultural, relacionamiento social, entre otros, convirtiéndose en un sitio no solo inseguro, sino también indeseado y evitable por parte de los peatones para quienes pasa a ser un no lugar y lo evitan no solamente por lo antes mencionado, sino también como una acción de autocuidado de la vida.



Esta primera imagen aérea, nos ubica en un entorno hostil para la caminata y para la vida urbana, una simple intersección en la que es dominante la infraestructura vehicular, con vías rápidas y diseños correspondientes a los de cualquier autopista, altamente incompatibles con un centro urbano.

Llama la atención que el espacio sea evitado por las personas, dado que cuenta en sus áreas perimetrales con espacios académicos y en sus cercanías existen cerca de 5 universidades, lo cual haría pensar que se trata de un espacio bastante transitado y concurrido por peatones, como suelen ser las zonas universitarias habitualmente.



Lo anterior nos habla de una menor exposición al riesgo en dicho punto (más no en las áreas circundantes) y es que, sumado a lo ya mencionado, el punto cuneta con un déficit en el aprovechamiento de espacio expresado en la disposición de calzadas entre 3 y 5 carriles que se evidencian en desuso (ver imagen anterior) y que dificultan sobre manera el cruce de peatones. Se trata pues de un entorno disfuncional e inseguro y dicho dúo resulta ser muy peligroso para los modos de viaje en general, pero principalmente para peatones, lo cual conduce a una evitación que fue evidenciada en el ejercicio de observación directa.



Aunque hay pasos de cebra, existe una visible carencia de andenes y las intersecciones son confusas, peligrosas y poco prácticas, lo cual remarca aún más la evitación, tal y como se muestra en las siguientes fotografías.



Es evidente entonces una desigualdad en la distribución del espacio, expresada en una exacerbación de oferta para los modos de viaje con motor, la presencia de cuerdas lineales y extensas que no hacen posible una reticulación incidiendo negativamente en el fenómeno de la congestión. ya que no se distribuye la concentración en manzanas, sino en líneas. Esto implica además una marcada dificultad

de paso peatonal (justamente por la lejanía entre las cuadras), lo cual es claramente un factor de riesgo para todos los modos de viaje, pero principalmente para aquellos con mayor grado de exposición y vulnerabilidad. Todos estos factores son percibidos por los usuarios peatones y ponen en práctica la evitación del sitio minimizando su exposición al riesgo, lo cual se ve reflejado en las cifras expuestas al inicio de este texto. No obstante, y como se ha reiterado, esta no debe ser una medida de mitigación del riesgo ni representa una estrategia idónea de seguridad vial.



Pese a que existe la evitación peatonal, esto no quiere decir que nunca caminen personas por el sector, hay niveles de exposición al riesgo, pero estos no representan una acción voluntaria sino una situación obligada y, ante todo, riesgosa. Así quedó registrado en el diario de campo de las visitas de observación directa en el sitio:

“Acompañado de la desigual distribución del espacio, se evidenciaron ausencias totales de zonas de tránsito peatonal, pese a existir zonas residenciales en los entornos próximos, razón por la cual y viéndose obligadas por la necesidad de moverse, las personas caminan por las vías diseñadas exclusivamente para modos de viaje en automóvil, tal y como se evidencia en la siguiente fotografía donde un hombre camina con su hijo de la primera infancia, en un carrito, “salvaguardándose” exclusivamente en algunos separadores de calle u otros espacios que no tienen una finalidad ni de resguardo, ni de seguridad, ni aun de uso peatonal, aunque curiosamente cuentan con adoquinado podo táctil desalineado y ausencia de cebras” (Diario de Campo OMM 2022:05).

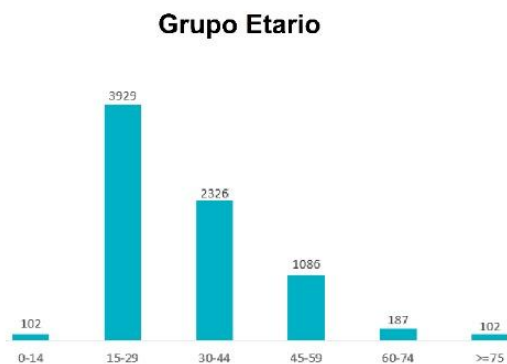
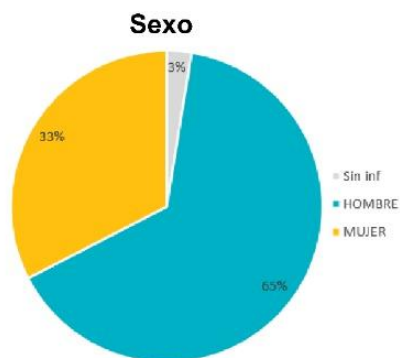
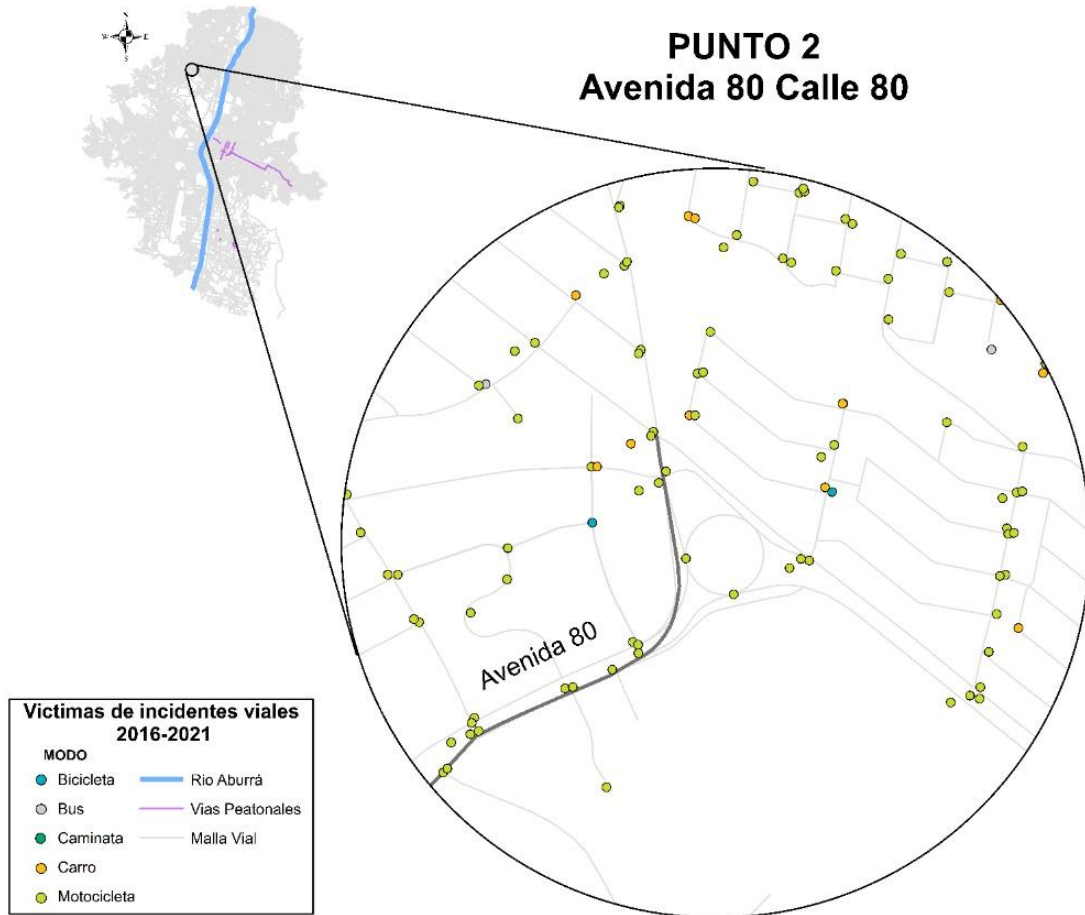


Fuente: OMM 2022:06 Diarios de campo

No solo la condición de los puntos (intersecciones o entornos urbanos inmediatos), sino la distribución espacial de una escala mucho mayor, por ejemplo, entre los dos primeros puntos seleccionados (80x65 y 80x80), en la que a través de una avenida de hasta 6 carriles, 3 por sentido, se evidencia la ausencia total de servicios urbanos, de vida, de andenes adecuados, y por supuesto de personas. Una situación muy similar se evidenció en la avenida 80 con calle 80, solo que para dicho punto se pudo comprobar una expresión de confinamiento sobre la cual se entrará en detalle a continuación.

Avenida 80 con calle 80

Con un total de 933 víctimas, de las cuales 931 corresponden a lesiones y 2 a muertes, 74 de estas víctimas fueron peatones correspondiendo al 7,9% y en su totalidad correspondieron a lesiones, lo que quiere decir que no hubo ninguna muerte de peatones en el período comprendido entre 2014 y 2021 a pesar del peligro claramente percibido al recorrer la zona.





En relación con el punto anterior, esta imagen aérea, nos ubica en un entorno bastante diferente en términos de ocupación, mucho más residencial y denso, pero bastante similar en términos del diseño de la infraestructura vial, que desde tan arriba como se ha capturado esta imagen, nos muestra la barrera urbana que plantea entre los diferentes barrios que son atravesados, tanto por la Av. 80 a la izquierda, como por la calle 80, a la derecha.



En este sitio persisten las mismas dificultades y características expresadas en el punto anterior y se reitera la linealidad y extensión de las cuadras como una constante que dificulta el cruce peatonal.



La extrema dificultad que representa cruzar esas vías por parte de los peatones genera un fenómeno evidenciable en las zonas residenciales próximas y que se expresa en una condición de confinamiento auspiciada por el mal diseño y el déficit en el uso espacial o desaprovechamiento del espacio público. En la siguiente fotografía se intenta mostrar dicho confinamiento, que se ve reflejado en la creación de tiendas en garajes ante la ausencia de otros espacios comerciales y la dificultad de moverse por vías principales próximas en modos de viaje alternativos. Aunque en la fotografía no se alcanza a apreciar muy bien por la sombra que da el árbol en el espacio, tras la reja se encuentran dispuestas unas mesas en las cuales se congrega un grupo de aproximadamente 20 personas distribuidas en el lugar de manera indistinta.

Al analizar imágenes históricas en la zona, se pueden percibir algunas “mejoras” que durante los últimos años han procurado por la seguridad de cruce o por lo menos la posibilidad del mismo en algún punto del tramo, lo que a todas luces es positivo, pero resulta insuficiente en términos de integración y convivencia de las personas con su entorno.



En la primera imagen, de 2014, se pueden ver las condiciones en las que las personas, debían esperar el transporte público o cruzar en intersecciones sin ningún tipo de facilidades o garantías para los desplazamientos a pie.



Aunque posteriormente se incluyeron algunos elementos, como semáforos y demarcaciones peatonales, las soluciones que se plantean desde la escala de planificación territorial siguen siendo mínimas en función de la necesidad de transformaciones estructurales, que a medida que reclama más espacios a favor de los vehículos motorizados, o plantea mejora al flujo vehicular mediante modelos de tránsito, olvida por completo la escala humana y la cantidad de dificultades que plantea para el libre desplazamiento de quienes no tienen un carro o una moto, o simplemente no quieren usarlo y deciden caminar.



Diferentes infraestructuras viales en el sector carecen de todo tipo de facilidades, e incluso de señalización que permitan una caminata digna, cómoda o segura. Esta es una de las ideas centrales que se quieren destacar en este anexo, pues al revisar los datos, podemos concluir de manera sesgada, que este es un lugar seguro para caminar debido a la baja participación de peatones como víctimas de incidentes viales, sin embargo, como se ha expuesto desde el marco teórico y se ha ido demostrando punto a punto con las anotaciones de las visitas, son lugares que por peligrosos, se han vuelto poco transitados y en consecuencia, ha bajado la frecuencia de ese tipo de incidentes que involucran a personas caminando.

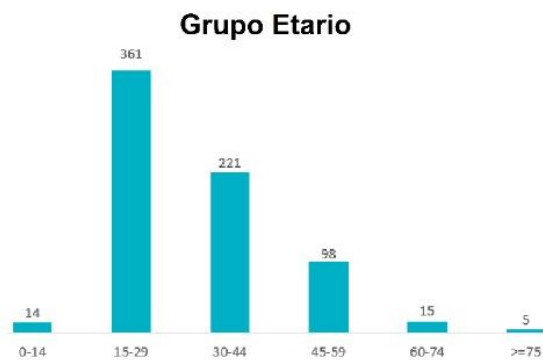
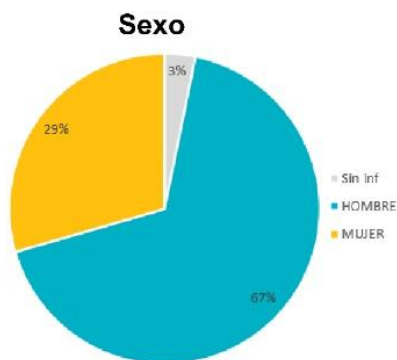
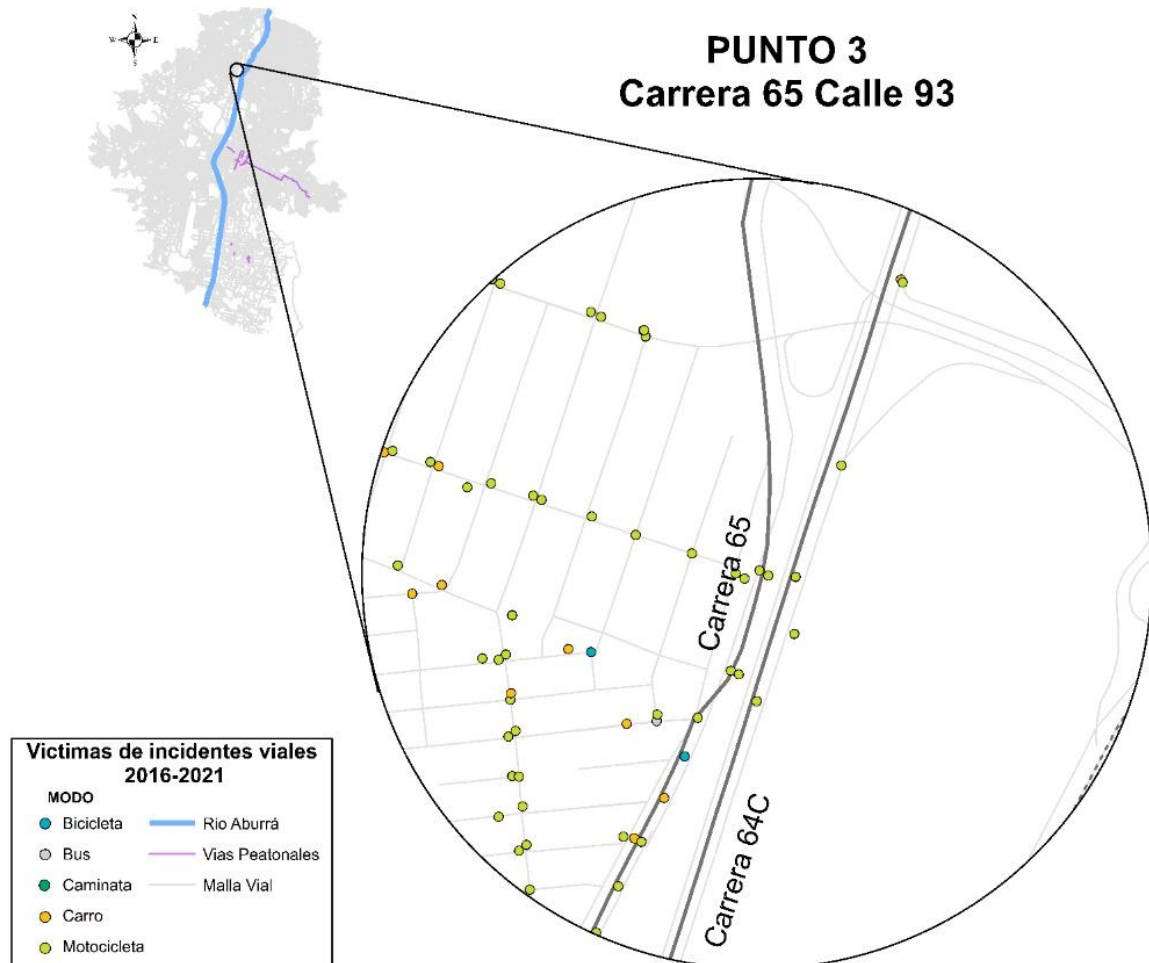
Esta noción es consecuente con una reducción de la exposición al riesgo por parte de los peatones, y además se ve soportada por las cifras. Nos habla además de un comportamiento humano consecuente con el entorno, ya que no solo es riesgoso, sino que el punto no ofrece aspectos de interés ni ofertas para peatones. Todo se concentra en la zona barrial y somete a la población residente a la siguiente alternativa: autogestionar toda la gama de servicios en el sector barrial y no movilizarse por fuera de dicha área caminando para garantizar la vida, lo cual ha resultado funcional (ya que no ha existido ningún fallecimiento de peatones en el marco de 8 años) pero como se ha recalcado, no es óptimo, ni ideal, ni garante, ni seguro, ni sostenible, ya que todas las personas desean y necesitan movilizarse.



Fuente: OMM 2022:06 Diarios de campo

Carrera 65 con calle 93

En este punto, entre 2014 y 2021 han tenido lugar un total de 906 incidentes, de los cuales 898 fueron lesiones y 8 muertes, dentro de estas cifras, 37 (4,1%) corresponden a víctimas peatonales con 36 lesiones (97,3%) de los casos y 1 (2,7%) muertes.





Casi como una continuidad de lo discutido en los dos primeros puntos, el tercero presentado también desde arriba, parece una combinación de dos territorios, uno residencial y denso, y otro industrial y disperso, completamente separados por la irrupción de grandes infraestructuras viales.



Aunque con relación a los demás puntos expuestos las cifras de víctimas peatones son más altas, no son consideradas altas en comparación con los demás sitios considerados críticos en la ciudad. Esto nuevamente no habla de unas condiciones de evitación que suponen una reducción de la exposición al riesgo por parte de este modo de viaje. Nuevamente es preciso recalcar que evitar y reducir la exposición no quiere decir que el espacio sea seguro ni que no exista tal exposición. De hecho, el sitio es tan riesgoso que pese a la baja exposición se presentaron 36 lesiones y una muerte de peatones.

Las evitaciones nuevamente aparecen como resultado de las respuestas ante un entorno seguro, que además no ofrece espacios de uso público, comerciales, culturales, entre otros.

Para el caso concreto de este punto y como un factor diferencial con respecto a los demás puntos señalados, no hay espacios residenciales inmediatamente contiguos y sumado a los patrones de déficit espacial y preponderancia automovilística, se remarca aún más la dificultad de cruzar las calles ante la ausencia total de zonas de tránsito y cruce peatonal.

En este último caso ni siquiera se observan zonas de cebra, reducciones de andén o franjas podotáctiles (aunque fueran desalineadas como es común encontrarlas en la ciudad)

En la siguiente fotografía se muestra como una mujer que se apoya de un bastón para caminar, pone en riesgo su vida al cruzar por donde puede, pero no debe, lo cual claramente es una muestra de necesidad y no de elección voluntaria.



Intersección semaforizada entre tramos de escaleras.



Tramos de andenes y escaleras sin continuidad en la dirección de las líneas de deseo.

Lo anterior es también una continuación de líneas de deseo que se vuelven invisibles en las vías y que se preceden por unas marcas en zonas de grama que conducen a los pocos espacios residenciales o que separan las pequeñas callejuelas barriales que se van dibujando hacia una exclusión periférica de las personas del sector, negándoles su derecho a la ciudad, ya que como se dijo no están inmediatamente contiguos al punto, sino que son separados y marginalizados ubicándose dentro de lo que podría denominarse como periferia.

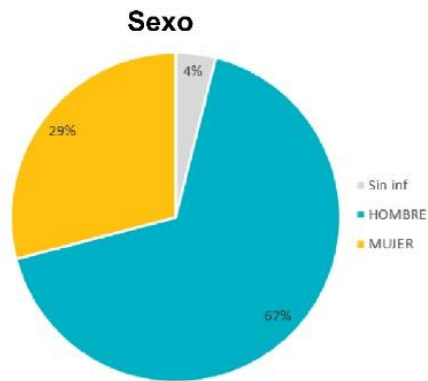
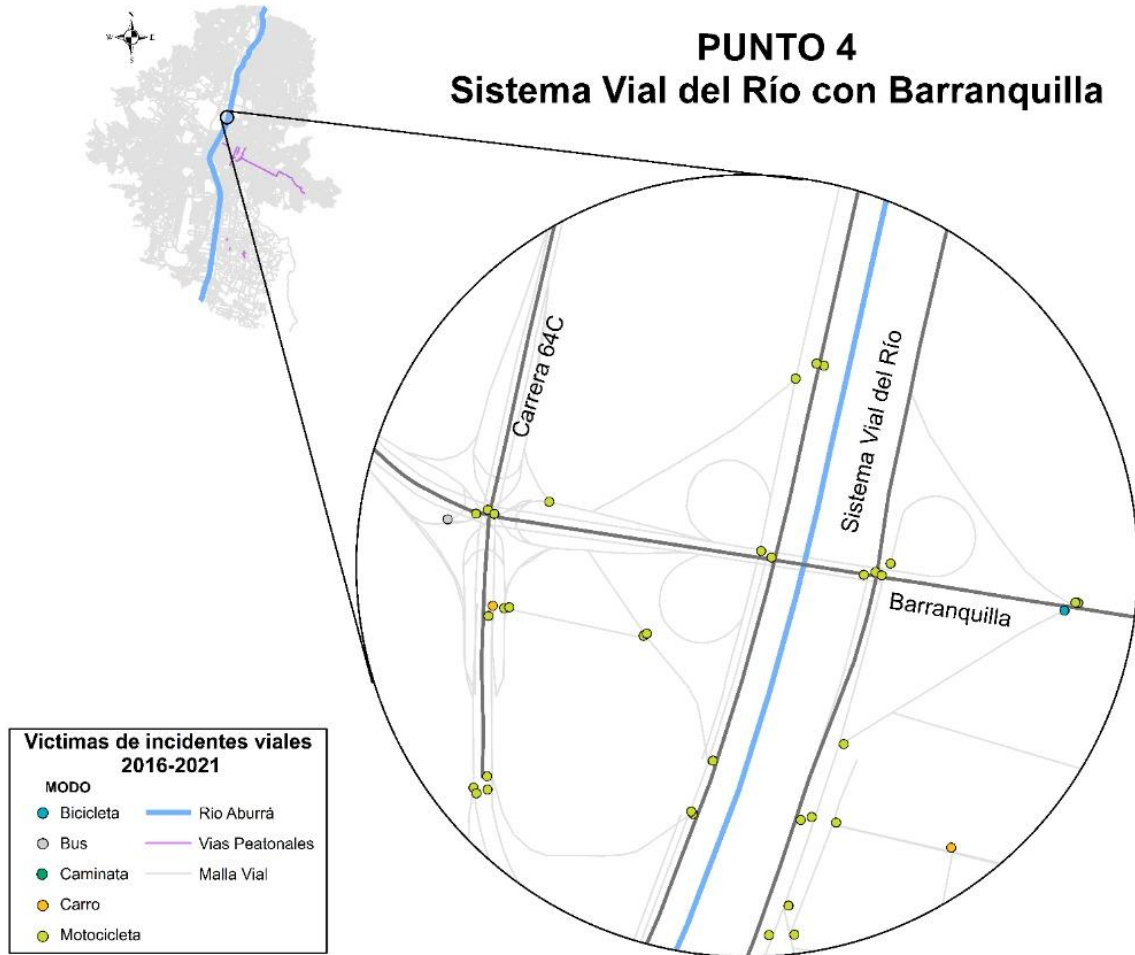
Los demás factores de evitación son idénticos a los anteriormente expuestos, solo que no se expresa una condición tan marcada de evitación ya que las personas, al estar marginalizadas en barrios considerados periféricos, deben movilizarse para las acciones cotidianas, el desempeño en oficios, el aprovisionamiento entre otros. En este sitio se ven exacerbados todos los niveles de riesgo para el peatón ya que no cuenta con ningún elemento urbanístico a su favor y es por eso quizá que a pesar de las evitaciones las cifras son un poco superiores que en los demás puntos referidos.



En la mayoría de los tramos recorridos en este sector, se encuentran calzadas vehiculares de entre 10 y 12 carriles (más de 50 metros de ancho), que evitan por completo la circulación de personas caminando en todos los sentidos transversales y de conexión con otros entornos cercanos, por lo anterior, este punto refuerza la idea central de este anexo, al demostrarnos que más que seguridad para caminar, hay una evitación objetiva e inducida por el diseño del entorno, así como por la distribución de los usos del suelo.

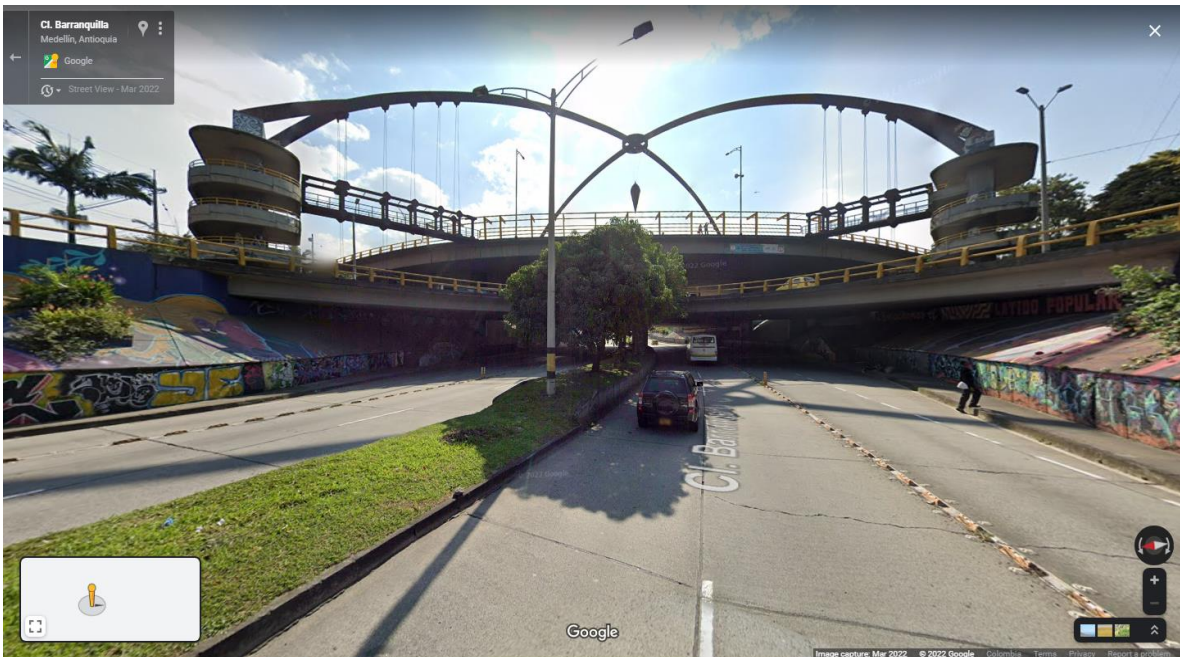
Carrera 62 y carrera 64C con calle 67

Este punto refiere 685 incidentes con víctimas de los cuales 21 fueron peatones y dentro de estos, 20 lesionados y 1 muerte.





Atrapado entre una zona verde cerrada e inaccesible, suelos industriales, el río Aburrá y la Av. Regional, este punto complejo, pero simbólico para la ciudad, también es evitado por peatones a razón de su configuración como no-lugar, plantea igualmente una cantidad no tan significativa de víctimas peatones a razón de la minimización de la exposición al riesgo, ya que es un sitio de dimensiones espaciales considerables y con puntos de interconexión vehicular numerosos en lo que se refiere a la movilidad de modos de viaje en Automóvil, transporte público y motocicleta.



Sin ocurrir lo mismo con senderos peatonales, franjas podó táctiles y ciclo rutas, las cuales presentan una disposición imprecisa, con discontinuidades, giros y extensiones innecesarias, que dificultan y extienden aquellos modos de viaje que no hacen uso de motor y que para efectos de sus características, tendrían que estar pensados en un sentido práctico y de reducción de los esfuerzos y los riesgos, los cuales están estrechamente vinculados en materia de seguridad vial, ya que justamente muchas de las transgresiones a la norma por parte de los usuarios caminantes y ciclistas de la ciudad, que son consideradas como "imprudencias" expresan una marcada intención de que se reduzcan sus recorridos en función de sus necesidades.



Es importante señalar que, a pesar de tratarse de un área geográfica construida de grandes dimensiones, existe un mal uso del espacio, toda vez que se está desaprovechando su uso integral. Lo anterior se expresa en un diseño que prioriza el modo de viaje en automóvil sobre el derecho general a la ciudad, a espacios de uso común y disfrute público, áreas verdes y modos de viaje alternativos. Tampoco hay espacios de uso público, zonas de comercio, parques, ni paraderos de buses. Incluso a pesar de que este punto se encuentra en proximidades de la Universidad Nacional de Colombia, dentro de la cual hay una amplia población que se moviliza en medios alternativos y transporte público. Dos elementos adicionales merecen ser traídos a este diario de campo:

1. La alta incidentalidad de este punto también obedece a que se juntan 3 niveles de calzada que no alcanzan a ser georreferenciados de acuerdo al nivel de ocurrencia de los incidentes y se sitúan arbitrariamente en punto cero.

2. Solo se observó una persona que se movilizaba en modo de viaje a pie o caminata, y se acercó a preguntarnos como cruzar al otro lado, dado que el puente peatonal tiene tres niveles y se encuentra obstruido por basuras, heces humanas y sirve de albergue a personas en condición de calle, lo cual representa dentro del imaginario poblacional, un factor de riesgo a la integridad física y produce además de un sobre esfuerzo que podría ser evitado por miedo a atracos (aunque no necesariamente sea un hecho que ocurra, ni que sean las personas en condición de calle los que cometan dichos actos).

Referencias

Anzar Crespo Pablo y Antonio Aledo. 2020, Sociología del riesgo y de los desastres socio-ambientales. Disponible en:

<https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/118151/1/Clase-Sociologia-del-Riesgo-y-de-los-Desastres.pdf>

Augué Marc. 1993. Los "no lugares" espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. Gedisa. Barcelona. Primera edición al español.

Bendiksen Sebastian. 2021. Confinamiento: perspectivas desde el Derecho Internacional Humanitario y los Derechos humanos y Análisis del caso colombiano. Texas University y Repositorio de la Universidad de los Andes. Disponible en:

<https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/34641/u808206.pdf?sequence=1#:~:text=Se%20configura%20una%20situaci%C3%B3n%20de,disfrute%20de%20los%20derechos%20fundamentales%2C>

CONSEJERÍA EN PROYECTOS. Comunidades Confinadas en Colombia. Bogotá: Consejería en Proyectos, 2004. pp. 6, 10.

CONSULTORÍA PARA LOS DERECHOS HUMANOS Y EL DESPLAZAMIENTO. Confinamiento: la otra cara de la crisis humanitaria y de derechos humanos. Bogotá: Consultoría para los Derechos Humanos y el Desplazamiento, 2008.

DINGWALL, Joanna. 2004. "Unlawful Confinement as a War Crime: The Jurisprudence of the Yugoslav Tribunal and the Common Core of International Humanitarian Law Applicable to Contemporary Armed Conflicts". Journal of Conflict and Security Law. 2004, vol. 9, nro. 2. p. 140.

Fuller Daniel y Patrick Morency. 2013. A Population Approach to Transportation Planning: Reducing Exposure to Motor-Vehicles. Hindawi Publishing Corporation en: Journal of Environmental and Public Health. Volume 2013, Article ID 916460, 5pp. disponible en: <http://dx.doi.org/10.1155/2013/916460>

Hakkert y Brainmaister. 2002. The uses of exposure and risk in road safety studies. SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands.

Hutchinson, T.P. Wundersitz, L. N, Anderson, R.W.G., Kloeden, C. N. Centre for Automotive Research, University of Adelaide, South Australia 2009. Pp190-200. Policing and Education Conference 10-13 noviembre. Sydney, New South Wales.

OMM. Diarios de Campo de Observaciones Directas semestre 2022-1.

OFICINA DE NACIONES UNIDAS PARA LA COORDINACIÓN DE ASUNTOS HUMANITARIOS. Acceso humanitario, limitaciones de movilidad y confinamiento. Bogotá: OCHA Colombia, 2015. p.

Pérez, Sara. 2004. Reseña de: Los "no lugares" espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. En: Revista Pasos Turismo y patrimonio cultural. Vol 2. N1 pp145-153 2004.

UAEGRTD. 2011. Decreto Ley 4633 de 2011. Presidencia de la República.

Wolf, Arturo. 1982. El concepto de exposición al riesgo de un accidente de tráfico y una descripción general de los métodos de recopilación de datos de exposición. En Analisis y prevención de accidentes. octubre 1982, pp 337-340