

LA MOVILIDAD SOSTENIBLE,

EL ESPACIO PÚBLICO Y SU IMPACTO
EN LOS DERECHOS HUMANOS
EN LA COMUNA 2 (SANTA CRUZ) DE MEDELLÍN



Cartilla con enfoque poblacional

**La movilidad sostenible, el espacio público y su impacto
en los Derechos Humanos en la Comuna 2 (Santa Cruz) de Medellín**

Alejandro Gómez Restrepo
Coordinador de investigación

Promotores comunitarios:

Abelisa Padierna - Alberto Landínez
Beatriz Baldovino - Claudina Ríos
Dora Restrepo - Edwin Vélez
Ella López - Erika Urrego Buriticá
Gabriela Giraldo - Luz Marina Toro Ruiz
Luz Mila Loaiza - María Noelia Ramírez
Santiago Loaiza Álzate - Yenny Villegas López

Equipo Coordinador proyecto:

Sebastián Arenas Grisales
Mónica Viviana Loaiza

Apoyo de la JAL

Edil – Fausto Emilio Arroyave Rojas

Proyecto: Modelo para una movilidad sostenible e inteligente
en las vías y en el espacio público de la comuna 2 (Santa Cruz)

Medellín, Colombia
Julio 2022

Mesa de Derechos Humanos C2

Observatorio de DDHH con enfoque poblacional

Derechoscomuna2@gmail.com



INTRODUCCIÓN

La movilidad sostenible e inteligente engloba un conjunto de procesos y acciones orientados a conseguir el uso racional de los medios de transporte, que el espacio público se refiere al espacio de propiedad pública, dominio y uso público. Es el lugar donde cualquier persona tiene el derecho a circular en paz y armonía, donde el paso no puede ser restringido por criterios de propiedad privada e, intencionalmente, por reserva gubernamental. El espacio público abarca, por regla general, las vías de tránsito o circulaciones abiertas como: calles, plazas, carreteras; así como amplias zonas de los edificios públicos, como las bibliotecas, escuelas, hospitales, casas de justicia, estaciones o los jardines, parques y espacios naturales, cuyo suelo es de propiedad pública. De esta forma, resulta claro que movilidad y espacio público se encuentran interconectadas. (Aramburu, 2008; Corte Constitucional, Sentencia C-062 de 2021, 2021).

Los Derechos Humanos (DDHH) son prerrogativas que tienen todas las personas con carácter de universalidad, es decir que pueden ser reclamados en todo tiempo y lugar, en interdependencia. En otras palabras, todos los derechos se en-

cuentran interrelacionados y cuando se afecta uno puede llegar a afectarse otro y, especialmente, de inherencia a toda persona, lo cual significa que nadie puede verse privado de sus derechos porque se adquieren desde el momento del nacimiento. Dentro de la amplia gama de DDHH que se han construido y reconocido en los tratados internacionales y en la Constitución Política colombiana, resalta el derecho a la vida como la prerrogativa básica de toda persona que se constituye en el presupuesto para el goce de los demás DDHH. Este derecho no solo implica el no ser privado de la vida, sino que comprende otra dimensión que consiste en la vida en condiciones dignas, en ostentar una calidad de vida. Para el disfrute de esta segunda dimensión se requieren condiciones básicas de existencia dignas. Existen dos derechos que se encuentran íntimamente relacionados con la vida, estos son la integridad personal y la salud, las cuales se ven amenazadas ante factores de riesgo que se manifiestan en múltiples situaciones. La movilidad vial y el espacio público pueden producir factores de riesgo que amenacen estos derechos y, por ende, el derecho a la vida en condiciones dignas.

En adición, debe tenerse presente que el principio de igualdad y no discriminación, piedra angular de la protección de DDHH, implica la adopción de un enfoque diferencial para observar cómo diferentes contextos y situaciones, como las problemáticas que se dan en el ámbito de la movilidad y el espacio público, afectan de manera específica y diferenciada a ciertos grupos poblacionales que son más vulnerables debido a sus condiciones particulares. De esta forma, bajo este enfoque diferencial pueden observarse impactos desproporcionados diferenciados en las personas en situación de discapacidad, mujeres y personas mayores. La presente investigación hará énfasis en estos tres grupos poblacionales dado que emergieron durante la recolección de la información como elementos de análisis.

En este sentido, la presente investigación pretende analizar las formas en las cuales las problemáticas asociadas a la movilidad y el espacio público representan factores de riesgo que impactan en los DDHH de los habitantes de la Comuna 2 de Medellín. Para ello, entonces: primero, se abordan los conceptos de movilidad y espacio público como factores de riesgo; segundo, se aborda el contenido de los DDHH vida, integridad personal, salud y principio de igualdad y no discriminación; tercero, se presenta una relación de la información rastreada con el contenido de los derechos; cuarto, se abordan los tres grupos poblacionales delimitados y, quinto, se presentan conclusiones y recomendaciones.

La investigación se desarrolla en un territorio específico, la Comuna 2 (Santa Cruz) de Medellín. Esta se encuentra ubicada en la zona nororiental de Medellín conformada por once barrios. Se encuentra configurada en tres franjas, “resultado de los procesos de construcción de identidad cultural y social del territorio y de los procesos organizativos que se desarrollan en ella” (Alcaldía de Medellín, 2014, p.37). Este territorio se ha caracterizado por ser afectado por “múltiples vulnerabilidades, traducidas en condiciones de pobreza y pobreza extrema de la población, la exclusión social y económica a la que se ha visto sometida” a lo cual se suma “la ausencia de gobernabilidad efectiva y activa” (Alcaldía de Medellín, 2014, p.37). Ello “se evidencia en la falta de control de los grupos al margen de la ley, los desplazamientos forzados de la cual es receptora” (Alcaldía de Medellín, 2014, p.37), además de “la debilidad de la institucionalidad que tiene presencia en la comuna, para ejercer la autoridad del Estado y proteger y hacer prevalecer los derechos sociales, económicos y culturales de la población” (Alcaldía de Medellín, 2014, pp.37-38).

Esta investigación fue desarrollada por la Mesa de Derechos Humanos de la Comuna 2 (Santa Cruz), a través de su laboratorio de investigación social, denominado Observatorio de DDHH. El proceso de investigación comenzó en 2021 donde se realizó una aproximación teórica al problema y ello fue continuado hasta mayo de 2022 realizándose un

proceso investigativo que fue fortalecido a través de la realización de talleres comunitarios que permitieran la apropiación de los conocimientos en el campo de la investigación social por parte de las y los investigadores comunitarios. Durante estos talleres, las y los investigadores aplicaron los conocimientos a través de la implementación de las técnicas de rastreo de información cualitativas, específicamente las técnicas interactivas. En este ejercicio investigativo se utilizó la cartografía, la foto lenguaje y foto imagen, el árbol de problemas, la observación en campo y las entrevistas abiertas o semiestructuradas.

La información recolectada permite concluir que los principales problemas asociados con la movilidad y el espacio público en la Comuna 2, son: la alta contaminación ambiental, las fallas estructurales en las vías y la ausencia de senderos peatonales, la falta de señalización y semaforización, la ocupación del espacio público por donde transitan peatones, la generación de caos vehicular por el alto flujo de medios de transporte terrestre, especialmente automóviles y motos, que conducen a un alto riesgo de accidentalidad entre estos, así como de transeúntes en horarios pico, y la generación constante de conflictos sociales, especialmente entre conductores y transeúntes por la ocupación de las aceras. A todo ello, debe comprenderse como transversal que la presencia de grupos al margen de la ley conduce a una exacerbación de situaciones de

vulnerabilidad en virtud a su control de la zona, tales como la realización de cobros extorsivos a los estacionamientos vehiculares en aceras y/o andenes.

Todo ello conduce a una alta exposición a accidentes vehiculares, así como a factores que afectan la salud mental de los habitantes de la comuna, vulnerando así los derechos a la vida, la integridad, la salud y generando impactos desproporcionados en personas en situación de discapacidad, mujeres y personas mayores. En consecuencia, resulta urgente la adopción de medidas que permitan solventar los problemas asociados con la movilidad y el espacio público en la Comuna 2 por parte de las autoridades estatales en el marco de las obligaciones estatales de respeto y garantía de los DDHH. •

Resumen

Este proceso investigativo de análisis de la información sobre los impactos de la movilidad y el espacio público en los Derechos Humanos en la Comuna 2 (Santa Cruz) de Medellín, en el año 2022, es el resultado del trabajo realizado entre el Semillero del Observatorio de Derechos Humanos de la Comuna 2 (Santa Cruz) de Medellín y la Secretaría de Inclusión Social, Familia y Derechos Humanos del municipio de Medellín. Para su realización se efectuó una ruta metodológica donde primero se realizó un diagnóstico del problema a través de la metodología árbol de problemas, luego

se procedió con la aplicación de técnicas cualitativas de rastreo de información —cartografía, foto lenguaje y foto imagen, observación en campo y entrevistas abiertas o semiestructuradas—. Posteriormente dicha información fue analizada a la luz de los estándares en materia de derechos humanos, para finalmente presentar conclusiones y recomendaciones. Dicho estudio dio como resultado que existen factores de riesgo asociados con la movilidad vial y el espacio público, que afectan los derechos humanos de los habitantes de la Comuna 2 de Medellín, específicamente el derecho a la vida, la integridad personal, la salud. Además, ello genera un impacto desproporcionado sobre las poblaciones vulnerables, específicamente personas en situación de discapacidad, mujeres y personas mayores. Ello evidencia, en consecuencia, el incumplimiento por parte del Estado Colombiano con sus obligaciones de protección, garantía, respeto y promoción de los Derechos Humanos y convoca a la adopción de medidas urgentes por parte de las entidades institucionales territoriales. •

Palabras claves - Derechos humanos, movilidad, espacio público, calidad de vida, poblaciones vulnerables.

TABLA DE CONTENIDO

SUMARIO

08 | PRÓLOGO

09 | DESCRIPCIÓN METODOLÓGICA

09 | Problema de investigación.

11 | Objetivos.

12 | Metodología.

13 | RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

13 - I. | MARCO DE ANÁLISIS

13 - 1. | La movilidad y espacio público como factores de riesgo que impactan DDHH.

16 - 2. | Las obligaciones estatales en materia de DDHH: la vida, la integridad personal, la salud y el principio de igualdad y no discriminación.

21 - II. | HALLAZGOS

21 - 3. | Análisis de la información rastreada en clave de DDHH.

23 - 4. | Impactos desproporcionados en grupos vulnerables: personas en situación de discapacidad, mujeres y personas mayores.

Prólogo

La Comuna 2 (Santa Cruz) es un territorio del Distrito de Medellín que se ha caracterizado por la presencia de grupos al margen de la ley y dinámicas propias del conflicto armado interno urbano, así como por altos niveles de pobreza y de pobreza extrema. Por ello, sus habitantes se han visto constantemente expuestos a múltiples formas de vulneración de sus derechos humanos. El Estudio sobre la situación de los Derechos Humanos en la Comuna, en el año 2019, realizado por el Observatorio de DDHH de la Comuna 2, coordinado por el docente Darío Alberto Tirado Correa, presentó una caracterización de esta situación de desprotección y vulnerabilidad, evidenciando datos concretos sobre las diferentes problemáticas en materia de derechos humanos que ocurren en el territorio.

A partir de dicho estudio, surgen evidencias claras de la forma en la cual se victimiza a la población habitante de la Comuna 2 y su percepción sobre dicha victimización. El presente estudio toma aquel como punto de partida y avanza cualitativamente en la revisión de las formas en las cuales la movilidad y el espacio público se constituyen en escenarios de vulneración y victimización. De esta forma, se profundiza en la forma en la cual las problemáticas sociales asociadas con la movilidad y uso del espacio público se constituyen en factores de riesgo que amenazan o afectan directamente los derechos humanos. En la presente investigación se tomó como base la calidad de vida, comprendida como la dimensión positiva del derecho a la vida, para indicar cómo este derecho se encuentra sumamente expuesto a vulneraciones dadas las condiciones de precariedad que se evidencian en términos de movilidad y espacio público en la Comuna 2.

Adicionalmente, en aras de analizar esas afectaciones a la calidad de vida, la investigación revisa las formas en las cuales los derechos a la integridad personal y a la salud se ven menoscabados o amenazados ante las problemáticas que se suscitan en la cotidianidad de los habitantes de la Comuna 2 con relación a la movilidad y el espacio público. Debe tenerse presente, también, que la Comuna es habitada por múltiples grupos poblacionales y que

las circunstancias de vulnerabilidad que se derivan en la movilidad y el espacio público no afectan a todas las personas por igual; sino que derivan impactos desproporcionados diferenciados en ciertos grupos poblacionales. En la presente investigación se realizó un análisis de dichos impactos desproporcionados en tres grupos poblacionales altamente vulnerables: las personas en situación de discapacidad, las mujeres y las personas mayores. Ello no implica el desconocimiento de posibles impactos diferenciados en otros grupos poblacionales como las personas LGBTQ+, los niños, niñas y adolescentes, entre otros, sino, por el contrario, conduce al reconocimiento de que los impactos diferenciados desproporcionados que recaen sobre personas en situación de discapacidad, mujeres y personas mayores son un reflejo de esos impactos desproporcionados que cada grupo poblacional padece de manera específica y diferenciada.

La investigación que en este producto se expone fue desarrollada por investigadores comunitarios habitantes de la Comuna 2 que en sus propias vidas experimentan los hallazgos que aquí se presentan, lo cual reafirma el carácter humano, social y comunitario de la investigación. Estas personas realizaron una serie de técnicas de investigación para la recolección de la información, recorriendo el territorio que habitan bajo la mirada del investigador social,

lo cual permite una reconfiguración de las lógicas con base en las cuales se habita el propio territorio, dimensionando los factores de riesgo de sus propios derechos humanos y de sus vecinos y compañeros de territorio. Esto reafirma que la investigación social debe tener como punto de partida y punto de llegada la reflexión sobre la experiencia social propia en aras de reedificar las formas de habitar el mundo. Esta investigación que se presenta es un ejemplo paradigmático de cómo la investigación permite construir consciencias críticas y modificar las formas de observar y abordar el mundo.

Este producto de investigación refleja las principales problemáticas en materia de movilidad y espacio público y las formas en las cuales ello afecta los derechos humanos de la población habitante de la Comuna 2 (Santa Cruz), y se constituye en un insumo básico para la construcción de soluciones a corto, mediano y largo plazo que permitan transformar las dinámicas propias del territorio en aras de fortalecer la calidad de vida de sus habitantes. La investigación social debe tener como fin la búsqueda de soluciones ante las diferentes situaciones y problemas sociales y confío en que este producto tiene la potencia de lograr importantes transformaciones en el territorio. •

Alejandro Gómez Restrepo *Coordinador de investigación.*

Descripción metodológica

Problema de investigación.

Los habitantes de la Comuna 2 de Medellín, llamada Santa Cruz, han padecido de numerosas vulnerabilidades, especialmente relacionadas con condiciones de pobreza y pobreza extrema, así como exclusión social y económica. Ello se potencia en virtud de la falta de gobernabilidad y la presencia y control del territorio por parte de grupos al margen de la ley y la ausencia de presencia institucional. Adicionalmente, dicha Comuna ha sido un lugar de recepción de desplazamientos forzados. Según el Plan de Desarrollo Comunal, realizado por la Alcaldía de Medellín en 2014, existen graves condiciones sociales que afectan la calidad de vida de los habitantes. Allí se señala que, según el Índice de Calidad de Vida y el Índice Multidimensional de Condiciones de Vida, “la Comuna 2 Santa Cruz se encuentra por debajo del promedio de la ciudad que para el año 2013 estaba en 83,89 sobre el valor de 100” (p. 38).

Adicionalmente, según el Estudio sobre la situación de los Derechos Humanos en la Comuna 2 (Santa Cruz) de Medellín en el año 2019 realizado por el Observatorio de DDHH de la Comuna 2, en el territorio se producen múltiples situaciones que amenazan y afectan directamente los DDHH de la población que la habita. Resulta particularmente alarmante que “el 75% de los encuestados manifiestan que han presenciado o conocieron personas a las que les quitaron la vida en la Comuna 2 Santa Cruz” (p. 61). Sumado a ello, en clave de movilidad, en dicho informe se señala que:

Para el 72,4 % de las personas encuestadas de los diferentes grupos poblacionales, la movilidad en la Comuna 2 – Santa Cruz no presenta buenas condiciones; los problemas generados por la movilidad no son sólo la congestión o la mala comunicación, como pareciera deducirse del tratamiento prioritario que dan a estos asuntos los medios de comunicación. Hay un gran número de impactos ambientales y sociales que produce el transporte motorizado, que tienen una fuerte y negativa repercusión en la calidad de vida de las personas.

Todos juntos suponen de forma conjunta una significativa pérdida de habitabilidad de la comuna. (...) En definitiva, el excesivo uso del automóvil por las calles demasiado estrechas y sin aceras de Santa Cruz es la principal causa de los problemas de congestión, ruido, contaminación del aire, siniestralidad y elevados costes del transporte en la comuna. (p. 61.)

Ahora bien, ello resulta fundamental en clave de movilidad y espacio público, dado que situaciones problemáticas que se produzcan en ellos se constituyen en potenciales factores de riesgo que amenazan o afectan directamente los DDHH. El espacio público se refiere a los espacios “en los que el acceso y la permanencia es libre” (Sentencia C-204, 2019, p. 27; Sentencia C-489, 2019, p. 39), siendo este, además, comprendido como un derecho colectivo y como un valor constitucional en Colombia. Por su parte, la movilidad se refiere a “la suma de desplazamiento que hacen los ciudadanos para acceder a los servicios necesarios para el quehacer diario” (Velásquez, 2015, p. 49). Expertos han señalado que en el modelo urbano actual las ciudades son fragmentadas, crecientes y desiguales y que en este marco el “espacio público es transformado en espacio conectivo, es decir,

tienden a concentrarse con una sola función: la de facilitar el desplazamiento de personas y mercancías a una velocidad adecuada, disminuyendo la posibilidad de prácticas sociales en esos espacios” (Velásquez, 2015, p. 40). En consecuencia, el “espacio público, lugar de acogida de múltiples funciones, encuentro y socialización, es expropiado para la circulación, dedicado ahora al simple paso de vehículos” (Velásquez, 2015, p. 40). De allí la relación intrínseca entre movilidad y espacio público, asunto que implica comprender que las personas habitan el espacio público constantemente en aras de sus desplazamientos, es decir, el espacio público y la movilidad se tornan asuntos cotidianos, de allí que situaciones conflictivas o de exposición a riesgos que se presenten en la movilidad y el espacio público resultan factores fundamentales para la calidad de vida y, en general, el goce y disfrute de los DDHH de las personas. Por lo anterior, la presente investigación parte de la pregunta problema: *¿De qué manera las problemáticas asociadas con la movilidad y el espacio público representan factores de riesgo que impactan en los DDHH de los habitantes de la Comuna 2 (Santa Cruz) de Medellín?* •

Objetivos

General:

Analizar las formas en las cuales las problemáticas asociadas a la movilidad y el espacio público representan factores de riesgo que impactan en los DDHH de los habitantes de la Comuna 2 de Medellín.

1

Identificar los conceptos de movilidad y espacio público como factores de riesgo que impactan DDHH.

2

Identificar el contenido de los DDHH: vida, integridad personal, salud y principio de igualdad y no discriminación.

3

Relacionar la información rastreada de acuerdo con el contenido de los DDHH delimitados.

4

Identificar los impactos desproporcionados de las problemáticas de la movilidad y el espacio público como factores de riesgo en los tres grupos poblacionales delimitados: personas en situación de discapacidad, mujeres y personas mayores. •

Metodología

- La presente investigación es de naturaleza cualitativa donde se ponen en común el rastreo de documentos y normativa base sobre DDHH, movilidad y espacio público con otras técnicas de investigación social, haciendo énfasis en las técnicas interactivas las cuales son herramientas utilizadas para la recolección de datos que, según Chacón et al (2002), consisten en “dispositivos que activan la expresión de las personas y facilitan el hacer ver, hacer hablar, hacer recuperar, hacer recrear y hacer analizar; son mecanismos que permiten visibilizar sentimientos, vivencias y formas de ser, creer, pensar, actuar, sentir y relacionar” (p. 48). Por ello resulta llamativo recolectar la información por medio de estas; no obstante, también fueron utilizadas otras técnicas de recolección de información cualitativa, específicamente las entrevistas semiestructuradas, que, si bien no son de este orden en tanto su apuesta grupal, las entrevistas tienen su justificación por el carácter individual que tiene y la posibilidad de emergencia de datos que en lo grupal no se da. Por ello, se utilizaron las técnicas interactivas de la cartografía social, la foto lenguaje y foto imagen y el árbol de problemas. A las anteriores técnicas se suman la observación en campo y las entrevistas abiertas o semiestructuradas. El equipo de investigación se dividió en tres grupos para aplicar los instrumentos relacionados con las tres franjas (o zonas) en las que se encuentra dividida la Comuna 2. Cada equipo aplicó los instrumentos y técnicas y construyó un informe de investigación a partir del cual se construyeron los análisis del presente producto. •

Resultados de la investigación

I. - MARCO DE ANÁLISIS.

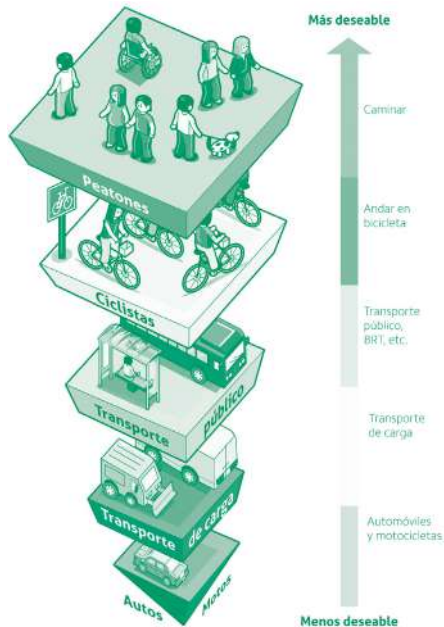
1. - La movilidad y espacio público como factores de riesgo que impactan DDHH.

La movilidad y el espacio público son conceptos clave cuando se observan las dinámicas de las relaciones humanas en las ciudades. En términos generales, las personas desenvuelven sus vidas en la calle, la plaza, el parque, es decir, en el espacio abierto. El espacio público es un concepto multidimensional que es a la vez “urbanístico y a la vez político” (Aramburu, 2008, p. 3), pero también es sociológico y jurídico. En términos simples, el espacio público es el espacio común donde se dan los intercambios sociales (Sato, 2012; Tapia, 2022; Casals, 2022). En este sentido, “la característica distintiva del espacio público es su grado de accesibilidad o la posibilidad de su uso sin restricciones para cualquier persona”, por ello, “el espacio público es el espacio de uso público” (Schlack, 2017, p. 26).

Además, en aras de sus acciones cotidianas como desplazarse hacia el lugar de trabajo, hacia los lugares de estudio, hacia lugares para el encuentro con familiares y amigos, la movilidad resulta un factor fundamental para las relaciones sociales. Para Gamboa (1999), en las ciudades actuales se torna problemático que “la forma de los elementos que conforman el espacio público ya no corresponde a las necesidades actuales y esto es principalmente un problema de planificación, histórico” (p. 2), pues se relaciona con el crecimiento desmesurado de las ciudades y las múltiples transformaciones que experimentan que generan complejos retos de planificación. Además, sostiene el autor que la creciente importancia del automóvil ha conducido “a una planificación del acelerado crecimiento de la ciudad basándose principalmente en una estructura portante concebida en términos de plan vial” (Gamboa, 1999, p. 2), lo cual privilegia la movilidad y el transporte. De ello se deriva que actualmente “uno de los principales retos de la ciudad contemporánea ha sido el de satisfacer los requerimientos de todas las formas de movilidad que los diferentes grupos sociales exigen para suplir sus necesidades en contextos urbanos” (Serrano, 2019, p. 18).

Lo anterior conduce a que la movilidad resulte un factor fundamental en la vida diaria de las personas. La movilidad se comprende como “la suma

de desplazamiento que hacen los ciudadanos para acceder a los servicios necesarios para el quehacer diario” (Velásquez, 2015, p. 49). En la actualidad, dada la importancia de la movilidad, el “espacio público es transformado en espacio conectivo, es decir, tienden a concentrarse con una sola función: la de facilitar el desplazamiento de personas y mercancías a una velocidad adecuada, disminuyendo la posibilidad de prácticas sociales en esos espacios” (Velásquez, 2015, p. 40). En consecuencia, el “espacio público, lugar de acogida de múltiples funciones, encuentro y socialización, es expropiado para la circulación, dedicado ahora al simple paso de vehículos” (p. 40). De allí la relación intrínseca entre movilidad y espacio público, asunto que implica comprender que las personas habitan el espacio público constantemente en aras de sus desplazamientos, es decir, el espacio público y la movilidad se tornan asuntos cotidianos, de allí que situaciones conflictivas o de exposición a riesgos que se presenten en la movilidad y el espacio público resultan factores fundamentales para la calidad de vida y, en general, el goce y disfrute de los DDHH de las personas. Estas modificaciones en la forma de comprender el espacio público y la movilidad han conducido a la emergencia de la categoría movilidad sostenible, la cual, enfocándose en garantizar la calidad de vida de los ciudadanos, plantea una pirámide de importancia donde se privilegia al peatón, tal y como se observa en la siguiente gráfica.



De esta forma, los peatones son puestos en el primer escalón dado que es la forma de desplazamiento más universal y, a la vez, más vulnerable ante riesgos. A ello se suma tener menos impactos medioambientales. Asimismo, aquí se

privilegia a los grupos poblacionales más vulnerables como personas con movilidad reducida y personas mayores. En el segundo escalón se ubican las bicicletas, dado nuevamente su menor impacto medioambiental y las altas vulnerabilidades a las que se exponen sus usuarios. Luego está el transporte público, el transporte de carga y de último se encuentran los autos a motor que generan altos impactos medioambientales y se constituyen en fuentes de riesgo para peatones y ciclistas.

Ahora bien, desde una perspectiva jurídica, la Corte Constitucional colombiana ha analizado en su jurisprudencia el espacio público y ha señalado que con este concepto se refiere a los espacios “en los que el acceso y la permanencia es libre, no existen códigos de comportamiento o de vestuario particulares” (Sentencia C-204, 2019, p. 27; Sentencia C-489, 2019, p. 39). Además, diferencia estos de los espacios privados los cuales “son lugares cerrados, donde el acceso y la permanencia exigen autorización o consentimiento del morador” (Sentencia C-204, 2019, p. 28); de los semipúblicos que son “las oficinas públicas o de entidades prestadoras de servicios públicos, los bancos, los centros comerciales, los locales comerciales, los estadios y los cines”, los cuales “aunque no son lugares públicos, se encuentran abiertos a él” (Sentencia C-204, 2019, p. 28), y de los semipriva-

dos los cuales “sí permiten el ingreso únicamente a quienes detenten la calidad de miembros de la institución o comunidad; exigen el cumplimiento de unos determinados parámetros de comportamiento que responden a estándares que caracterizan a dicha comunidad” (Sentencia C-204, 2019, p. 28).

Por otra parte, la misma Corte Constitucional ha comprendido el espacio público como un derecho colectivo y un valor constitucional. Si bien constitucionalmente no hay una definición de espacio público, el Código Nacional de Seguridad y Convivencia en su artículo 139 señala que:

Es el conjunto de muebles e inmuebles públicos, bienes de uso público, bienes fiscales, áreas protegidas y de especial importancia ecológica y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el territorio nacional.

Constituyen espacio público: el subsuelo, el espectro electromagnético, las áreas requeridas para la circulación peatonal, en bicicleta y vehicular; la recreación pública, activa o pasiva; las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías y aislamientos de las edificaciones, fuentes de agua,

humedales, rondas de los cuerpos de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares; las instalaciones o redes de conducción de los servicios públicos básicos; las instalaciones y los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones; las obras de interés público y los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos, paisajísticos y artísticos; los terrenos necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales; los terrenos necesarios de bajamar, así como sus elementos vegetativos, arenas, corales y bosques nativos, legalmente protegidos; la zona de seguridad y protección de la vía férrea; las estructuras de transporte masivo y, en general, todas las zonas existentes y debidamente afectadas por el interés colectivo manifiesto y conveniente y que constituyen, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo. (Ley 1801 de 2016)

En este sentido, todas las zonas para el uso o el disfrute colectivo se entenderán como espacio público, de allí su relación directa con la movilidad urbana, la cual debe ser comprendida a escala humana. Lo anterior dado que la Corte comprende que “la integridad del espacio público concurre en la construcción de relaciones sociales a partir de las cuales cada individuo se reconoce como miembro de una comunidad y se relaciona con otros para la satisfacción de sus intereses y necesidades” (Corte

Constitucional, Sentencia C-062, 2021, p. 25). Resulta clave, en consecuencia, comprender que circunstancias que ocurran en la movilidad y el espacio público afectan cotidianamente a las personas y, por ende, pueden ser factores de riesgo que afecten los DDHH. •

2. - Las obligaciones estatales en materia de DDHH: vida, la integridad personal, la salud y el principio de igualdad y no discriminación.

Desde la perspectiva del derecho internacional de los derechos humanos, las obligaciones en materia de derechos humanos para un Estado están descritas en todos aquellos tratados de DDHH de los cuales es parte. En este sentido, las obligaciones en DDHH de los Estados de la región americana se desprenden de los instrumentos convencionales del Sistema Interamericano de Derechos Humanos, específicamente de la Convención Americana sobre Derechos Humanos (CADH). Así pues, el artículo 1.1 de la CADH establece las obligaciones generales de respeto y garantía, frente a todos los derechos protegidos por la misma. La obligación de respeto es de carácter negativo e implica para el Estado el “abstenerse de inferir con el ejercicio de tales derechos” (Lesdema, 2004, p. 77).

Por su parte, la obligación de garantía es de carácter positivo y su cumplimiento implica que se deben adoptar las medidas necesarias para asegurar el ejercicio de los derechos consagrados en la Convención. Dentro de esta obligación de garantía se encuentra la de realizar acciones preventivas que imposibiliten la injerencia de terceros en los derechos de otros particulares. A renglón seguido, la Convención señala que las obligaciones generales deben efectuarse, “sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.” (Organización de Estados Americanos, [OEA], 1961). Así, las obligaciones generales se resumen en respeto, garantía y no discriminación.

Por su parte, la Corte Interamericana de Derechos Humanos desde el Caso Velázquez Rodríguez vs. Honduras de 1988 ha establecido que, para cumplir con la CADH, se debe direccionar todo el aparato estatal con el objetivo de asegurar jurídicamente el libre y pleno ejercicio de los DDHH, esto implica una serie de acciones puntuales que se concretan así: un deber de prevención que abarca todas aquellas medidas de carácter jurídico, político, administrativo y cultural que promuevan la salvaguarda de los derechos humanos;

un deber de investigar conductas que afectan los derechos protegidos en la CADH a través de una investigación seria, imparcial y efectiva, usando todos los medios legales disponibles a su alcance para identificar a los responsables; un deber de enjuiciar y sancionar a los responsables aplicando penas proporcionales y, por último, un deber realizar el restablecimiento del derecho afectado y la reparación de los daños generados por la afectación a los DDHH, lo cual se ha edificado a partir del concepto de reparación integral. •

2.1. - Derecho a la vida.

De acuerdo con la Corte Interamericana de Derechos Humanos, “el derecho a la vida es un derecho humano fundamental, cuyo goce es un prerequisite para el disfrute de todos los demás derechos humanos” y, en razón de ese carácter de fundamental “no son admisibles enfoques restrictivos del mismo” (Caso Niños de la Calle Vs. Guatemala, 1999, p. 40). En esencia, el derecho a la vida comprende dos dimensiones, una negativa que señala el derecho de todo ser humano de no ser privado de la vida arbitrariamente, y otra positiva cuya garantía requiere que los Estados adopten todas las medidas apropiadas para protegerla y preservarla. De igual manera, la Corte ha señalado el deber del Estado de “adoptar medidas

positivas, concretas y orientadas a la satisfacción del derecho a una vida digna, en especial cuando se trata de personas en situación de vulnerabilidad y riesgo, cuya atención se vuelve prioritaria” (Caso Comunidad Indígena Yakye Axa Vs. Paraguay, 2004, p. 88).

Jurisprudencialmente, la Corte Interamericana ha entendido que esta obligación se re- fuerza por lo dispuesto en el art. 26 de la CADH, respecto a la adopción de medidas progresivas, adecuadas para consolidar la materialización de los Derechos Económicos Sociales, Culturales y Ambientales DESCA. En ese sentido, un análisis respecto de la garantía del derecho a la vida en condiciones de existencia digna, debe hacerse en clave de alguno de los DESCA y atendiendo a la condición de vulnerabilidad y/o riesgo de la persona. Así lo ha hecho la Corte en lo relativo a niños y niñas, como sucedió en el caso Villagrán Morales y otros vs. Guatemala o en comunidades indígenas como en Nuestra Tierra vs Argentina.

En suma, la relación del derecho a la vida —y la consecuente obligación de “generar las condiciones de vida mínimas compatibles con la dignidad de la persona humana” (Corte Interamericana de Derechos Humanos, caso Instituto de Reeducación del Menor, 2004, p. 96) y a no producir con-

diciones que la dificulten o impidan— con el deber de desarrollo progresivo de los DESC del artículo 26 de la CADH surge en forma explícita. De igual forma, de acuerdo a Beloff y Clérigo (2016, p.152) existe una clara relación de interdependencia de derechos, pues el contenido de las obligaciones estatales de adoptar medidas orientadas a la satisfacción del derecho a una vida digna se mide en forma explícita por derechos sociales que surgen del PIDESC y del Protocolo de San Salvador. •

2.2. - Derecho a la integridad personal.

El artículo 5 de la CADH señala que “toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral” (OEA, 1969), quedando expresamente prohibidos la tortura y las penas o tratos crueles, inhumanos o degradantes. La infracción a este derecho “es una clase de violación que tiene diversas connotaciones de grado y [...] cuyas secuelas físicas y psíquicas varían de intensidad según los factores endógenos y exógenos que deben ser demostrados en cada situación concreta” (Corte Interamericana de Derechos Humanos, Caso Loayza Tamayo Vs. Perú, 1997, p. 28). Los primeros se refieren a las características del trato, tales como la duración, el método utilizado o el modo en que fueron infligidos los padecimientos, así como los efectos físicos y mentales que estos

pueden causar. Los segundos remiten a las condiciones de la persona que padece dichos sufrimientos, entre ellos la edad, el sexo, el estado de salud, así como toda otra circunstancia personal (Corte Interamericana de Derechos Humanos, Caso Loayza Tamayo Vs. Perú, 1997).

Ahora bien, no solo es posible el análisis de la vulneración de este derecho una vez se haya ocasionado la afectación, por el contrario, la Corte Interamericana ha sostenido que la mera amenaza de que ocurra una conducta prohibida por el artículo 5 de la Convención, cuando sea suficientemente real e inminente, puede en sí misma estar en conflicto con el derecho a la integridad personal (Corte Interamericana de Derechos Humanos, Caso Masacre de Santo Domingo Vs. Colombia, 2012). En su jurisprudencia la Corte ha desarrollado ampliamente los ámbitos de afectación de la integridad personal, a saber, la tortura, las desapariciones forzadas y la violencia sexual. Además, en otros escenarios, se ha clarificado los factores que inciden en que la afectación de este derecho sea más intensa en algunos casos que en otros frente a circunstancias similares. Se ha determinado, por ejemplo, que existe afectación del derecho a la integridad personal en casos de aislamiento e incomunicación, afectación a la integridad psíquica frente a amenazas reales e inminentes o frente a

condiciones carcelarias que no cumplen con requisitos de higiene y salubridad, así como la interrelación con el derecho a la salud. •

2.3. - Derecho a la salud.

El derecho a la salud está consagrado en múltiples tratados internacionales de DDHH: en el artículo 25.1 de la Declaración Universal de Derechos Humanos; el artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, el artículo 10 del Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Económicos, Sociales y Culturales, entre otros. Interpretando estos instrumentos, la Corte Interamericana en el Caso Cuscul Pivaral y otros vs. Guatemala de 2018 señala que todo ser humano tiene derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud que le permita vivir dignamente, entendiendo la salud como la ausencia de afecciones o enfermedades y también a un estado completo de bienestar físico, mental y social, derivado de un estilo de vida que permita alcanzar a las personas un balance integral. En ese sentido, el Tribunal Interamericano ha precisado el deber estatal de asegurar el acceso de las personas a servicios esenciales de salud, garantizando una prestación médica de calidad y eficaz, así como de impulsar el mejoramiento de las condiciones de salud de la población.

Por su parte, el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de la Organización de las Naciones Unidas, Comité DESC, en su Observación General N° 14 sobre el derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud, señala las obligaciones en cabeza del Estado, así como una serie de elementos esenciales e interrelacionados, que deben satisfacerse en materia de salud. A saber: disponibilidad, accesibilidad, aceptabilidad y calidad. Primero, la disponibilidad consiste en que los establecimientos, bienes y servicios de salud sean suficientes, así como los centros de atención y programas de salud (párr. 12.a). Segundo, la accesibilidad implica que estos establecimientos, bienes y servicios sean accesibles sin discriminación alguna, la cual a su vez implica cuatro dimensiones superpuestas: no discriminación, que consiste en que aquellos sean “accesibles, de hecho y de derecho, a los sectores más vulnerables y marginados de la población” (párr. 12.b); accesibilidad física, que consiste en que aquellos “deberán estar al alcance geográfico de todos los sectores de la población” (párr. 12b); accesibilidad económica (asequibilidad), en virtud de la cual los establecimientos, bienes y servicios de salud deberán estar al alcance de todos en términos económicos y el acceso a la información sobre programas de salud. Tercero, la aceptabilidad que consiste en que aquellos “deberán ser respetuosos de la ética

médica y culturalmente apropiados” (párr. 12.c). Y cuarto, la calidad que consiste en que dichos establecimientos, bienes y servicios de salud sean “apropiados desde el punto de vista científico y médico y ser de buena calidad” lo cual requiere de “personal médico capacitado, medicamentos y equipo hospitalario científicamente aprobados y en buen estado, agua limpia potable y condiciones sanitarias adecuadas” (párr. 12.d).

En relación con el derecho a la salud en clave de la salud mental, el PIDESC establece un marco jurídicamente vinculante para el derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud mental. Este marco se complementa con las normas jurídicas establecidas, por ejemplo, por la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer y la Convención sobre los Derechos del Niño. De igual forma, los Estados tienen la obligación de respetar, proteger y hacer efectivo el derecho a la salud mental en las leyes, reglamentos, políticas, medidas presupuestarias, programas y otras iniciativas de ámbito nacional (Comité DESC, Observación General N° 14). De acuerdo con el Informe del Relator Especial sobre el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental (2020),

el derecho a la salud mental incluye, además, obligaciones inmediatas y la exigencia de adoptar medidas deliberadas, concretas y orientadas a la realización progresiva de otras obligaciones. En cuanto al derecho a la salud mental, esto se traduce en la elaboración de una estrategia nacional de salud mental con una hoja de ruta que conduzca a dejar atrás los tratamientos coercitivos y a adoptar la igualdad de acceso a los servicios de salud mental basados en los derechos, que incluye la distribución equitativa de los servicios en la comunidad (Consejo de Derechos Humanos, Derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental, 2017). •

II. - HALLAZGOS.

3. - Análisis de la información rastreada en clave de DDHH.

Tal y como señaló previamente, la información se rastreó a través de la utilización de diferentes técnicas de investigación, específicamente: el árbol de problemas, la cartografía social, la etnografía y observación en campo, el fotolenguaje y foto imagen y las entrevistas abiertas o semiestructuradas. Inicialmente, el árbol de problemas se construyó con todo el equipo de investigación,

pero luego se conformaron tres grupos de trabajo que aplicaron las técnicas respecto a la franja territorial de la Comuna 2 asignada y a partir de ello construyeron informes de investigación que son los insumos para el presente análisis.

Respecto al árbol de problemas, se inició analizando el Plan de Movilidad Segura de Medellín 2014-2024 y se identificó como macro-problema lo relativo a la seguridad vial en Medellín como principal factor de conflictividad y vulnerabilidad de DDHH relacionada con movilidad y espacio público. Dentro de este se identificaron como principales factores: los comportamientos, hábitos y conductas seguras de los usuarios de las vías y el control y la supervisión de los vehículos y equipos de seguridad. Respecto al primer factor, se identificaron como sub-problemas: el irrespeto a las normas de tránsito por parte de los usuarios de las vías, el incremento en la incidencia de eventos viales con motociclistas, peatones y ciclistas, la baja cobertura del Proyecto de Educación Vial de la Secretaría de Movilidad, la carencia de programas de educación vial en instituciones educativas, la debilidad en Planes de Movilidad Segura en el sector público y privado, el insuficiente control de los factores de riesgo en la Movilidad y la baja utilización del Sistema Integrado de Transporte.

Respecto al segundo factor, se identificaron como sub-problemas: la insuficiencia de controles de las condiciones técnico-mecánicas de los vehículos, la insuficiencia de controles de los dispositivos e implementos de seguridad, la insuficiencia de seguimiento y control de los esquemas de operación del transporte público colectivo e individual, la insuficiencia de recursos tecnológicos para el monitoreo y control de los vehículos y las vías y el uso inadecuado de implementos y dispositivos de seguridad para motociclistas y usuarios de la bicicleta. De ello se puede presentar una primera conclusión consistente en que las problemáticas asociadas a la seguridad vial se constituyen en un importante factor de riesgo que amenaza la vida, la integridad personal y la salud de los habitantes de la Comuna 2 de Medellín. Ello se encuentra sumamente relacionado con: por un lado, la falta de educación vial, respecto de lo cual se deberá fortalecer lo comprendido en la Ley 1503 de 2011 sobre seguridad vial y, por otro lado, la falta de control institucional.

Ahora, con relación a los hallazgos luego de la aplicación de las demás técnicas de investigación, ello se efectuó a través del trabajo de tres grupos enfocados en las tres franjas zonales de la Comuna 2; sin embargo, pueden extraerse conclusiones globales respecto a todo el territorio: se identificaron como principales causas de los

problemas de movilidad y espacio público: la falta de señalización, la ausencia de semáforos, el mal estado de la malla vial, la errónea ubicación de los paraderos de transporte público, la falta de andenes, las invasiones de espacio público por parte de automóviles y otros medios de transporte así como de escombros y desechos, la imprudencia de conductores y peatones relacionada con la falta de educación vial y la existencia de obras que afectan la movilidad. Adicionalmente, se destaca la afluencia de rutas de transporte público terrestre que hay con otras modalidades improvisadas o ilegales: “moto taxi”, el cual es un medio de transporte controlado por los grupos al margen de la ley y los llamados “chiveros” que se estacionan cerca las estaciones del Metro y hacen recorridos cortos al interior de los barrios y viceversa.

De ello se derivan diferentes consecuencias, entre ellas, la violencia que se da en la vía pública, problemas ambientales derivados del alto uso de medios de transporte que utilizan combustibles no renovables, la misma pérdida de combustible por los medios de transporte como buses y automóviles, la generación de retrasos en los desplazamientos que conducen a situaciones de estrés, ansiedad y depresión y que generan menos tiempo para actividades productivas o recreativas así como dolencias físicas. Todo ello conduce también a una

sensación generalizada de temor, preocupación e inseguridad en las vías, especialmente fruto de que han ocurrido numerosos accidentes. Todo ello conduce a la afirmación de que estas circunstancias afectan gravemente la calidad de vida, la integridad física, psíquica y moral y generan afectaciones a la salud tanto física como mental.

En adición, es preciso señalar que existen unas zonas que han sido denominadas en la investigación como puntos estrellas donde se dan la mayor ocurrencia de accidentes fruto de generarse condiciones particulares que propician ello, así como conflictos entre los habitantes del territorio. De esta forma, se puede evidenciar que en la Franja 1 los puntos estrellas son: la Calle 105 con la Carrera 52, es decir, las cercanías de la Estación Acevedo del Metro de Medellín, el punto comercial conocido como Mandingas ubicada en la carrera 50B y en el sector denominado El Playón, también el sector conocido como Pablo VI y en la carrera 49 con la calle 104 y 105 donde se observa una alta concentración de residuos y desechos. En la Franja 2 los puntos estrellas o críticos son la Carrera 46 con la calle 107 donde se observa alta cantidad de desechos en los andenes así como ocupación de estos por automóviles y motocicletas parqueadas, también la calle 105A con la carrera 47 donde se da una alta congestión vehicular y no existen sen-

deros peatonales, además la Carrera 49 con 104 sector conocido como Villa del Socorro donde se observa alta congestión vehicular y automóviles parqueados en andenes peatonales lo que impide el tránsito de peatones y la Calle 103 con carrera 48 donde hay una alta concentración de desechos. En la Franja 3 los puntos críticos son la Carrera 49 con la Calle 102 donde no hay senderos peatonales, la Estación Tricentenario del Metro donde se da una alta concentración de vehículos, también el Centro Intergeneracional ubicado en la carrera 49 con la calle 98, la entrada a la Iglesia Asunción y al colegio Arzobispo García ubicado entre la carrera 49 y la 51 con la calle 99 y el Colegio La Asunción ubicada en la carrera 46 con las calles 99 y 100 donde se observa una alta invasión del espacio público. •

4. - Impactos desproporcionados en grupos vulnerables: personas en situación de discapacidad, mujeres y personas mayores.

4.1 - Principio de igualdad y no discriminación y el impacto desproporcionado.

El principio de igualdad y no discriminación se constituye en “uno de los pilares de cualquier sistema democrático” (CIDH, 2018, párr. 46) y como la piedra angular de la protección de los derechos

humanos tanto en el ámbito internacional como en el nacional. Este se encuentra consagrado como tal en múltiples tratados de derechos humanos, verbigracia, en los artículos 1.1 y 2 de la CADH, así como en el artículo 13 de la Constitución Política de Colombia. Como tal, posee un carácter fundamental para la salvaguardia de los derechos humanos tanto en el derecho internacional como en el interno. Dicho principio consagra dos deberes: por un lado, una obligación de tipo negativa, es decir, de abstención que consiste en no realizar actos discriminatorios y, por otro lado, una obligación de tipo positiva, es decir, de hacer que consiste en expedir leyes y emprender acciones específicas que permitan transformar la situación existencial de grupos poblacionales que se encuentren en situaciones estructurales de discriminación.

Por consiguiente, los Estados tienen la obligación de no introducir en su ordenamiento jurídico regulaciones discriminatorias, y de combatir las prácticas discriminatorias. En ese sentido surge la prohibición del Estado de discriminar de forma directa e indirecta. Frente a la segunda, la Corte Interamericana (Caso Comunidad Indígena Xákmok Kásek Vs. Paraguay, 2010, p. 70) señala que los casos de discriminación indirecta se ven reflejados en el impacto desproporcionado de normas, acciones, políticas o en otras medidas que, aun cuando sean o

parezcan ser neutrales en su formulación, o tengan un alcance general y no diferenciado, produzcan efectos negativos para ciertos grupos vulnerables. Adicionalmente los Estados están obligados a realizar acciones afirmativas tendientes a revertir o cambiar situaciones discriminatorias existentes en sus sociedades, en perjuicio de determinado grupo de personas. “Esto implica el deber especial de protección que el Estado debe ejercer con respecto a actuaciones y prácticas de terceros que, bajo su tolerancia o aquiescencia, creen, mantengan o favorezcan las situaciones discriminatorias” (Comisión Interamericana de Derechos Humanos, Informe de Fondo V.R.P y V.P.C. Vs. Nicaragua, 2016, p. 26).

Por su parte, la Corte Constitucional colombiana también ha revisado a profundidad el artículo 13 constitucional identificando sus elementos normativos y ha señalado que, respecto a la obligación de adoptar medidas de protección, esta se encuentra consagrada en el inciso segundo de dicho artículo donde se “establece un deber de promoción y un mandato de adopción de medidas en favor de grupos discriminados o marginados” (Sentencia C-586 de 2016, p.28). Respecto al primero, esto es el deber de promoción, la Corte ha identificado que “se relaciona con la obligación que tiene el Estado de construir políticas públicas y programas que permitan disminuir las desigualdades reales existentes”

(Sentencia C-586 de 2016, p.28). Ello implica el cumplimiento de la dimensión prestacional de los derechos humanos, en especial de los económicos, sociales y culturales. De esta forma, en aras de cumplir con este mandato el Estado debe “destinar recursos, establecer instituciones o fijar políticas públicas encaminadas a la realización” (Sentencia C-586 de 2016, p.28) de dichos derechos. Estas políticas públicas son de diferente naturaleza, por ejemplo, deberán adoptarse políticas públicas en materia de movilidad y espacio público que permitan superar las situaciones de vulnerabilidad y deben ser comprendidas en clave de los grupos poblacionales especialmente vulnerados en quienes recaen impactos desproporcionados diferenciados como las personas en situación de discapacidad, las mujeres y las personas mayores. •

4.2 - Personas en situación de discapacidad

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, reconoce que la discapacidad es un concepto que evoluciona, y que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno. De igual forma, la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra de las Personas con Discapacidad señala que el concepto de discapacidad se

refiere a “una deficiencia física, mental o sensorial, ya sea de naturaleza permanente o temporal, que limita la capacidad de ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria, que puede ser causada o agravada por el entorno económico y social” (Organización de Estados Americanos, 1999, art. 1). Adicionalmente, en el artículo 3 de la misma Convención se establecen las obligaciones de los Estados en materia de discapacidad, específicamente la de “adoptar las medidas de carácter legislativo, social, educativo, laboral o de cualquier otra índole, necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad” (Organización de Estados Americanos, 1999, art. 3).

Puntualmente en lo que respecta a las discapacidades motrices y sensoriales, específicamente en la visión, el artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de Personas con Discapacidad prescribe que los Estados “deben adoptar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, entre ellas” (Organización de Naciones Unidas [ONU], Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, 2006, Art. 20). Así mismo, los Estados deben facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad y el acceso a formas de asistencia humana

o animal e intermediarios, tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, incluso poniéndolos a su disposición a un costo asequible. En el mismo sentido, el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad señala que la accesibilidad es una condición previa y un medio para lograr la igualdad de hecho para todas las personas con discapacidad. De esta manera, los Estados deben abordar la accesibilidad del entorno construido y el transporte público, así como de los servicios de información y comunicaciones, que deben ser accesibles y que todas las personas con discapacidad deben poder utilizar en igualdad de condiciones con las demás personas (Observación General N° 6 sobre la igualdad y la no discriminación, 2018).

Frente a esta población se concluye que las situaciones problemas relacionadas con la movilidad y el espacio público tienen un impacto diferenciado sobre las personas en situación de discapacidad, pues generan problemas de accesibilidad al generarse mayores barreras para sus desplazamientos y, por ende, mayores barreras para la garantía de sus derechos. Ello tiene especial connotación en clave de personas con movilidad reducida o usuarios de sillas de ruedas pues se encuentran expuestas a accidentes que ponen en peligro su vida, integridad personal y salud. •

4.3 - Mujeres

El derecho de las mujeres a vivir una vida libre de violencia es un principio fundamental del derecho internacional de los derechos humanos, establecido por el sistema universal como regional de derechos humanos, con deberes jurídicos relativos a la erradicación de la violencia y la discriminación. Estos deberes están basados en los derechos a la igualdad, a la no discriminación, a la vida y a la integridad personal. Las obligaciones y derechos son reconocidos en el marco interamericano en instrumentos especializados como la Convención de “Belém do Pará” y a nivel global por la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer CEDAW. Estos instrumentos aluden al deber de los Estados de actuar con la debida diligencia requerida para prevenir, proteger, investigar, sancionar y reparar toda violación a los derechos humanos de las mujeres. Todo ello debe comprenderse bajo el enfoque interseccional que plantea observar cómo otras condiciones de vulnerabilidad se interconectan con el hecho de ser mujer para exponerlas antes situaciones de vulneraciones específicas y diferenciadas.

Particularmente, el derecho a una vida libre de violencias consagra la obligación de Estados de adoptar medidas preventivas en casos

específicos en los que existe un riesgo de que determinadas mujeres y niñas pueden ser víctimas de violencia y deben garantizar que las mujeres que son víctimas de violencia o están en situación de riesgo de sufrir violencia, tengan acceso a protección y garantías judiciales eficaces (Corte Interamericana de Derechos Humanos, Caso Campo Algodonero Vs. México, 2009). Por su parte, se ha entendido la violencia basada en género en contra de las mujeres como una manifestación de las relaciones de poder históricamente desiguales entre mujeres y hombres que se perpetúa por la persistencia de actitudes y prácticas discriminatorias hacia las mujeres. Así mismo, la Convención Belém do Pará señala que la “violencia contra la mujer es cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito público como en el privado” (OEA, Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer, 2004). Precisamente respecto al ámbito público, la CIDH constata que en América Latina y el Caribe, la calle y el transporte público no son territorios neutrales y los grados de libertad vividos por hombres y mujeres en el espacio público son diferentes. Según los resultados del estudio “Ciudades Seguras, Espacios Públicos Seguros” realizado por ONU Mujeres, el acoso sexual y

otras formas de violencia contra las mujeres y las niñas en los espacios públicos existen en todos los países, tanto en las zonas rurales como en las ciudades (CIDH, Informe sobre Violencia y discriminación contra mujeres, niñas y adolescentes: Buenas prácticas y desafíos en América Latina y en el Caribe, 2019, p. 23). Al respecto, la CIDH recomienda la inclusión en las legislaciones nacionales de normas que sancionen cualquier tipo de violencia que se produzca en el espacio público, principalmente el acoso sexual.

Del análisis de la información se extrae que existen diferentes factores que pueden potenciar la exposición de las mujeres a contextos de vulneración lo cual afecta gravemente su derecho a una vida libre de violencias. Específicamente, la falta de alumbrado público genera que se den espacios de tránsito sumamente oscuros los cuales pueden ser utilizados por agresores para generar conductas de violencias basadas en el género a mujeres, tales como acoso sexual y violación sexual. Ello se ve potenciado con la ausencia de instituciones estatales, especialmente de agentes de policía y tránsito que puedan producir en mayor o menor medida cierta protección a las mujeres ante escenarios de violencia. Adicionalmente, bajo una mirada interseccional, es preciso identificar que las mujeres en estado de embarazo se encuentran aún

más expuestas a riesgos en el marco de la movilidad y el espacio público, dado que su movilidad se reduce lo cual conduce a que, especialmente en los puntos estrella, su vida se encuentre aún más amenazada. Similar situación es observable con las niñas y adolescentes, mujeres en situación de discapacidad y mujeres mayores. •

4.4 - Personas mayores

La Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores subraya que “la persona mayor tiene los mismos derechos humanos y libertades fundamentales que otras personas, y que estos derechos, incluido el de no verse sometida a discriminación fundada en la edad ni a ningún tipo de violencia, dimanen de la dignidad y la igualdad que son inherentes a todo ser humano” (OEA, Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, 2015, párr. 5). Este instrumento consagra el derecho de la persona mayor a la accesibilidad al entorno físico, social, económico y cultural, y a su movilidad personal. A fin de garantizar la accesibilidad y la movilidad personal de la persona mayor para que pueda vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los

Estados Parte adoptarán de manera progresiva medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales (OEA, Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, 2015, art. 20). Respecto a las personas mayores se observan altos impactos desproporcionados que afectan su calidad de vida. Específicamente en el informe de la Franja 1 se afirma que es notable el temor que experimentan las personas mayores quienes manifiestan no sentirse capaces de utilizar las vías por miedo a accidentes. Además, en el informe de la Franja 2 se expresa que la falta de semaforización afecta a las personas mayores porque se ven obligados a transitar de una calle a otra de manera rápida porque no hay semáforos en algunos puntos de la comuna por donde hay alto flujo vehicular, asunto que las expone a accidentes que pueden derivar en vulneraciones a su vida, integridad personal y salud. En consecuencia, se ven condicionadas a usar el espacio público siempre en compañía de personas que realicen servicios de cuidado y apoyo. •

Conclusiones

La movilidad sostenible e inteligente y el espacio público son categorías analíticas que al relacionarse con los derechos humanos se observan como escenarios donde pueden darse potenciales riesgos de afectación y vulneración de derechos, especialmente el derecho a la vida en condiciones dignas, es decir, la calidad de vida. Además, en virtud del principio de interdependencia, al amenazarse este derecho se pueden ver vulnerados otros como el derecho a la integridad personal y el derecho a la salud. Sumado ello, es preciso tener en cuenta que derivado del principio de igualdad y no discriminación, estas afectaciones de derechos deben ser analizadas respecto a los impactos desproporcionados y diferenciados que se generan en ciertos grupos poblacionales.

En la presente investigación se revisaron las categorías de movilidad y espacio público para dotarlas de contenido a la luz de los derechos humanos. Además, se aplicaron una serie de técnicas de recolección de información en aras de rastrear y sistematizar la situación de movilidad y espacio público en la Comuna 2 (Santa Cruz) de Medellín, evidenciando los puntos estrellas o puntos críticos donde se generan mayores situaciones de vulneración de derechos y extrayendo conclusiones relevantes a la luz de los derechos a la vida, la integridad personal y la salud.

Se obtuvieron como hallazgos que se identificaron un número amplio de problemas de movilidad y espacio público, como la falta de señalización, la ausencia de semáforos, el mal estado de la malla vial, la errónea ubicación de los paraderos de transporte público, la falta de andenes, entre otras. De ello se analiza que de los puntos estrella la violencia que se da en la vía pública, problemas ambientales derivados del alto uso de medios de transporte que utilizan combustibles no renovables, la misma pérdida de combustible por los medios de transporte como buses y automóviles, la generación de retrasos en los desplazamientos que conducen a situaciones de estrés, ansiedad y depresión y que generan menos tiempo para

actividades productivas o recreativas, así como dolencias físicas. Todo ello conduce también a una sensación generalizada de temor, preocupación e inseguridad en las vías, especialmente fruto de que han ocurrido numerosos accidentes. Todo ello conduce a la afirmación de que estas circunstancias afectan gravemente la calidad de vida, la integridad física, psíquica y moral y generan afectaciones a la salud tanto física como mental.

Como hallazgos, se identificaron como puntos estrella, en la Franja 1: la Calle 105 con la Carrera 52, es decir, las cercanías de la Estación Acevedo del Metro de Medellín, el punto comercial conocido como Mandingas ubicada en la carrera 50B y en el sector denominado El Playón, también el sector conocido como Pablo VI y en la carrera 49 con la calle 104 y 105 donde se observa una alta concentración de residuos y desechos. En la Franja 2 los puntos estrellas o críticos son: la Carrera 46 con la calle 107 donde se observa alta cantidad de desechos en los andenes así como ocupación de estos por automóviles y motocicletas parqueadas, también la calle 105A con la carrera 47 donde se da una alta congestión vehicular y no existen senderos peatonales, además la Carrera 49 con 104 sector conocido como Villa del Socorro donde se observa alta

congestión vehicular y automóviles parqueados en andenes peatonales lo que impide el tránsito de peatones y la Calle 103 con carrera 48 donde hay una alta concentración de desechos. En la Franja 3 los puntos críticos son: la Carrera 49 con la Calle 102 donde no hay senderos peatonales, la Estación Tricentenario del Metro donde se da una alta concentración de vehículos, también el Centro Intergeneracional ubicado en la carrera 49 con la calle 98, la entrada a la Iglesia Asunción y al colegio Arzobispo García ubicado entre la carrera 49 y la 51 con la calle 99 y el Colegio La Asunción ubicada en la carrera 46 con las calles 99 y 100 donde se observa una alta invasión del espacio público.

Sumado a ello, puede concluirse que estas afectaciones a derechos humanos son diferenciadas y desproporcionadas en personas en situación de discapacidad respecto de la cual se concluye que las situaciones de movilidad y espacio público generan problemas de accesibilidad al generarse mayores barreras para sus desplazamientos y, por ende, mayores barreras para la garantía de sus derechos. Ello tiene especial connotación en clave de personas con movilidad reducida o usuarios de sillas de ruedas pues se encuentran expuestas a accidentes que ponen en peligro su vida, integridad personal y salud.

Además, puede concluirse del análisis de la información que existen diferentes factores que pueden potenciar la exposición de las mujeres a contextos de violencia lo cual afecta gravemente sus derechos humanos. Específicamente, la falta de alumbrado público genera que se den espacios de tránsito sumamente oscuros los cuales pueden ser utilizados por agresores para generar conductas de violencias basadas en el género a mujeres. Ello se ve potenciado con la ausencia de instituciones estatales, especialmente de agentes de policía y tránsito que puedan producir en mayor o menor medida cierta protección a las mujeres ante escenarios de violencia.

Frente a las personas mayores se observan altos impactos desproporcionados que afectan su calidad de vida. Ello especialmente relacionado con el temor que experimentan las personas mayores al manifestar que no se siente capaces de utilizar las vías por miedo a accidentes. A ello se le suma la falta de semaforización que afecta a las personas mayores porque se ven obligados a transitar de una calle a otra de manera rápida pues no hay semáforos en algunos puntos de la comuna por donde hay alto flujo vehicular, asunto que las expone a accidentes que pueden derivar en vulneraciones a su vida, integridad personal y salud.

Bajo el enfoque de derechos humanos, específicamente desde el ámbito del derecho internacional de los derechos humanos, el principal responsable por el respeto y garantía de los derechos humanos es el Estado. Si bien ello no implica que los particulares no tengan responsabilidades ante escenarios de vulneración, el principal llamado a prevenir estas situaciones e intervenirlas en aras de disminuir las vulnerabilidades en el marco de la movilidad y el espacio público es el Estado. En este estudio en concreto, son las entidades municipales las primeras respondientes ante situaciones de derechos humanos y por ende serán quienes deberán construir planes de intervención para transformar la problemática.

A partir de estas conclusiones se presentan las siguientes recomendaciones: resulta fundamental intervenir los espacios de la Comuna 2, particularmente los puntos estrellas, dotando de señalización, creando semáforos y fortaleciendo la señalización. Además, se requiere mayor presencia de entidades del estado que permitan un mayor control e intervención respecto a situaciones conflictivas o amenazas de derechos, como en el caso de las mujeres. También se requiere fortalecimiento de la educación vial y de la solución pacífica de controversias en aras de reducir la conflictividad. Esto resulta fundamental, pues

fortaleciendo la educación vial puede generarse la prevención de accidentes de tráfico e impactar generalizadamente el territorio. No se nombran instituciones como la Secretaría de Transporte Transito y Movilidad.

Todo ello además deberá ser adoptado bajo el enfoque diferencial por lo que deberán adoptarse estrategias específicas para las personas en situación de discapacidad y personas mayores en aras de reducir su alta exposición a factores de riesgo que pueden derivar en vulneraciones a su vida, integridad personal y salud. En suma, se requiere la intervención estatal en aras de dar solución a los problemas relacionados con movilidad y espacio público en aras de fortalecer el respeto y la garantía de los derechos humanos, pues lo que se observa a la fecha es un incumplimiento generalizado de las obligaciones internacionales y constitucionales en materia de respeto y garantía de los derechos humanos y la adopción de acciones afirmativas que protejan a la comunidad en general y especialmente a personas en situación de discapacidad, mujeres y personas mayores.

Adicionalmente, si bien son las entidades estatales municipales las primeras respondientes, estos hallazgos invitan a una reflexión sobre la responsabilidad que tienen todas y todos ante

los riesgos que se suscitan en la movilidad y el espacio público. De allí que sea preciso que cada persona en particular se responsabilice por las maneras en las cuales se comporta en el marco de la movilidad y el espacio público en aras de modificar las propias prácticas que puedan potencialmente afectar a otras personas, en particular a las personas en situación de discapacidad, mujeres y personas mayores. •

Referentes bibliográficos

- Aramburu, M. (2008) Usos y significados del espacio público. *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno* [en línea] (8), Octubre. P. 143-151.
- Beloff, M., & Clérigo, L. (2016). Derecho a condiciones de existencia digna y situación de vulnerabilidad en la jurisprudencia de la Corte Interamericana. *Estudios Constitucionales*, Año 14, N° 1. 139-178. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r18760.pdf>
- Casal, V. (2022). El espacio público, espacio social. *Crítica urbana: revista de estudios urbanos y territoriales*, 5 (22).
- Chacón, B. E., González S. P., Quiroz, A., Velásquez A. M. (2002). *Técnicas Interactivas para la investigación social cualitativa*. Fundación Universitaria Luis Amigo.
- CIDH (2018). *Políticas públicas con enfoque de derechos humanos*. Washington D.C. Organización de Estados Americanos.
- CIDH. (14 de noviembre de 2018). *Informe Violencia y discriminación contra mujeres, niñas y adolescentes: Buenas prácticas y desafíos en América Latina y en el Caribe*. Washington D.C. Organización de Estados Americanos.
- Comisión Interamericana de Derechos Humanos [CID]. (15 de mayo de 2016). *Informe de Fondo V.R.P y V.P.C. Vs. Nicaragua*. Washington D.C. Organización de Estados Americanos.
- Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. (11 de agosto de 2000). Observación general número 14 sobre el derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud.
- Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. (26 de abril de 2018). Observación general núm. 6 sobre la igualdad y la no discriminación.
- Congreso de la República de Colombia (29 de julio de 2016). Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. [Ley 1801 de 2016]. D.O. 49.949.
- Consejo de Derechos Humanos, (15 de mayo de 2020). Informe del Relator Especial sobre el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental.
- Corte Constitucional de Colombia. (15 de mayo de 2019). Sentencia C-204 de 2019. [M.P. Alejandro Linares Cantillo].
- Corte Constitucional de Colombia. (17 de marzo de 2021). Sentencia C-062 de 2021. [M.P. Gloria Stella Ortiz Delgado].
- Corte Constitucional de Colombia. (22 de octubre de 2019). Sentencia C-489 de 2019. [M.P. Alberto Rojas Ríos].
- Corte Constitucional de Colombia. (26 de octubre de 2016). Sentencia C-586 de 2016. [M.P. Alberto Rojas Ríos].
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (02 de septiembre de 2004). Caso "Instituto de Reeduación del Menor" vs. Paraguay.
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (08 de marzo de 2018). Caso Poblete Vilches y otros Vs. Chile.

- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (16 de noviembre de 2009). Caso Campo Algodonero vs México.
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (17 de junio de 2005). Caso Comunidad Indígena Yakye Axa Vs. Paraguay.
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (17 de septiembre de 2003). Condición jurídica y derechos de los migrantes indocumentados. Opinión Consultiva OC-18/03.
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (19 de noviembre de 1999). Caso “Niños de la Calle” (Villagrán Morales y otros) Vs. Guatemala.
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (23 de agosto de 2018). Caso Cuscul Pivalar y otros vs. Guatemala.
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (24 de agosto de 2010). Caso Comunidad Indígena Xákmok Kásek Vs. Paraguay.
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (28 de agosto de 1997). Caso Loayza Tamayo Vs. Perú.
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (29 de julio de 1988). Caso Velásquez Rodríguez Vs. Honduras.
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (30 de noviembre de 2012). Caso Masacre de Santo Domingo Vs. Colombia.
- Gamboa, P. (1999). El proyecto del espacio público. *Bitácora Urbano-Territorial*, 3 (1), págs. 23-26.
- Ledesma, F. (2004) El Sistema Interamericano de Protección de los Derechos Humanos Aspectos institucionales y procesales. https://www.iidh.ed.cr/IIDH/media/1575/si_proteccion_ddhh_3e.pdf
- Organización de Estados Americanos (1999) Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra de las Personas con Discapacidad. <http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-61.html>
- Organización de Estados Americanos. (1961) Convención Americana de Derechos Humanos. https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm
- Organización de Estados Americanos. (1994) Interamericana Para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer "Convención De Belem Do Para. <http://www.oas.org/juridico/spnsh/tratados/a-61.html>
- Sato, A. (2012). Lo público del espacio. *ARQ* (81), 2012, págs. 17-19.
- Schlack, E. (2007). Espacio público. *ARQ*, (65) págs. 25-27.
- Serrano R. O. (Comp.) (2019). Movilidad urbana y espacio público. Reflexiones, métodos y contextos. Universidad Piloto de Colombia.
- Tapia, M. (2022). Derecho a la ciudad y espacio público. *Crítica urbana: revista de estudios urbanos y territoriales*, 5 (22), 2022.
- Tirado, D. A. (Coord.) (2019). Estudio sobre la situación de los Derechos Humanos en la Comuna 2 Santa Cruz de Medellín en el año 2019. Levantamiento y sistematización de la información.
- Velásquez, M. (2015). Espacio Público y Movilidad Urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM). (Tesis de Doctorado). Universidad de Barcelona.



Contacto:
Mesa de Derechos Humanos
3005081772

Esta publicación fue elaborada con recursos priorizados por la comuna 2 (Santa Cruz), en los procesos de Presupuesto Participativo de la Alcaldía de Medellín, conforme a la ley 0146 de 2022.



Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación