



Impactos sociales en los moradores asentados en el corredor férreo del proyecto tren del río,
fase de factibilidad

Verónica Lainez Rojas

Corporación Universitaria Minuto de Dios Uniminuto

Rectoría Antioquia y Chocó

Centro Universitario Bello (Antioquia)

Programa Trabajo Social

mayo de 2025

Impactos sociales en los moradores asentados en el corredor férreo del proyecto tren del río,
fase de factibilidad

Verónica Lainez Rojas

Monografía presentado como requisito para optar al título de Trabajador Social

Asesora

Anny Astrid Hurtado Roldan

Trabajadora social, Magister en Ciencia política

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Rectoría Antioquia y Chocó

Centro Universitario Bello (Antioquia)

Programa Trabajo Social

mayo de 2025

Dedicatoria

Este trabajo está dedicado a mi familia y amigos, quienes aportaron más que un grano de fe en este proyecto y en mí, gracias por creer, aunque mi mente se nublara infinidad de veces.

Dedicado especialmente a mi hijo Agustín Bedoya Lainez quien es mi motor aun sin nacer.

Agradecimientos

Reconozco y agradezco el apoyo y paciencia de mi asesora de grados, la docente Anny Astrid Hurtado Roldán, quien con su profesionalismo y dedicación guio mi trabajo de grados, siendo una pieza fundamental que apporto conocimiento y constantes interrogantes al desarrollo del trabajo, permitiendo de este modo sacarme de mi zona de confort, haciéndome cuestionar lo incuestionable a siempre vista.

Mi gratitud la extiendo a la UNIMINUTO - Corporación Universitaria Minuto de Dios, a los docentes que a lo largo de estos años me han aportado desde sus diferentes áreas conocimientos profesionales y humanos, que atesoro en mi mente y corazón.

De igual modo agradezco a los escritores y referentes textos que fueron citados a lo largo de este trabajo, como ideas y soportes, que empoderan mi sentir, permitiendo llenar este trabajo de profesionalismo y fuerza.

Finalmente agradezco a quien se tome el tiempo de leer este Trabajo de Grados, que fue un gran reto al igual que mi carrera profesional, un reto que solo entendemos quienes trabajamos para poder estudiar y estudiamos para poder mejorar nuestra calidad de vida. Que cumplir nuestros sueños, sea la manera de auto amarnos.

Contenido

Lista ilustraciones.....	6
Resumen	7
Abstract.....	8
Introducción.....	9
Capítulo I.....	11
1 Planteamiento del problema	11
1.1 Descripción del problema	11
1.2 <i>Pregunta de investigación</i>	22
1.3 <i>Objetivo general</i>	22
1.3.1 Objetivos específicos	22
1.4 Justificación.....	23
2 Fundamentación teórico conceptual	24
2.1 Paradigma	24
2.2 Referente teórico.....	25
2.3 Categorías	26
2.3.1 Proyectos de Obra Civil.....	26
2.3.2 Impactos.....	27
2.3.3 Impacto Social:.....	27
2.3.4 Riesgos psicosociales	28
2.3.5 Reubicación y reasentamiento	28
2.3.6 Ausencia de comunicación o falta de comunicación	29
3 Diseño metodológico	29
3.1 Enfoque Cualitativo.....	29
3.2 Población y muestra	30
3.3 Técnicas e Instrumentos	31
3.3.1 Revisión Documental	31
3.3.2 Entrevista semiestructurada.....	32
3.4 Consideraciones éticas.....	33

4	Hallazgos	34
4.1	Falta de comunicación acerca del desarrollo del Tren del Río, un impacto negativo en los moradores de Medellín del sector La Paralela y el Oleoducto	34
4.2	Riesgos psicosociales expuestos en los moradores de Medellín del sector La Paralela y el Oleoducto por el desarrollo del proyecto Tren del Río	41
4.2.1	Riesgos Psicosociales para la Comunidad	43
5	Conclusión.....	43
	Referencias.....	47

Lista ilustraciones

Ilustración 1	Mapa Tren del Rio	18
Ilustración 2	Instrumento Ficha de contenido	32
Ilustración 3	Instrumento entrevista semiestructurada	33

Resumen

Esta monografía desarrolla una investigación exhaustiva sobre los impactos sociales en la fase de factibilidad en los moradores asentados en el corredor férreo del proyecto Tren del Rio. Realizando un muestreo a través de una entrevista semiestructurada dirigida a líderes y moradores, cuyo objetivo fue Analizar el impacto de la fase de factibilidad, en los moradores asentados en el corredor férreo del proyecto Tren del Rio - Sector la Paralela y el Oleoducto, reconociendo aspectos relevantes para la intervención social. Los resultados mostraron una relación y percepción positiva de los moradores frente al proyecto Tren del Rio, siendo este para ellos parte del desarrollo de la ciudad, sin embargo, se manifiesta por parte de estos la necesidad de mejorar la comunicación de manera positiva y directa con la PFA – Promotora Ferrocarril de Antioquia, con el fin de minimizar la zozobra y miedo que les genera el silencio de la entidad frente a la comunidad. Estos hallazgo evidencian una vez mas la importancia de la participación comunitaria de manera activa en los proyectos sociales, siendo estos parte fundamental en el buen desarrollo e intervención de proyectos con comunidad, su participación activa fortalecerá el tejido social y ayudará a cumplir sus necesidades y expectativas comunitarias. De igual modo esta relación mancomunada ayudara a conocer de mejor manera el contexto social del sector, minimizando los factores de riesgos psicosociales que afectan a los moradores.

Palabras clave:

Impactos sociales, riesgos psicosociales, factibilidad, moradores, corredor férreo, Tren del Rio, obra civil, reubicación, reasentamiento, comunicación, PFA- Promotora Ferrocarril de Antioquia.

Abstract

This monograph develops an exhaustive investigation on the social impacts in the feasibility phase on the residents settled in the railway corridor of the Tren del Rio project. Carrying out a sampling through a semi-structured interview directed to leaders and residents, whose objective was to analyze the impact of the feasibility phase, on the residents settled in the railway corridor of the Tren del Rio project - La Paralela Sector and the Oleoducto, recognizing relevant aspects for social intervention. The results showed a positive relationship and perception of the residents towards the Tren del Rio project, being this for them part of the development of the city, however, they express the need to improve communication in a positive and direct way with the PFA - Promotora Ferrocarril de Antioquia, in order to minimize the anxiety and fear generated by the silence of the entity towards the community. These findings once again demonstrate the importance of active community participation in social projects. This is a fundamental part of the successful development and implementation of community projects. Their active participation will strengthen the social fabric and help meet community needs and expectations. Likewise, this collaborative relationship will help better understand the social context of the area, minimizing the psychosocial risk factors affecting residents.

Keywords:

Social impacts, psychosocial risks, feasibility, residents, railway corridor, Tren del Rio, civil works, relocation, resettlement, communication, PFA- Promotora Ferrocarril de Antioquia.

Introducción

Este trabajo aborda los impactos sociales en la fase de Factibilidad en los moradores asentados en el corredor férreo del proyecto Tren del Río, para ello es importante ubicarnos en el año 1874 donde inicio la construcción del Ferrocarril de Antioquia, el cual se inauguró en 1929 y en 1992 se suspendió el transporte de pasajeros y con ello se dio para muchos la muerte de este sistema férreo, esta situación trajo abandono a las vías férreas y sumado a los constantes desplazamientos en Colombia, conllevó en gran parte a la ocupación de moradores en zonas como la Paralela, el Oleoducto y diferentes zonas del país.

Sin embargo, el sueño de contar con un sistema férreo nuevamente se hace posible en el 2016, cuando el Dr. Luis Pérez Gutiérrez en su mandato como Gobernador de Antioquia 2016 – 2020, impulsó la reactivación del Ferrocarril de Antioquia desde su plan de Desarrollo Departamental de igual modo lo incluyo en él; aparte de proyectos de transporte, dentro del Plan Plurianual de Inversiones del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. Creando así la Sociedad Promotora Ferrocarril de Antioquia, Con la unión de la Gobernación de Antioquia, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, el Instituto para el Desarrollo de Antioquia IDEA y el Metro de Medellín como accionistas fundadores, para rehabilitar y modernizar el ferrocarril que permita la conectividad en la región y por ende su crecimiento. En la actualidad esta sociedad se mantiene y sigue trabajando por la reactivación de las líneas férreas.

Los ferrocarriles son cruciales a nivel mundial, ya que facilitan el transporte masivo de pasajeros y carga, ofreciendo a su vez desarrollo económico, conectividad, seguridad y sostenibilidad, radicando su importancia en los bajos costos y rapidez . Pero que sucede, cuando estos proyectos de gran envergadura tienen en su ruta de intervención sectores como La Paralela y el Oleoducto, donde tienen a lo largo de sus vías moradores, quienes cuentan con arraigo por el territorio, tejidos sociales en una zona que les ha permitido construir un hogar, viviendas , comunidad, identidad y territorio.

Mostrándonos a si otra cara de la moneda, por que no podemos desconocer que los proyectos de obra civil traen desarrollo a los territorios, pero también afectaciones a los moradores que lo habitan y que muchas veces estos son como los moradores del sector de la Paradera y el Oleoducto, ciudadanos abiertos a estos cambios, bajo unos parámetros de inclusión y participación activa donde se les escuche e incluya como comunidad, desde los inicio del proyectos, con el fin de tener un correcto conocimiento del contexto social a intervenir y minimizando a su vez riesgos psicosociales. Donde su petición directa es ser parte del proyecto, además de ser tratados con humanidad y respeto.

A lo largo de este trabajo se analiza el impacto de la fase de factibilidad, en los moradores asentados en el corredor férreo del proyecto Tren del Rio - Sector la Paralela y el Oleoducto, reconociendo aspectos relevantes para la intervención social, a través de la descripción de la experiencia que han tenido los moradores y la identificación de los riesgos psicosociales a los que están expuestos.

Bienvenidos a hacer partícipes de un pedacito de construcción de las vías férreas, a conocer un poco de la historia de las vías y escuchar a los moradores con sus deseos y anhelos en un proyecto de ciudad y comunidad – Tren del Rio.

Capítulo I

I Planteamiento del problema

1.1 Descripción del problema

Los medios de transporte son parte fundamental para el desarrollo y la movilidad del mundo, ya que aportan al crecimiento económico, la accesibilidad, integralidad y fomentan la expansión. A lo largo de la historia los medios de transportes han edificado de manera prominente el desarrollo y economía de los países, creando a su paso diferentes líneas de conexión.

La Revolución Industrial, marcada por la invención de la máquina de vapor, propone un antes y un después en la forma en que se mueve el ser humano; se acortaron las distancias y los tiempos de viaje, se interconectaron las ciudades y se hizo posible la idea del desplazamiento masivo de un lugar a otro. Además, se acentuó la reconfiguración del espacio, el territorio y el significado de ciudad, y, por lo tanto, el de las comunidades y sus derechos.

Actualmente, en un mundo que insiste en hacerse más chico a partir de la interconexión y a la vez hace el intento de hacerlo en términos de sostenibilidad, los trenes y ferrocarriles se posicionan como uno de los medios con mayor alcance e inversión. “Cada vez hay más trenes de alta velocidad en el mundo. Japón, Rusia, Europa, cada vez adaptan mejor esta tecnología para hacer el transporte de pasajeros mucho más eficiente. Sin embargo, hay un país que va muy por delante del resto del mundo en este tipo de transporte, China”. (Giraldo, 2023)

Este es de los países que más invierte en su red de trenes de alta velocidad, los cuales tienden hacer de alto costo, debido a los diferentes estudios, tiempo en proyección y ejecución de los proyectos, sin embargo, China ha logrado mantener bajos costos, debido a que “tiene la posibilidad de mover más mano de obra que Europa y con materiales aún más económicos, lo que reduce el costo de la construcción además de la enorme voluntad política que tiene el país con este proyecto” (Giraldo, 2023).

Es así como los trenes o ferrocarriles han permitido a los usuarios ahorrar en costos de transporte acorde a la distancia recorrida, llegar más rápido y de manera cómoda, “el tren de alta velocidad representa una oportunidad de oro para hacer que el mundo se mueva de una manera más limpia, más rápida y más segura y acerca a las ciudades” (Guimaraes, 2024), ayudando de igual modo a mejorar la sostenibilidad y disminuir la contaminación ambiental ocasionada por otros medios de transportes en la actualidad.

Ferrocarril y trenes en Colombia

La primera participación de Colombia en ferrocarriles fue con el Panamá Railroad Co o Tren del Panamá, cuya construcción inicio en 1849, este en su línea ferroviaria unió el océano pacífico, el océano atlántico a través de Panamá, debido a su centralidad se convirtió desde sus inicios en interés internacional.

Por lo anterior, se iniciaron disputas políticas sobre el manejo de la zona de tránsito de dicho Tren.

El inicio de la operación se dio en un intenso debate sobre el tipo de gobierno adecuado para lo que se llamaría comúnmente como la “zona de tránsito”, la cual era considerada como estratégica para el flujo internacional de hombres y mercancías. El liberal panameño Justo Arosemena propuso, a mediados del siglo XIX, la transformación de Panamá en un estado federal autónomo que fuera guardián de la neutralidad de la ruta; esta propuesta se hizo ley en 1855 y convirtió a Panamá en el primero de los estados soberanos del régimen federal colombiano. (Correa Restrepo, 2017)

Posteriormente, se dio el Ferrocarril de Santa Marta, que fue una red ferroviaria de carga y de pasajeros en Colombia, su construcción inicio en 1882 y fue liquidado en 1991 junto con los Ferrocarriles nacionales.

Los trabajos de este ferrocarril, que comunicaría a Santa Marta con el río Magdalena, se iniciaron en 1882 y cinco años después llegaron a Ciénaga. En 1906 se prolongó hasta Fundación, pasando por Aracataca a través de la Zona Bananera. En 1933 se traspasó a la nación, que le dio el nombre de Ferrocarril del Magdalena y, en junio de 1947, lo incorporó, inicialmente, a la red nacional y luego al Ferrocarril del Atlántico. (Banrepcultural, s.f.)

Podría decirse que otro ferrocarril importante para Colombia se podría decir es Ferrocarril de Antioquia, debido a la complejidad de su línea férrea.

La importancia del ferrocarril radicó en su bajo costo y rapidez respecto a los demás medios de transporte, siendo los precios y el tiempo de traslado mucho más elevados en estos últimos. Antioquia estuvo tradicionalmente aislada del resto del país por sus condiciones geográficas, pero con la llegada del ferrocarril se impulsó la agricultura, el sector industrial y artesano, se posibilitó la comercialización a nivel internacional del café y, en general, la economía del departamento y del país tuvo un notable desarrollo que marcó hito en la historia. (Unidos en un clic, s.f.).

Esta locomotora ayudó a mejorar la economía de los municipios a su paso, trayendo prosperidad a los territorios, a la fecha algunos municipios siguen lucrándose de ello, ya que se conservan algunas estaciones del Tren que son utilizadas como turismo.

El Ferrocarril de Antioquia fue inaugurado en 1929, tuvo un declive en 1960, “en 1961, el departamento vendió el ferrocarril de Antioquia al Gobierno nacional. A pesar de los esfuerzos, el ferrocarril fue perdiendo fuerza como medio de transporte y finalmente, en 2004, se cerró oficialmente el sistema ferroviario en el departamento” (Cambio, 2024).

Para el 2016, Luis Pérez Gutiérrez en su mandato como Gobernador de Antioquia 2016 – 2020, impulsó la reactivación del Ferrocarril de Antioquia desde su plan de Desarrollo Departamental:

Por sus grandes ventajas con respecto al transporte de carga por carretera, se gestionará que en el Plan Maestro Ferroviario que formula la Nación se incluyan la rehabilitación

de los tramos que conectan a Medellín con el Pacífico y el Magdalena Medio, como parte de la propuesta del Tren bioceánico del Cauca: Buenaventura – Cali – Medellín – Cartagena – Barranquilla. Así como la inclusión de una línea férrea entre Medellín y la Gran Zona Portuaria de Urabá. (Gobernación de Antioquia, 2016)

Lo que permitió la creación del proyecto Tren del Río, para darle vida a esta apuesta departamental.

Para hacer esto posible el entonces gobernador, lo incluyó en el “aparte de proyectos de transporte, dentro del Plan Plurianual de Inversiones del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022” (EL COLOMBIANO, 2019); “creó la Sociedad Promotora Ferrocarril de Antioquia “ Con la unión de la Gobernación de Antioquia, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, el Instituto para el Desarrollo de Antioquia IDEA y el Metro de Medellín como accionistas fundadores” (Gobernación de Antioquia, 2016), para rehabilitar y modernizar el ferrocarril que permita la conectividad en la región y por ende su crecimiento.

Después que el proyecto fuera presentado, la visión de tener nuevamente una línea férrea departamental ha sufrido múltiples transformaciones, pasando por diferentes etapas: Planificación y diseño, Licitación, Adquisición y construcción y Operaciones. Actualmente el proyecto se encuentra en la etapa Planificación y diseño.

En la Administración del gobernador Aníbal Gaviria (2019 -2023), con el objetivo de hacer viable el proyecto, la visión ferroviaria se dividió en tres líneas férreas o tramos:

- **Tramo I – Tren del Café:** Proyecto de Tren de Carga que conectará la región con el eje Cafetero y el Puerto de Buenaventura
- **Tramo II - Tren del Río:** Proyecto de Tren de cercanías que conectará los 10 municipios del Valle de Aburrá

- **Tramo III – Tren Verde:** Proyecto de Tren de Carga que conectará la región con el Río Magdalena y los puertos del Caribe.

Se habla de que la primera línea de construcción se llama Tren del Río, un proyecto que para el 2024 el cambio de administración lo define como “un proyecto de infraestructura de transporte. En ese sentido, la Gerente de La Promotora Ferrocarril de Antioquia, la señora Marcela Holguín en el 2024 infirmó que el proyecto tiene un retraso de 15 meses porque cuando se radicó en 2022 por segunda vez, el Gobierno Nacional lo devolvió con unas observaciones que no se han subsanado. Además, en mayo pasado salió una nueva resolución para la cofinanciación de proyectos férreos que trae más requerimientos. (Jiménez, El mapa férreo que Antioquia sueña tener en 30 años: 2.500 kilómetros en 7 líneas, 2024)

Actualmente, la entidad Promotora Ferrocarril de Antioquia (PFA) esta subsanado lo solicitado por el Gobierno Nacional con el fin de volver a radicar ante estos.

Cabe aclarar que hasta el 2023 el estado del proyecto estaba en etapa de factibilidad y en busca del cierre financiero. “El gerente de la empresa Ferrocarril de Antioquia, encargada de gestionar el proyecto, confirmó a EL TIEMPO que esta semana será clave para lograr el cierre financiero de la obra por parte del Departamento de Antioquia y el Distrito de Medellín que deben aportar, cada uno, el 11 por ciento de su valor total”. (Bolívar, 2023).

Este proyecto logró avanzar a la etapa de factibilidad que es la etapa donde se realiza “el análisis de una empresa para determinar si el negocio que se propone será bueno o malo, y en cuales condiciones se debe desarrollar para que sea exitoso y si el negocio propuesto contribuye con la conservación, protección o restauración de los recursos naturales y ambientales”. (Almaguer, Marrero, & Rodriguez, s.f.).

Debido al avance del proyecto, se conoce que dentro del estudio de impacto ambiental se detectaron asentamientos en el corredor férreo del proyecto Tren del Río, lo cual es una problemática

creciente en el territorio que deberá ser tratada con tacto, minimizando así el impacto ambiental y social en el territorio. Este estudio permitió conocer a profundidad el panorama del territorio y coordinar estrategias pertinentes con respecto a los moradores y a la gestión predial del reasentamiento.

Este estudio a su vez brindó al proyecto parámetros para minimizar la huella ambiental y controlar los impactos ambientales, ya que “el estudio de impacto ambiental es el instrumento básico para la toma de decisiones sobre los proyectos, obras o actividades que requieren licencia ambiental.” (ANLA, s.f.)

Esta apuesta se concreta en la reactivación de la línea férrea a través del proyecto Tren del Río, que se entiende como “un proyecto de infraestructura de transporte que complementará al sistema Metro compartiendo las cargas de transporte de pasajeros, y articulará el territorio y los municipios del Valle de Aburrá mediante un sistema de transporte masivo integral” (Gobernación de Antioquia, 2024), con el cual se espera mejorar la movilidad de manera sostenible.

Este proyecto hoy se encuentra en las manos de la empresa Promotora Ferrocarril de Antioquia S.A.S, quien cuenta a su vez con 4 grandes socios: La Gobernación de Antioquia, El Metro de Medellín, el Instituto para el Desarrollo de Antioquia (IDEA) y El Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Actualmente se está trabajando en la financiación y materialización de este proyecto, ya que por ser “una de las iniciativas de movilidad más ambiciosas para Antioquia, enfrenta un reto en la obtención de los recursos necesarios para su financiación, según explicó el Gerente del Metro, Tomás Elejalde, en la Asamblea de Antioquia” (Arango, 2024).

Además, se está trabajando para modificar la normatividad de Metros, porque esta solo contempla transporte para pasajeros y no para cargas, lo que se articula con el interés del Gobierno Nacional que las vías férreas tengan propósitos simultáneos, que sean utilizadas tanto para carga como

pasajeros, entonces allí hay que buscar la confluencia de la normativa de ley de metros con la normativa de las asociaciones público-privadas», manifestó el Gerente del Metro (Arango, 2024).

Para los Antioqueños el Ferrocarril y su reactivación es un sueño, debido a que significó décadas a atrás, pero para otros es algo inalcanzable, debido a los altos costos, no obstante, el proyecto continúa en gestiones en el departamento y con el gobierno nacional. Se deberá esperar de igual modo si la nueva administración continúa con el trabajo ya realizado o le brindará al proyecto una nueva proyección.

El Tren del Río y sus tramos

De acuerdo con la proyección presentada en el año 2023, el Tren del Río (Tramo II) hace parte de un sistema férreo multipropósito dividido en tres tramos:

- **Tramo I – Tren del Café:** Proyecto de Tren de Carga que conectará la región con el eje Cafetero y el Puerto de Buenaventura
- **Tramo II - Tren del Río:** Proyecto de Tren de cercanías que conectará los 10 municipios del Valle de Aburrá
- **Tramo III – Tren Verde:** Proyecto de Tren de Carga que conectará la región con el Río Magdalena y los puertos del Caribe.

El Tramo II, nombrado así durante la administración de Luis Pérez, y luego llamado Tren del Río durante la administración de Aníbal Gaviria, se proyecta como un tren de pasajeros que realizará un recorrido desde el municipio de Caldas, Antioquia, hasta el municipio de Barbosa.

En un inicio, este recorrido se plantea solo para pasajeros y más adelante como un sistema mixto (pasajeros y carga) con el fin de cumplir con la visión férrea multipropósito departamental.

Acercas de este, en el año 2024 se decía lo siguiente: “el tramo férreo más adelantado en la planificación es el Tren del Río, el cual tiene 63 kilómetros de longitud entre Barbosa y Caldas. Tendría

17 estaciones, 8 de ellas integradas al sistema metro. Además de servir como tren multipropósito podría ayudar a descongestionar la línea A”. (Jiménez, 2024)

En la imagen 1 se observa el Tramo II, que es la primera fase que se planea construir, debido a la problemática de movilidad de pasajeros, ambiental y sostenibilidad que tiene actualmente el Valle de Aburrá. El propósito de este tramo es fortalecer la conexión de los 10 municipios del Valle de Aburrá, que es una “subregión que ocupa sólo el 1,8% del área del departamento de Antioquia y cerca del sesenta por ciento (60%) de la población departamental” (AMVA, 2018)

Tramo II - Proyecto Tren del Río



Ilustración 1 Mapa Tren del Río

Este proyecto traería Antioquia grandes beneficios de economía y desarrollo, debido a que este tipo de proyectos impulsan el crecimiento económico del país y ayudan a mejorar el bienestar de toda la comunidad. “Una buena planeación y un buen desarrollo de los proyectos de infraestructura aportan al logro de metas del país como pueden ser la reducción de la desigualdad, la reducción de la pobreza y un impacto generalizado positivo en el crecimiento económico de varios o todos los sectores de la economía”. (Vqingeniería, s.f.)

Tren del Río – Comunidades sobre el trazado

Se tiene el otro lado de la moneda, la comunidad, que sería afectada de manera directa, ya que algunos moradores¹ de los barrios donde se construirá el Tren del Río deberán ser reubicados, lo que genera zozobra en las comunidades no solo por su vivienda sino también por sus negocios, y pese a Medellín cuenta con una “Política Pública de Protección a Moradores para que la ciudadanía tenga herramientas para la garantía de sus derechos” (Todos Por Medellín, 2023), la pregunta por el impacto que tienen en las comunidades proyectos estratégicos como el del Tren del Río, es permanente, debido al arraigo de los habitantes a sus territorios. Por lo tanto, los moradores cobran un valor importante dentro de los proyectos como sujetos de derechos y obligaciones con relación al territorio. Sin embargo, a pesar de este planteamiento, no significa que para algunas comunidades así lo sea.

Conociendo que en la Constitución Política de Colombia (1991) se establece que el interés general e interés social prevalece sobre el individual, se podría decir que, en el caso de materializarse el proyecto Tren del Río, podrían ocasionarse impactos sociales en los moradores asentados en el corredor férreo del proyecto, y entiéndase por impactos ambientales los cambios que se producen en los individuos o en las comunidades y que son inducidos externamente. Estos cambios se ven reflejados en el estilo de vida, en el ambiente, en la salud, en los derechos individuales y colectivos y en los derechos de la propiedad, entre otros. (Monteleone, 2019)

En ese sentido, estos impactos que generan estas obras en las comunidades podrían ser tanto positivos como negativos. “Cuando se emprenden proyectos de infraestructura o se realizan obras de

¹ Por moradores se entiende “Habitante de un territorio, sujeto de derechos en relación con el espacio que ocupa, usa y apropia, independiente de la condición jurídica que ostente frente a la tenencia del inmueble que habite o utilice (propietario, poseedor, tenedor o residente) o de la actividad productiva que ejerza, ya sea formal o informal” (DAP, Universidad Nacional de Colombia, Escuela de Hábitat, Facultad de Arquitectura, 2020. p. 9)

construcción de envergadura, se producen transformaciones; estas suceden antes y después de la planificación, así como durante la ejecución de las mismas” (Monteleone, 2019)

En los impactos positivos podemos encontrar generalidades, alto nivel de rentabilidad, generación de empleo, lo que permite que los habitantes de los territorios puedan acceder a empleos, debido que en este tipo de obras “la necesidad de trabajadores y colaboradores es superior” (Meprosa Construcciones, 2023)

De igual manera se generan impactos negativos en el territorio, tales como: Impactos en el medio ambiente, en el ecosistema, recursos naturales, impacto en la comunidad e impacto social.

La mayoría de los proyectos de construcción están ubicados en una zona densamente poblada. Por lo tanto, las personas que viven en las proximidades de las obras de construcción están expuestas a efectos nocivos para su salud como polvo, vibraciones y ruido provocados por ciertos tipos de actividades de construcción como excavaciones y hincado de pilotes (Enshassi, Kochendoerfer, & Rizq, 2014).

Es necesario recalcar que, aunque el interés común prime sobre el individual, se deben generar procesos previos de reconocimiento del territorio y trabajos mancomunados con la comunidad, entendiéndolos como parte indispensable en los procesos. Reconociendo la importancia del territorio y su vínculo con él.

La construcción del Tren del Río comenzará con el tramo II, que afectaría directamente 2 poblaciones: el sector de La Paralela y el Oleoducto, el resto del tramo de la vía férrea no afecta grupos poblacionales.

El tramo II es el primer sector para intervenir debido a que está en el área metropolitana, zona que tiene actualmente problemática de movilidad de pasajeros, de cargas ambiental y sostenibilidad.

La paralela y el Oleoducto son comunidades asentadas en el corredor férreo de la comuna 5 de Medellín. Estas nacen de manera casi que simultánea en los años 1980, es un sector, al borde de varias

vías importantes de la ciudad de Medellín. Tiene aproximadamente 45 años, mal contados porque si es por historias individuales, hay personas que habitan estos predios desde 1889 para cuando la familia Cano, llega y levanta su vivienda muy cerca de la estación Acevedo del Ferrocarril de Antioquia (Úsuga, 2015)

En la actualidad estos sectores cuentan con servicios públicos, gracias a las manifestaciones y recursos gestionados por la comunidad y líderes sociales, quienes históricamente han jalonado el reconocimiento y condiciones de vida para estos territorios.

La paralela y el oleoducto limitan con el borde de la vía regional y el Metro de Medellín. “El barrio la Paralela tiene 4 vías, nace en los años 1980 con mucha influencia de la Feria de Ganado, pero con la llegada del Metro se urbanizó mucho más” (Úsuga, 2015), ya que por parte del Metro de Medellín se construyó 1 placa deportiva, 2 puentes peatonales sobre la paralela y dos plazuelas.

El Oleoducto a la fecha no ha tenido intervenciones a través de obras civiles en el sector, en cambio La Paralela fue intervenida al realizarse el proyecto del Metro Cable del picacho, y esto trae consigo impactos positivos y negativos.

Entre las afectaciones negativas encontramos desplazamientos y el desalojo de algunas familias, es claro que bajo la Constitución Política de Colombia el uso del suelo está amparado bajo la defensa del interés común. Sin embargo, no es despreciable la cifra de más 200 afectados que tendrán que desplazarse del Doce de Octubre y de cerca de 1200 en el barrio La Paralela. (Picacho con futuro, 2017).

No obstante, y ese al temor y afectaciones que manifiestan sus habitantes, este proyecto está en funcionamiento.

Otro factor importante que no se puede desconocer son esos vínculos territoriales que teje la comunidad, como conexión emocional entre vecinos y territorio, y como esto los lleva a una apropiación e identificación del espacio físico,

Quienes viven en La Paralela han crecido con el barrio. Las relaciones vecinales y de convivencia han sido construidas por quienes antes eran niños y ahora son adultos o por quienes antes eran adultos y ahora son ancianos. “Aquí toda la comunidad se ayuda la una a la otra. Es el aroma a barrio. Si yo me paso para una urbanización, lo bonito que se vive en un barrio no se va a vivir ahí porque ya la gente deja de comunicarse, se aísla”, afirma Beatriz Jiménez, habitante de La Paralela desde hace más de 30 años (Colombia Informa, 2017).

Es evidente entonces que las comunidades del Oleoducto y la Paralela serán afectadas por el desarrollo del tramo II del Tren del Río, y pese a que el proyecto está en su fase de factibilidad se presume que desde ya se están generando impactos en estos territorios, lo que permite, preguntarse por estos impactos en aras a identificar aspectos que pudieran acompañarse desde la intervención social.

1.2 *Pregunta de investigación*

¿Cuáles son los impactos sociales, que viven en la fase de factibilidad los moradores asentados en el corredor férreo del Proyecto Tren del Río – Sector la Paralela y el Oleoducto?

1.3 *Objetivo general*

Analizar el impacto de la fase de factibilidad, en los moradores asentados en el corredor férreo del proyecto Tren del Río - Sector la Paralela y el Oleoducto, reconociendo aspectos relevantes para la intervención social.

1.3.1 *Objetivos específicos*

1. Describir la experiencia que han tenido los moradores de Medellín del Sector La Paralela y el Oleoducto con el desarrollo del proyecto Tren del Río, reconociendo los impactos que se están ocasionado.

2. Identificar los riesgos psicosociales a los que están expuestos los moradores de Medellín del Sector La Paralela y el Oleoducto con el desarrollo del proyecto Tren del Río evidenciando las apuestas de intervención social para la atención de los mismos.

1.4 Justificación

En el año 1.874 inicio la construcción del Ferrocarril de Antioquia, se inauguró en 1.929 y en 1.992 se suspendió el transporte de pasajeros y con ello se dio para muchos la muerte de este sistema férreo, debido al abandono de las vías férreas y a la violencia y el desplazamiento a través de la historia en Colombia, se podría decir que sea generado, una progresiva ocupación de moradores, que a su vez han generado lazos comunitarios y un amor por su territorio, y significados distintos frente a él.

El proyecto Tren del Río, deberá contar con diversos estudios y licencias antes de su ejecución, de igual modo deberá trabajar en la gestión social y predial, avanzando hacia la aprobación del proyecto, garantizando a su paso la protección a los moradores y sus derechos.

Por ello se pretende abordar una problemática recurrente en los proyectos de infraestructura, los impactos sociales causados a la comunidad, siendo esto necesario para garantizar, el adecuado procesos y cuidado, con las partes.

“Los impactos psicosociales son; Consecuencias emocionales, comportamentales y de pensamiento generadas en personas, familias, comunidades y en la sociedad con ocasión del conflicto. Desde el punto de vista social, estos impactos pueden manifestarse a través de traumas, crisis y duelos y deben ser abordados como parte de la reconstrucción del tejido social” (Comisión de la Verdad, s.f.).

La investigación dará a conocer algunos de los impactos sociales, en la fase de Factibilidad, en los Moradores Asentados en el Corredor Férreo del Proyecto Tren del Río – Sector de la Paralela y el Oleoducto, en el municipio de Medellín, en la comuna 5 - Castilla, con la pretensión de que sea un aporte social, previo a la aprobación y materialización del proyecto.

Ya que los moradores de estos territorios deben ser ejes centrales del proyecto, siendo una obligación de este minimizar las afectaciones que se pudieran ocasionar, mediante acuerdos de derecho y deberes de moradores, generando garantías, de manera respetuosa e incluyentes.

Este ejercicio investigativo permitirá reconocer los aspectos relevantes para la intervención social, que pueden volverse paisajes ante la cotidianidad que representa el desarrollo de infraestructura, sobre la comunidad.

Identificando riesgos sociales que tiene la comunidad frente a la materialización del proyecto, teniendo en cuenta que anteriormente el sector ya fue intervenido por otros proyectos de infraestructura, como el metro cable del Picacho.

Capítulo 2

2 Fundamentación teórico conceptual

2.1 Paradigma

Este trabajo se fundamenta en el paradigma comprensivo interpretativo, que entiende que, La realidad construida es un concepto defendido por quienes enfatizan el papel de los individuos y de los grupos en la consideración de la realidad como una construcción mental y cognitiva de los seres humanos, los cuales interpretan de diferentes maneras los mismos fenómenos. De esta manera, la realidad se supone que es inseparable del proceso a través del cual las personas reconocen y describen dicha realidad (González-Monteagudo, 2000-2001).

Es decir, se parte de un pensamiento como sujetos, que se complementa por un ámbito social, el cual puede diferir en la interpretación de la realidad o no. Se puede partir de un mismo fenómeno, pero tener interpretaciones y percepciones distintas., a partir de nuestras creencias y entorno.

Este paradigma comprensivo interpretativo permite considerar las realidades múltiples que tienen los moradores asentados en el corredor férreo del Proyecto Tren del Rio, sobre que representa

este proyecto de infraestructura en ellos como sujetos y sociedad, demostrando que una misma situación vivencial puede tener diferentes interpretaciones y significados.

2.2 Referente teórico

El Construccionismo Social

“El construccionismo social constituye una perspectiva de aproximación a la comprensión de los fenómenos psicosociales que contempla la integración de la mutua influencia y reciprocidad entre los aspectos individuales–particulares y los aspectos socioculturales. Es decir, se centra en la relación que existe entre los sujetos que participan de una cultura común, y que desde su propia experiencia y subjetividad van construyendo realidades en el lenguaje social” (Niemeyer, 2004). Es decir, la forma en que cada sujeto asume y se comparte frente a lo que sucede en su entorno esta entre lazado esta soportado por construcciones y significados sociales.

“El construccionismo social se trata, según Gergen de un conjunto de conversaciones que se desarrollan en todas partes del mundo y participan, todas ellas, en un proceso que tiende a generar significados, comprensiones, conocimientos y valores colectivos” Gergern, 2006, como se citó en (Bruno, Alemán, Saucedo, & Garza, 2018), lo que implica que esta teoría se crea a través de diálogos, pensamientos y reflexión que de manera conjunta permiten a una comunidad interpretar y dar valor a lo vivencial.

“Según Gergen (2005), el construccionismo busca explicar cómo las personas llegan a describir, explicar o dar cuenta del mundo donde viven. Un concepto imprescindible dentro de este marco epistemológico es el lenguaje, al que se le define como el promotor indispensable para acceder y construir la realidad social”. Gergern, 2005, como se citó en (Bruno, Alemán, Saucedo, & Garza, 2018) Dejando claro que está marcado por su contexto social y las vivencias de quienes la construyen.

Para evidenciar los impactos sociales en la fase de factibilidad en los moradores asentados en el corredor ferro del Proyecto Tren del Rio, esta investigación se realizará desde el referente teórico del

construccionismo social, mostrando que cada comunidad trae consigo un valor diferente por el territorio, el entorno e incluso por el simbolismo de que es una comunidad, mostrando así que a pesar de vivencial procesos parecidos a otros proyectos, la interpretación y construcción de su realidad dependerá exclusivamente de esa construcción social y el valor otorgado por ellos.

En Medellín se han realizado diversos proyectos que pueden ser un referente como; El Metro de Medellín, 6 líneas de Metrocable y el actual proyecto del Metro de la 80, de marcado que a pesar de estar en un mismo territorio como lo es Medellín, dichos proyectos encuentran particularidades en cada comunidad, tanto en su aceptación como en la falta de esta.

2.3 Categorías

Se evidencia algunas categorías en la investigación que permiten acercarse a algunas de las comunidades impactadas por el Proyecto Tren del Río – Sector Paralela y Oleoducto, en aras a comprender la realidad que se configura al redor de ello.

2.3.1 *Proyectos de Obra Civil*

Una obra civil es una construcción relacionada con la infraestructura que no forman parte de un edificio habitacional o comercial. Son esenciales para el funcionamiento de una ciudad, comunidad o industria. También puede ser utilizada con fines civiles, es decir, por la población de una ciudad, región o país. El término designa toda construcción permanente, separada e independiente (conjunto de activos) cuyo objetivo sea satisfacer las necesidades de una nación e incrementar la calidad de vida en ella. (Ferrovial, s.f.).

Un proyecto de obra civil se caracteriza por tener un alto grado de complejidad en su desarrollo, por lo que se necesita un número elevado de recursos humanos y materiales. Para estos proyectos se requiere un importante nivel de experiencia y organización sobre los recursos, capacidad y proceso de producción. (INVIASA, 2022).

Los proyectos de obra civil son infraestructuras de grandes envergaduras, como lo es el Proyecto Tren del Río, que busca a través de su ejecución impactar a una gran población a través de las líneas férreas, pretendiendo mejorar la calidad de vida de la comunidad y usuarios, en tiempo y sostenibilidad.

Por el gran impacto que ocasiona estos proyectos civiles es requerido el acompañamiento de diferentes profesionales y áreas; ambientales, técnicos – Ingenieros, jurídicos y sociales, con el fin de brindar un apoyo integral al proceso.

2.3.2 Impactos

Los proyectos de obra civil traen consigo diversos impactos para la construcción y a la comunidad. “A medida que se desarrollan los proyectos, las condiciones internas y externas cambian continuamente. Un solo cambio puede originar varios impactos”. (SOUTH FLORIDA PUBLISHING, 2022)

Impacto Ambiental: Los proyectos de infraestructura traen consigo impactos ambientales los cuales son regulados por la ANLA – Autoridad Nacional de Licencia Ambiental, quien requiere para los proyectos de gran magnitud un estudio de impacto ambiental. “El estudio de impacto ambiental es el instrumento básico para la toma de decisiones sobre los proyectos, obras o actividades que requieren licencia ambiental y se exigirá en todos los casos en que se requiera licencia ambiental de acuerdo con la ley y este reglamento”. (ANLA, s.f.)

2.3.3 Impacto Social:

“El impacto social es el cambio que genera una intervención o acción en la vida de otras personas, comunidades o contextos. Este término se utiliza principalmente en el ámbito de la inversión de impacto, la inversión pública y la filantropía, y su objetivo es crear un cambio positivo y sostenido en la sociedad”. (RESUELVE CONSULTORÍA DE IMPACTO SOCIAL, s.f.)

Impacto Económico: “Los impactos económicos son los cambios en el nivel y la distribución de la actividad económica que resultan de un proyecto de desarrollo. Los impactos económicos pueden ser

positivos o negativos, directos o indirectos, a corto o largo plazo, y locales o regionales”. (Diseño Ambiental, s.f.)

2.3.4 Riesgos psicosociales

“Los riesgos psicosociales surgen de una mala concepción, organización y gestión del trabajo, así como de un contexto social deficiente del trabajo, y pueden entrañar resultados psicológicos, físicos y sociales negativos”. (EU-OSHA, s.f.)

Si bien sus definiciones se basan a los conceptos laborales, estos pueden traer consecuencias y presentarse en las comunidades a intervenir, son ocasionados por una mala gestión, un mal contexto social.

2.3.5 Reubicación y reasentamiento

“Reubicación individual o Colectiva en Centros Poblados: Cuando las condiciones económicas de las familias y las normas aplicables lo permitan, se podrá concertar con los diversos actores estas alternativas para el reasentamiento, con recursos gestionados con entidades del orden distrital o nacional” (Alcaldía Mayor de Bogotá , 2023)

El proceso de reubicación y reasentamiento en un proyecto de infraestructura como el Tren del Río, se realiza en las zonas impactadas por el proyecto de manera directa, donde se afectan vidas y viviendas de las personas en el sector a intervenir, siendo necesario para cumplir con la ejecución de este, bajo las normativas correspondientes como la Política Pública de Moradores.

El reasentamiento; “es el diseño e implementación planificada de un proceso de intervención y acompañamiento con perspectiva integral de inclusión, perspectiva de género y enfoque de derechos humanos de la población sujeto del desplazamiento involuntario. Tiene como propósito restablecer y mejorar los niveles de vida que tenían antes del desplazamiento” (Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, 2015)

Cabe destacar que en este procesos es indispensable el equipo social, actualmente en la fase de factibilidad en la que se encuentra el proyecto Tren del Rio, el equipo social es el encargado de realizar socializaciones y brindar información de primera mano a la comunidad con el fin de minimizar afectaciones. En la etapa de ejecución del proyecto será el responsable de acompañar a las familias en los procesos como; visitas, solicitud y revisión de papelería, asesoría en subsidios y entrega de alternativas habitacionales, entre otras.

2.3.6 Ausencia de comunicación o falta de comunicación

“La falta de comunicación consiste en no expresarse plenamente u omitir información crucial. También puede afectar áreas como la productividad de los empleados, las relaciones laborales y la salud mental” (INDEED, 2025).

La ausencia de comunicación puede reflejarse de diferentes maneras, como ausencia de dialogo, falta de escucha, falta de empatía, situaciones que impiden a su vez una comunicación efectiva y asertiva, que pueden acarrear consigo en el caso de proyectos de infraestructuras efectos negativos y problemáticas de orden públicos, que pueden generar a su vez atrasos en la obra y ejecución de esta.

Capítulo 3

3 Diseño metodológico

3.1 Enfoque Cualitativo

Se busca comprender la perspectiva de los moradores de La Paralela y el Oleoducto frente a la experiencia que han tenido en la fase de factibilidad del corredor férreo del proyecto Tren del Rio., En ese sentido, esta investigación se plantea con enfoque cualitativo, porque éste “consiste en descripciones detalladas de situaciones, eventos, personas, interacciones y comportamientos que son observados. Incorpora lo que los participantes dicen, sus experiencias, actitudes, creencias, pensamientos y reflexiones tal como son expresadas por ellos mismos” (Schuster, Puente, Andrada, & Maiza, 2013)

Este enfoque de investigación se desarrolla con base a la comprensión de percepciones y conceptos basados en la experiencia y lo vivencial en la comunidad, analizando e interpretando los fenómenos a raíz de la fase de factibilidad en los moradores asentados en el corredor férreo del proyecto Tren del Rio.

3.2 Población y muestra

De manera indirecta la población que se estipula será intervenida en el sector La Paralela es de 1.414 hogares y en el Oleoducto 120 hogares, según el análisis realizado por SAG – la empresa encargada de adelantar el estudio de impacto ambiental.

Muestreo Voluntario: La muestra de esta investigación se realiza a través de un muestreo por voluntariedad “El muestreo voluntario es un método de muestreo en el que los participantes eligen participar en la investigación voluntariamente, generalmente respondiendo a una invitación o una solicitud” (Muestreo, s.f.)

Población por entrevistar: Moradores y Líderes Moradores

Moradores: Se contará con la participación de algunos moradores del sector de la paralela y el oleoducto, siendo estos actores importantes en este trabajo investigativo ya que son quienes, habitan y conocen de primera mano el territorio, sus características, necesidades, problemáticas e intereses.

Líderes Moradores: Con algunos líderes moradores de La Paralela y el Oleoducto, se realizó un recorrido de reconocimiento del territorio y una entrevista. Entendiendo que son actores reconocidos y relevante dentro de la comunidad en los procesos sociales, por su conocimiento y experiencia. Los líderes participan de manera activa en las socializaciones realizadas por la PFA y mantienen un contacto directo con ellos con el fin de mantener informada a la comunidad.

3.3 Técnicas e Instrumentos

3.3.1 Revisión Documental

El análisis de información por medio de la revisión documental, para Galiano (2004) “permite un encuadre adecuado del investigador con la realidad que estudia, familiarizando con ella y facilitando el desarrollo de competencias sociales y culturales. pág.32” La indagación de documentos como fuente principal permite conocer la historia del Ferrocarril proporcionando bases de conocimiento y brindando una mejor comprensión sobre lo que fue y lo que significa este proyecto.

Esta revisión documental se realizó bajo fuentes de información académicas y verificables, con el fin de mostrar información verídica y de interés. La fuente principal de esta información en este rastreo fueron las páginas web; La Promotora Ferrocarril de Antioquia, La Gobernación de Antioquia, Medios de comunicación como el Tiempo entre otros, fuentes secundarias como lo son catálogos, base de datos, revisiones sistemáticas, resúmenes, documentales apoyándonos en las ramas como derecho, antropología, historia, sociología.

Según Scribano y de Sena (2009), citando a Bravo (2003), “se entiende por análisis secundario de documentos o de datos documentales todo posterior análisis de un conjunto de datos primarios que ofrezcan interpretaciones y conclusiones adicionales o en forma diferente a la presentada en el primer informe de investigación”. (Scribano y de Sena, 2009) ya que los textos obtenidos no son de propia autoría sino de investigaciones anteriormente realizadas por otras instituciones o personas.

Instrumento

Instrumento

<p>Población: Moradores y líderes Sector la Paralela y el Oleoducto</p> <p>Objetivo: identificar las percepciones y actuaciones de los moradores Sector la Paralela y el Oleoducto frente al proyecto Tren del Rio.</p> <p>Preguntas:</p> <ol style="list-style-type: none">1. ¿Cuáles fueron los procesos (herramientas, insumos) que les han compartido sobre el proyecto?2. ¿Cómo siente con este proyecto?3. ¿Cómo comunidad considera que este proyecto genera “desarrollo” para el territorio?4. ¿La comunidad se ha organizado para responder al Proyecto Tren del Rio?5. ¿Desde que el proyecto esta marcha, en territorio se han dado cambios?

Ilustración 3 Instrumento entrevista semiestructurada

3.4 Consideraciones éticas

De acuerdo con el código de ética de Trabajo Social se trabajará con Justicia, igualdad, confidencialidad, responsabilidad y compromiso.

El desplazamiento por la violencia a través de la historia en Colombia es un factor inherente en las dinámicas territoriales que ha traído consigo decenas de moradores, al igual el desarrollo y la infraestructura que ha sido el foco de crecimiento y economía para el estado, por ello entendiendo las dinámicas sociales que permean de manera constante, el trabajador social tendrá como prioridad trabajar con justicia social desde la igualdad orientando su intervención hacia un goce efectivo de derechos y reducción de la desigualdad.

Desde la postura investigativa, se deberá garantizar inicialmente la confidencialidad de la información suministrada por los diferentes actores, teniendo presente que también se cuenta con una institucionalidad educativa que espera ser representada con responsabilidad y compromiso.

Capítulo 4

4 Hallazgos

4.1 Falta de comunicación acerca del desarrollo del Tren del Río, un impacto negativo en los moradores de Medellín del sector La Paralela y el Oleoducto

Se identifica a través de las entrevistas realizadas en el sector de la Paralela y el Oleoducto, que algunos moradores sienten temor y zozobra frente al Proyecto Tren del Río.

“ en cuestión de nosotros sí, estamos de pronto preocupados, estamos a la expectativa como dije ahorita en la otra pregunta y vuelvo y reitero porque no es fácil, uno estar en esta zozobra de que cuándo será, de que para donde nos van a llevar, de que si vamos a poder llegar a un acuerdo, porque pues uno ya está acostumbrado como a los vecinos, que han sido buenos vecinos, a la comunidad que nos hemos llevado bien, entonces a uno lo preocupa realmente eso de que de pronto a uno no lo manden a un filo, arriba, entonces porque realmente estamos muy centrales, estamos a 5 minutos del centro, estamos a 5 minutos del parque de Bello, entonces cambio tanto personal como se ve también como le digo en cuestión deconstrucción demasiado”. (Varela, Entrevista - Proyecto Tren del Río, 2025)

La comunidad manifiesta abiertamente el temor y zozobra debido a no tener conocimiento de primera mano de lo que está pasando en el proyecto y de los posibles escenarios para ellos.

Esto debido a que en la gerencia actual de la Promotora Ferrocarril de Antioquia la Dra. Marcela Holguín Moreno (2024 – Actualmente), ha desarrollado el proyecto Tren del Río de manera más administrativa y con poca participación comunitaria, a la fecha se ha tenido solo 1 socialización del proyecto con la comunidad, hecho que en general preocupa a los moradores del sector de la Paralela y

el Oleoducto generando zozobra, ya que temen ser intervenidos en algún momento de manera abrupta.

“ Como gerente de la Promotora de Ferrocarril de Antioquia, Holguín tendrá el reto de impulsar proyectos estratégicos para la competitividad, con la estructuración y puesta en marcha del proyecto Tren del Río, así como adelantar el estudio de factibilidad y licitación del sistema masivo de transporte en la subregión Oriente; y proyectos regionales como el Tren del Café, Tren a Urabá, Tren Verde y Medellín – Bogotá” (Gobernación de Antioquia, 2024).

La comunidad en general a manifestado que se nota el cambio entre administraciones, ya que en la anterior administración a cargo del Dr. Gustavo Ruiz Agudelo (2020- 2023), se trabajó en la socialización del proyecto de la mano de tres áreas de trabajo: Área Técnica, Área Jurídica y Área Social, quienes a su vez como método de trabajo realizaron socializaciones socio prediales al sector de la Paralela y el Oleoducto de la mano de los lideres del sector, brindando además un espacio dentro de las instalaciones de la Promotora Ferrocarril de Antioquia donde los ciudadanos en general podían asistir y eran atendidos por 1 jurídico, 1 técnico y 1 social, o uno de ellos según su requerimiento.

“Verónica pues el proyecto mientras que estuvo el Dr. Gustavo (anterior gerente de la PFA),estuvimos muy acompañados con toda la parte social, de la parte administrativa estuvieron muy en conjunto de comunicar como iban los procesos, siempre hubo socializaciones con la comunidad, vinieron y nos hicieron socialización con carteles con volantes y pues teníamos muy claro como sería lo del proyecto, en la espera de muchas cosas pendientes que estaban, pero hasta hora pues voy a decir algo que en este momento nosotros tenemos, ahorita hemos tenido muy poco acompañamiento de la Promotora el Ferrocarril porque quizás nosotros en este momento no sabemos cómo va, cómo ha avanzado, o en qué situación o estado está el proyecto, porque no hemos tenido esa comunicación, ni hemos podido tener una comunicación con la gerente de la Promotora”. (Cifuentes, 2025)

Lo anterior deja en evidencia que la comunidad extraña y reclama de manera directa una participación activa en el proyecto, donde se puedan sentir parte de. Es importante entender de igual

modo que la participación comunitaria es importante sobre todo en proyecto de esta magnitud como una red de apoyo, de construcción, permitiendo mejorar los resultados a través de un trabajo mancomunado de participación y confianza.

Desde la Categoría de obra civil se generaliza por parte de la comunidad un deseo de materialización del Proyecto Tren del Río y una preocupación por el aumento de construcciones de vivienda y negocios en el sector. Se evidencia un conocimiento básico sobre las Políticas Públicas de Moradores por algunos habitantes y el desconocimiento de estas por gran parte del sector.

Los entrevistados en su mayoría visualizan el proyecto como desarrollo para el sector y una oportunidad de mejorar la movilidad y tiempos de desplazamientos a lo largo de la vía férrea. “ La ciudad se va a beneficiar y los beneficios son desarrollo, porque van a llegar más rápido, por el transporte, va a reducir la contaminación y uso de carros pesados, hasta tiempo, así vamos a beneficiarnos todos yo creo”. (Vásquez C. J., Entrevista-Proyecto Tren del Río, 2025)

Los trenes son importantes en el desarrollo de comunidades ya que permiten mejorar aspectos de movilidad, reduciendo tiempos y distancias, a través de sistemas amigables con el medio ambiente que permiten una versatilidad a su vez en transporte mixto de carga y pasajeros. “Las vías férreas se encuentran presentes en Colombia desde hace mucho, pero para funcionar adecuadamente, requieren innovación, reparaciones y mantenimiento en sus infraestructuras. El transporte ferroviario es considerado uno de los medios de transporte más eficientes en el mundo” (vqingenieria, s.f.).

Y es que con la reactivación de las vías férreas en Colombia se podría mejorar la eficiencia de transporte de pasajero y carga, además de mejorar las congestiones viales e incluso brindar apoyo a las líneas del Metro.

Una de las preocupaciones de la comunidad frente a los proyectos de obra civil en este caso en específico frente al proyecto del Tren del Río, es la construcción masiva de nuevas viviendas luego del

censo de caracterización ambiental realizado por la PFA, “ Pues desde que yo llegué aquí han hecho como 10 viviendas más, pero sí han hecho más” (David, Entrevista - Proyecto Tren del Rio, 2025)

Y aquí la preocupación visible de la comunidad se sostiene desde el conocimiento de que los proyectos tienen un presupuesto para las diferentes áreas y facetas de este, entonces al generarse más invasiones y moradores, se genera un temor de que el recurso económico no sea suficiente para la compra de viviendas, situación que pueda llevar al proyecto a la revisión de otras alternativas.

No podemos desconocer que la invasión excesiva también puede traer problemáticas sociales, de gestión y orden público, sin embargo, este tipo de situaciones nos permite también mirar la otra cara de la comunidad, la de sus derechos por un territorio que nos pertenece a todos, el derecho a una vivienda, el deseo de desarrollo personal.

Y en pro de esos derechos que tiene la comunidad al territorio y los buenos procesos en el caso de los proyectos de obra civil es indispensable conocer las Políticas Públicas de Moradores, las cuales garantizan la protección a los habitantes que residen en áreas donde se realizan proyectos de desarrollo y obras públicas, “La Política Pública de Protección a Moradores y Actividades Económicas y Productivas está concebida en el artículo 573 del Plan de Ordenamiento Territorial, Acuerdo 048 de 2014, y busca la prelación de los derechos de la comunidad con respecto a los impactos inherentes de obras públicas e intervenciones urbanísticas que se ejecutan en Medellín” (Alcaldía de Medellín , s.f.).

El deseo de la comunidad es que el proyecto se realice en pro del progreso y el desarrollo del sector, de una manera humana y conciliadora, donde se le permita a la comunidad tener voz y ser informada de manera oportuna del proceder del proyecto, con tiempos prudentes y una buena planificación.

Por otra parte, el Tren del Rio es un Proyecto de gran envergadura que en parámetros económicos enfrenta grandes retos ya que es necesario para su materialización formalizar compromisos de financiación con el proyecto.

Es importante conocer que esta entidad cuenta con 4 socios: La Gobernación de Antioquia, El Metro de Medellín, el Instituto para el Desarrollo de Antioquia (IDEA) y El Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

A pesar de tener 4 socios es un proyecto de alto valor que requiere contar con cofinanciación nacional y ello es uno de los traspiés a los que se a tenido que enfrentar el proyecto, en la Administración del Dr. Aníbal Gaviria Correa y bajo la gerencia del Dr. Gustavo Ruiz Agudelo, el proyecto se radicó en 3 oportunidades ante el Ministerio de Transporte esperando lograr por parte de ellos la aprobación, sin embargo en el 2023, finalizando el año, se solicitaron ajustes por parte del Ministerio de Transporte, hecho que impidió una vez más la aprobación “ Y es que, según sostuvo la gerente Holguín, a escasos días de culminar el año pasado, el Ministerio de Transporte decidió actualizar los requisitos para financiar los sistemas de transporte público de pasajeros en el país, no sólo aumentando las exigencias técnicas y normativas, sino obligando a los entes que ya tenían proyectos en curso a tener que volverlos a radicar ante la Nación” (Peláez, 2024).

“A nivel regional, otra nueva tarea viene por cuenta de una resolución emitida por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá también el año pasado, que obligará al proyecto ampliar los detalles de sus especificaciones técnicas, sobre todo en materia de sus estimaciones de demanda” (Pelaez, 2024).

Lo anterior sumado a que en la administración del Dr. Aníbal Gaviria y el Dr. Daniel Quintero no se logró un consenso para la cofinanciación del proyectó, son situaciones que han impedido la materialización total del proyecto.

Pese a que a mediados de 2022, el Distrito de Medellín, entonces bajo la administración de Daniel Quintero, se mostraba empeñado priorizar otros proyectos como la construcción de cinco metro cables, en octubre de ese mismo año la Alcaldía pareció ceder, pero poniendo condiciones, incluyendo absurdos como que la Nación le garantizara al Distrito que las transferencias de EPM a la

administración central no se vieran afectadas si le metía mano a las tarifas de servicios públicos o que los sobrecostos, en caso de haberlos, fueran cobrados en su totalidad a la Gobernación de Antioquia. (Pelaez, 2024).

Este tipo de proyectos deja a al descubierto que el deseo de la materialización del proyecto y la voluntad de ejecución es necesario por parte de todos los involucrados, de lo contrario los traspies en el camino serán innumerables.

Por parte de la actual administración se están revisando diferentes alternativas para la respectiva cofinanciación y materialización del proyecto, revisando incluso la iniciación de un tramo diferente a los ya proyectados.

En la categoría de riesgo Psicosocial, se manifiesta por parte de los entrevistados incertidumbre frente al proyecto esto debido a temas anteriormente abordados y relacionados a la falta de comunicación de la PFA con la comunidad actualmente.

Porque es que la estabilidad emocional de las personas acá es la incertidumbre en la que estamos, porque en este momento el cambio de vivienda o el llegar acogernos a quema ropa así es que su casa vale tanto, si claro, este proyecto es bueno que lo socialicen, que digan cómo va el proyecto, en qué estado esta, y la idea es esa de que la gente este tranquila, que el día que vengan, no vaya a ver unos problemas psicológicos aquí y unas personas que van a desestabilizar mentalmente y económicamente. (Cifuentes, Entrevista - Proyecto Tren del Rio, 2025)

La comunidad ha otorgado su temor en el proyecto por no tener claridades de que va a pasar con ellos, a la falta de socializaciones y de comunicación con la PFA. Su deseo es poder conocer de primera mano el estado del proyecto.

Es entendible que cada administración tiene su manera de trabajar y proceder en los diferentes procesos y proyectos, pero es importante darse a la tarea de conocer los territorios a intervenir por normativa y bienestar de la comunidad y del proyecto.

Y es que llevar un proyecto de esta magnitud de la mano de la comunidad y los líderes, podría otorgar al proyecto una aceptación y una excelente gestión social, donde al conocer el contexto social del territorio se podría lograr unos resultados más efectivos y menos afectaciones psicosociales.

Frente a la categoría de reubicación se analiza que, pese a que el proyecto no ha llegado a esta etapa, ya que actualmente se encuentra en la fase de factibilidad, si se generan muchos interrogantes de la comunidad en este proceso, debido a otros proyectos que se han realizado cercanos al sector como El Metro de Medellín y la realización de 2 metro cables cercanos a la zona.

Por parte de la comunidad se espera que sea un proceso justo y pasivo, donde se pueda conciliar y llegar acuerdos justos.

Claro que sí son demasiado importante, porque es que yo creo que no es justo y nos merecemos que de pronto lleguen de un momento a otro y nos digan tenemos que desalojar o ustedes tienen que desocupar, yo creo que con mucha antelación nos deben informar, tenernos informado maso menos en que tiempo debemos salir de acá es supremamente importante yo creo que ese es uno de los puntos más importantes, el conocimiento que debemos de tener un mazo menos de que año va ser este proyecto, cuando van a seguir la vía o el proyecto que tienen, porque nosotros debemos saberlo con antelación y yo creo que merecemos respeto y como por dignidad, no nos deben sacar así de un momento a otro sin saber a dónde vamos a ir a parar. (Varela, Entrevista - Proyecto Tren del Río, 2025)

Se ratifica con los diferentes testimonios que la comunidad está dispuesta apoyar el proyecto y espera ser incluida en el mismo.

Al igual que la categoría de reubicación la categoría de impacto ambiental es una categoría que se empezara a visualizar al momento de la ejecución del proyecto, sin embargo, la comunidad le ve lo posible al entender que el proyecto es amigable con el medio ambiente y cuenta con unas obligaciones otorgadas por el ANLA que deberá cumplir.

Creo que respondiendo al primer objetivo la experiencia que han tenido los moradores con el proyecto Tren Del Rio es positiva en cuanto a su deseo de materialización del proyecto y a la disposición frente a él, sin embargo, dicha aceptación podría ser afectada por la falta de comunicación entre las partes.

4.2 Riesgos psicosociales expuestos en los moradores de Medellín del sector La Paralela y el Oleoducto por el desarrollo del proyecto Tren del Río

Los riesgos psicosociales a los cuales están expuestos los moradores asentados en el corredor férreo del Proyecto Tren del Rio en el sector de la paralela y el Oleoducto, identificados en la fase de factibilidad son:

Estrés: “Se puede definir el estrés como un estado de preocupación o tensión mental generado por una situación difícil. Todas las personas tenemos un cierto grado de estrés, ya que se trata de una respuesta natural a las amenazas y a otros estímulos. Es la forma en que reaccionamos el estrés lo que marca el modo en que afecta a nuestro bienestar” (Organización Mundial de la Salud, 2023).

El estrés a la comunidad se podría ver reflejado en las diferentes preocupaciones, incertidumbre y zozobra que manifiesta sentir la comunidad al no tener comunicación directa con el proyecto generando a su vez frustración física y emocional.

Ansiedad: “La ansiedad es una emoción normal que se experimenta en situaciones en las que el sujeto se siente amenazado por un peligro externo o interno” (Clínica Universitaria de Navarra, s.f.). Aunque se denomina que la ansiedad es una reacción normal ante una situación desafiante, puede llegar hasta un nivel más alto ocasionando un trastorno de ansiedad. En el proyecto se podría ocasionar debido a las especulaciones que realiza la comunidad frente al proyecto debido a la falta de conocimiento sobre el mismo. En la etapa de ejecución se puede reflejar frente a las reubicaciones y parámetros de compra de vivienda.

Fatiga Mental: “La fatiga mental puede describirse como un cansancio extremo y puede manifestarse, por ejemplo, cuando no es capaz de pensar correctamente, se olvida fácilmente de las cosas y no es capaz de recordar detalles. Una vez más, puede ser fácil considerar que se trata de una falta de sueño, pero si experimenta cansancio mental día tras día, puede ser algo más que agotamiento” (Select Health, 2022). Este impacto al igual que los anteriores también podría relacionarse a una situación de desarraigo, aunque actualmente el proyecto no está en la etapa de reubicación, si es un panorama real para los moradores, quienes manifiestan un apoyo comunitario creciente y ante una pérdida de vínculos afectivo podría desatarse diferentes afectaciones.

Falta de comunicación: “ La comunicación que más riesgos psicosociales causa es la que no existe, pero sobre todo la que hace que se acumule el trabajo o la que hace que se retrase el trabajo ya que esto genera estrés” (Prevencionar, 2014). Este es el factor de riesgo más evidente encontrado en el sector de la Paralela y el Oleoducto, en diferentes oportunidades la comunidad manifiesta el deseo de retomar un contacto directo con la PFA, indicando sus intenciones por saber el estado del proyecto, siendo participes del proyecto con anticipación.

La comunicación es indispensable en nuestro desarrollo como seres humanos, es necesaria porque permite conocer los pensamientos, ideas, e información que nos quieran suministrar otros, en el caso particular de los proyectos de infraestructura permitiría al área social avanzar de manera asertiva, generando una buena gestión y aceptación del proyecto.

Es importante destacar que tanto los moradores de la Paralela o como el Oleiducto han manifestado tener un acercamiento y confianza en los líderes del sector, por lo cual es importante realizar un trabajo mancomunado entre líderes, comunidad y PFA, tratando de garantizar unos resultados favorables para todos.

Conflictos Familiares y Sociales: La realización de proyectos de este tipo puede generar conflictos sociales y familiares, debido a que se trabaja con diversidades culturales y particularidades

familiares y personales, pese a que el proyecto sea el mismo, en el momento que se ponga en marcha la ejecución del proyecto deberá revisarse las particularidades de cada hogar, apoyándose de igual modo en las leyes y la política pública de moradores puntualmente.

Hecho que puede acarrear consigo inconformidades y conflictos de carácter familiares y sociales.

4.2.1 Riesgos Psicosociales para la Comunidad

Desconfianza en el Proyecto: Es importante comprender a la comunidad y líderes como actores importantes en los proyectos, las entidades deben ser transparentes y abiertos con la información de interés para comunidad, general desconfianza en la comunidad y realizar procesos forzosos puedes desestabilizar el correcto desarrollo del proceso.

Se hace necesario fortalecer desde el inicio del proyecto esa relación y ese vínculo de apoyo entre la comunidad y la PFA, ayudando a realizar un proceso lo más sano posible para las partes.

Un proyecto de obra civil como el Tren del Rio a pesar de que tenga como objetivo mejorar las condiciones sociales de una comunidad, puede generar diversos riesgos psicosociales como los anteriormente mencionados de manera directa o indirecta.

Por lo anterior es indispensable identificar y mitigar dichos riesgos, con el objetivo de garantizar el bienestar de los involucrados y proporcionar un éxito social y de gestión al proyecto.

Capítulo 5

5 Conclusión

Se puede Analizar el impacto de la fase de factibilidad, en los moradores asentados en el corredor férreo del proyecto Tren del Rio - Sector la Paralela y el Oleoducto, reconociendo aspectos relevantes para la intervención social.

Descritos en sus categorías:

En la categoría de obra civil; se observa que los entrevistados están de acuerdo con la materialización del Tren del Rio, siempre y cuando se realice de manera muy humana y conciliadora. Se tiene una percepción de que el proyecto traerá consigo desarrollo, progreso y cosas positivas. Sin embargo, se deja claridades sobre una preocupación generalizada sobre el aumento desmedidos de casas luego del censo de caracterización ambiental realizado por la Promotora Ferrocarril de Antioquia. Se evidencia que en el sector de la Paralela cuentan con más conocimiento sobre que es el proyecto Tren del Rio, los entrevistados del sector Oleoducto dejan claridades de que conocen poco el proyecto. Se tiene poco conocimiento sobre las políticas públicas de moradores.

Se hace necesario realizar por parte del proyecto acercamientos con la comunidad y cumplir a su vez con las socializaciones de ley.

En la categoría de impacto Social; se observa que la comunidad en su mayoría manifiesta conocer el proyecto gracias a las socializaciones realizadas en la administración pasada, solo 1 persona a participado de la socialización realizada este año. Se muestra por parte de la líder el conocimiento del proceso y el estado del proyecto, de igual modo se evidencia por parte de la comunidad el interés de tener contacto directo con la PFA y los líderes de su sector. Se evidencia que la comunidad escucha y acuden a las líderes del sector con el fin de tener información de primera mano, mostrando que las socializaciones y la participación en el proceso es importante para la ciudadanía y sus líderes.

Se requiere mejorar por parte de la PFA la comunicación y continuidad del trabajo realizado en la administración pasada con el fin de minimizar impacto y generar una mejor gestión.

En la categoría de impacto Ambiental; se evidencia una aceptación con el proyecto Tren del Rio, debido a la información que se ha suministrado por el proyecto anteriormente, se exalta que es un medio de transporte que generaría menos contaminación y evitaría el transitar de vehículos de carga pesada y generadores de contaminación en el sector. Con respecto al estudio de impacto ambiental

realizada por la PFA se manifiesta que detono una situación de construcción masiva de viviendas en el territorio.

En caso de la categoría de impacto ambiental solo al iniciar el proyecto en la etapa de ejecución se podrá evidenciar si realmente se generó un impacto o no. El aumento de viviendas puede ser una causa de la realización del censo de impacto ambiental, pero no es una afectación directa ambiental.

En la **categoría de impacto Económico**; se observa una duda generalizada y un temor sobre el pago de viviendas y la forma de realizas la reubicación de los moradores. Se evidencia una postura conciliadora, en la que se manifiesta por parte de todos los entrevistados que estarían dispuestos a vender si se hace de manera justa. Se informa de igual modo que el sector en el que se encuentran actualmente los moradores tiene un bajo costo de vida, que también es igual de atractivo para la población migrante, lo que hace necesario entender su contexto social, para un proceso humano.

Esta categoría actualmente se enfoca en la necesidad del proyecto de lograr la cofinanciación de proyecto, labor en la que actualmente trabaja la PFA revisando alternativas.

En el caso de la comunidad son especulaciones y preocupaciones sobre su futuro en la etapa de materialización del proyecto.

En la categoría de Riesgo Psicosocial; se manifiesta que es necesario tener en cuenta la estabilidad emocional de la comunidad, se manifiesta zozobra e incertidumbre por que no se escuchas noticias nuevas del proyecto, por ello es importante las socializaciones y las claridades frente al proyecto, ellos esperan ser informados de manera oportuna de la ejecución del proyecto con el fin de que se realice una buena gestión por parte de la PFA y esperando no caer en un mal contexto social.

Los riesgos psicosociales actualmente son visibles en la etapa de factibilidad en la que se encuentra el proyecto, ya que la comunidad conoce que el proyecto está avanzando, pero no lo conocen de una fuente directa.

La falta de comunicación afecta la salud mental de la comunidad que crea diferentes panoramas en supuestos, la importancia de socializar el proyecto y garantizar la transparencia de la información ayudara a mitigar y minimizar dichas afectaciones.

En la **categoría de Ausencia de Comunicación**; la falta de comunicación hace alusión inicialmente al relacionamiento directo de la PFA con la comunidad, se informa que en la administración pasada se realizaron muchas socializaciones, sin embargo, este año se realizó solo una reunión, se manifiesta de manera insistente por parte de la comunidad el deseo de que se realicen socializaciones y se mantenga un contacto directo con ellos. Se observa que en el sector del Oleoducto conocen poco el proyecto debido a diferentes factores, demostrando una ausencia de comunicación leve dentro de la comunidad.

En la **categoría Reubicación**; en su contexto social la comunidad aclara que estas zonas son muy económicas, incluso no se pagan servicios públicos, lo cual es un factor importante a la hora de realizar una reubicación, la comunidad en general manifiesta estar presto a la reubicación teniendo en cuenta que lo ven como un bien común, esperan de igual modo que este sea un proceso justo y que se realice con tiempo, para general el menor traumatismo posible, ya que se manifiesta un temor por no saber en qué momento podrían iniciar los procesos de reubicación ni bajo que parámetros.

Esta es una categoría que podrá analizarse de manera profunda en el momento de la compra de predios, y la ejecución del proyecto.

Queda en evidencia que los moradores de la Paralela y el Oleoducto asentados en el corredor férreo del Proyecto Tren del Rio, de acuerdo con las entrevistas realizadas y al contacto realizado anteriormente con la comunidad, cuentan con toda la disposición para apoyar y participar activamente del proyecto.

Considerando al Tren del Rio un proyecto de desarrollo. Que les permitirá mejor su calidad de vida de manera individual y familiar.

Realizan como comunidad un llamado directo a la Promotora Ferrocarril de Antioquia con el fin de retomar la comunicación directa con el sector, erradicando especulaciones y generando confianza en un proyecto de ciudad, bajo parámetros de justicia, desarrollo y trabajo mancomunado.

Referencias

Alcaldía de Medellín . (s.f.). Obtenido de <https://www.medellin.gov.co/es/departamento-administrativo-de-planeacion/politica-publica-de-proteccion-a-moradores/>

Alcaldía Mayor de Bogotá . (14 de Febrero de 2023). Obtenido de Resolución :

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=136717>

Almaguer, D. R., Marrero, A. S., & Rodriguez, Y. D. (s.f.). *Eumed*. Obtenido de Eumed:

<https://www.eumed.net/ce/2009a/amr.htm>

AMVA. (11 de 07 de 2018). *Metropol*. Obtenido de Metropol:

<https://www.metropol.gov.co/noticias/invitaci%C3%B3n-de-los-10-municipios-del-valle-de-aburr%C3%A1-para-entendernos>

ANLA. (s.f.). *ANLA*. Obtenido de https://www.anla.gov.co/01_anla/tramites-y-servicios/servicios/estudio-de-impacto-ambiental#:~:text=Estudio%20de%20Impacto%20Ambiental&text=El%20estudio%20de%20impacto%20ambiental,la%20ley%20y%20este%20reglamento.

[servicios/servicios/estudio-de-impacto-ambiental#:~:text=Estudio%20de%20Impacto%20Ambiental&text=El%20estudio%20de%20impacto%20ambiental,la%20ley%20y%20este%20reglamento.](https://www.anla.gov.co/01_anla/tramites-y-servicios/servicios/estudio-de-impacto-ambiental#:~:text=Estudio%20de%20Impacto%20Ambiental&text=El%20estudio%20de%20impacto%20ambiental,la%20ley%20y%20este%20reglamento.)

[ambiental#:~:text=Estudio%20de%20Impacto%20Ambiental&text=El%20estudio%20de%20impacto%20ambiental,la%20ley%20y%20este%20reglamento.](https://www.anla.gov.co/01_anla/tramites-y-servicios/servicios/estudio-de-impacto-ambiental#:~:text=Estudio%20de%20Impacto%20Ambiental&text=El%20estudio%20de%20impacto%20ambiental,la%20ley%20y%20este%20reglamento.)

ANLA. (s.f.). *ANLA.GOV.CO*. Obtenido de ANLA.GOV.CO: https://www.anla.gov.co/01_anla/tramites-y-servicios/servicios/estudio-de-impacto-ambiental#:~:text=Estudio%20de%20Impacto%20Ambiental&text=El%20estudio%20de%20impacto%20ambiental,la%20ley%20y%20este%20reglamento.

[servicios/servicios/estudio-de-impacto-ambiental#:~:text=Estudio%20de%20Impacto%20Ambiental&text=El%20estudio%20de%20impacto%20ambiental,la%20ley%20y%20este%20reglamento.](https://www.anla.gov.co/01_anla/tramites-y-servicios/servicios/estudio-de-impacto-ambiental#:~:text=Estudio%20de%20Impacto%20Ambiental&text=El%20estudio%20de%20impacto%20ambiental,la%20ley%20y%20este%20reglamento.)

[ambiental#:~:text=Estudio%20de%20Impacto%20Ambiental&text=El%20estudio%20de%20impacto%20ambiental,la%20ley%20y%20este%20reglamento.](https://www.anla.gov.co/01_anla/tramites-y-servicios/servicios/estudio-de-impacto-ambiental#:~:text=Estudio%20de%20Impacto%20Ambiental&text=El%20estudio%20de%20impacto%20ambiental,la%20ley%20y%20este%20reglamento.)

Arango, S. (06 de JUNIO de 2024). *Infoncn*. Obtenido de Infoncn:

<https://www.coosmovision.com/financiacion-de-la-nacion-para-tren-del-rio-solo-seria-para-pasajeros-y-no-para-carga/>

Banrepcultural. (s.f.). *Banrepcultural*. Obtenido de Banrepcultural:

https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_santamarta.htm

Bolívar, S. C. (17 de octubre de 2023). *EL TIEMPO*. Obtenido de El TIEMPO:

<https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/medellin-el-megaproyecto-de-movilidad-tren-del-rio-esta-cerca-del-cierre-financiero-816788>

Bruno, F., Alemán, J. A., Saucedo, L. K., & Garza, R. I. (2018). El construccionismo social, desde el trabajo

social: “modelando la intervención social construccionista”. *Margen*, 1-15. Obtenido de

[https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/107827414/castro-91-libre.pdf?1700959639=&response-content-](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/107827414/castro-91-libre.pdf?1700959639=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DEl_construccionismo_social_desde_el_trab.pdf&Expires=1743365736&Signature=aLGcB6PqaQSlBuJzQbTh-~kweKkPqBLpXLWbo4K7oO93FnG84oE)

[disposition=inline%3B+filename%3DEl_construccionismo_social_desde_el_trab.pdf&Expires=1743365736&Signature=aLGcB6PqaQSlBuJzQbTh-~kweKkPqBLpXLWbo4K7oO93FnG84oE](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/107827414/castro-91-libre.pdf?1700959639=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DEl_construccionismo_social_desde_el_trab.pdf&Expires=1743365736&Signature=aLGcB6PqaQSlBuJzQbTh-~kweKkPqBLpXLWbo4K7oO93FnG84oE)

Cambio, R. (11 de Marzo de 2024). *Cambio Colombia*. Obtenido de Cambio Colombia:

<https://cambiocolombia.com/pais/cuando-dejo-funcionar-tren-ferrocarril-antioquia-historia>

Cifuentes, D. L. (29 de Marzo de 2025). Entrevista - Proyecto Tren del Rio. (V. L. Rojas, Entrevistador)

Clinica Universitaria de Navarra . (s.f.). Obtenido de [https://www.cun.es/enfermedades-](https://www.cun.es/enfermedades-tratamientos/enfermedades/ansiedad)

[tratamientos/enfermedades/ansiedad](https://www.cun.es/enfermedades-tratamientos/enfermedades/ansiedad)

Colombia Informa. (27 de Octubre de 2017). *Continúan desalojos en Medellín: caso La Paralela*.

Obtenido de Colombia Informa: <https://www.colombiainforma.info/continuan-desalojos-en-medellin-caso-la-paralela/>

Comision de la Verdad. (s.f.). *Comision de la Verdad*. Obtenido de Comision de la Verdad:

<https://web.comisiondelaverdad.co/transparencia/informacion-de-interes/glosario/impactos->

Ferrovial. (s.f.). *Ferrovial*. Obtenido de <https://www.ferrovial.com/es/recursos/obra-civil/>

Giraldo, S. P. (12 de Enero de 2023). *El TIEMPO*. Obtenido de El TIEMPO:

<https://www.eltiempo.com/mundo/asia/en-china-esta-la-red-ferroviaria-mas-alta-de-velocidad-en-el-mundo-733138>

Giraldo, S. P. (12 de ENERO de 2023). *EL TIEMPO*. Obtenido de EL TIEMPO:

<https://www.eltiempo.com/mundo/asia/en-china-esta-la-red-ferroviaria-mas-alta-de-velocidad-en-el-mundo-733138>

Gobernacion de Antioquia. (29 de junio de 2016). Obtenido de

<https://antioquia.gov.co/prensa/historico-de-prensa-2/840-ferrocarril-de-antioquia-un-sue%C3%B1o-que-hoy-se-hace-realidad#:~:text=Hoy%2029%20de%20junio%20de,la%20Sociedad%20Ferrocarril%20de%20Antioquia.>

Gobernación de Antioquia. (2016). *Plan de Desarrollo de Antioquia*. Obtenido de Plan de Desarrollo de

Antioquia: <https://indeportesantioquia.gov.co/wp-content/uploads/2020/07/ORDENANZA-PLAN-DE-DESARROLLO-ANTIOQUIA-PIENSA-EN-GRANDE-min.pdf>

Gobernación de Antioquia. (2024). *Gobernación de Antioquia*. Obtenido de

<https://antioquia.gov.co/marcela-holguin-moreno>

Gobernación de Antioquia. (2 de junio de 2024). *Gobernación de Antioquia*. Obtenido de Gobernación

de Antioquia: <https://antioquia.gov.co/>

González-Monteagudo, J. (2000-2001). EL PARADIGMA INTERPRETATIVO EN LA INVESTIGACIÓN SOCIAL

Y EDUCATIVA: NUEVAS RESPUESTAS PARA VIEJOS INTERROGANTES. *Universidad de Sevilla*, 227-246.

Guimaraes, L. (10 de abril de 2024). *Construccion Latinoamericana*. Obtenido de Construccion

Latinoamericana: <https://www.construccionlatinoamericana.com/news/los-costos-estan->

haciendo-que-la-construccion-de-trenes-de-alta-velocidad-sea-mas-dificil-existe-una-solucion-
/8036578.article

INDEED. (10 de Febrero de 2025). Obtenido de <https://uk.indeed.com/career-advice/career-development/effects-of-lack-of-communication#:~:text=Lack%20of%20communication%20is%20the,allow%20you%20to%20communicate%20better.>

INVIASA. (15 de Diciembre de 2022). *INVIASA*. Obtenido de <https://invasa.com/noticias/que-es-un-proyecto-de-obra-civil-y-cuales-son-sus-caracteristicas>

Jiménez, J. D. (29 de septiembre de 2024). *EL COLOMBIANO*. Obtenido de <https://www.elcolombiano.com/antioquia/ferrocarril-de-antioquia-tren-del-rio-del-cafe-del-norte-corredores-planificados-MC25504877>

Jiménez, J. D. (29 de septiembre de 2024). *EL COLOMBIANO*. Obtenido de *EL COLOMBIANO*: <https://www.elcolombiano.com/antioquia/ferrocarril-de-antioquia-tren-del-rio-del-cafe-del-norte-corredores-planificados-MC25504877>

Meprosa Construcciones. (8 de SEPTIEMBRE de 2023). *Meprosa Construcciones*. Obtenido de Meprosa Construcciones: <https://meprosaconstrucciones.mx/la-obra-civil-y-sus-beneficios-socioeconomicos/#:~:text=Impacto%20positivo%20general&text=Por%20ejemplo%2C%20es%20posible%20contar,tiempo%20contar%20con%20infraestructuras%20adecuadas.>

Miguel Marín (antropólogo), Hamilton Suárez (historiador) y Johana Piedrahita (comunicadora social). (21 de noviembre de 2017). *Picacho con futuro*. Obtenido de Picacho con futuro: <https://www.picachoconfuturo.org/index.php/nuestras-ideas/item/el-desarraigo-llega-en-metro-cable.html>

Monteleone, S. A. (15 de Agosto de 2019). *Linkedin*. Obtenido de *Linkedin*:

<https://es.linkedin.com/pulse/los-riesgos-sociales-asociados-grandes-proyectos-de-y-monteleone-1e>

Monteleone, S. A. (15 de Agosto de 2019). *Linkedin*. Obtenido de *Linkedin*:

<https://es.linkedin.com/pulse/los-riesgos-sociales-asociados-grandes-proyectos-de-y-monteleone-1e>

Muestreo. (s.f.). *linkedin*. Obtenido de [https://es.linkedin.com/advice/1/what-main-differences-similarities-between-voluntary-](https://es.linkedin.com/advice/1/what-main-differences-similarities-between-voluntary-convenience?lang=es&lang=es#:~:text=El%20muestreo%20voluntario%20es%20un,una%20invitaci%C3%B3n%20o%20una%20solicitud)

[convenience?lang=es&lang=es#:~:text=El%20muestreo%20voluntario%20es%20un,una%20invitaci%C3%B3n%20o%20una%20solicitud](https://es.linkedin.com/advice/1/what-main-differences-similarities-between-voluntary-convenience?lang=es&lang=es#:~:text=El%20muestreo%20voluntario%20es%20un,una%20invitaci%C3%B3n%20o%20una%20solicitud).

Niemeyer, T. D. (2004). Construccinismo Social: Aplicación del Grupo de Discusión en Praxis de Equipo

Reflexivo en la. *Revista de Psicología*, vol. XIII, núm. 1,, 9-20. Obtenido de

<https://www.redalyc.org/pdf/264/26413102.pdf>

Organizacion Mundial de la Salud. (21 de Febrero de 2023). Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/questions-and-answers/item/stress>

Pelaez, J. B. (07 de Febrero de 2024). *El Colombiano*. Obtenido de

<https://www.elcolombiano.com/antioquia/tren-del-rio-medellin-la-nueva-promesa-es-licitarlo-en-dos-anos-EP23686772>

Peláez, J. B. (07 de Febrero de 2024). *El Colombiano*. Obtenido de *El Colombiano*:

<https://www.elcolombiano.com/antioquia/tren-del-rio-medellin-la-nueva-promesa-es-licitarlo-en-dos-anos-EP23686772>

Pelaez, J. B. (22 de Diciembre de 2024). *El Colombiano* . Obtenido de

<https://www.elcolombiano.com/antioquia/tren-del-rio-en-antioquia-busca-opciones-para-arrancar-obras-sin-recursos-del-gobierno-petro-DE26113077>

Prevencionar. (15 de Julio de 2014). Obtenido de <https://prevencionar.com/2014/07/15/la-comunicacion-como-factor-clave-en-los-riesgos-psicosociales/>

RESUELVE CONSULTORÍA DE IMPACTO SOCIAL. (s.f.). *RESUELVE*. Obtenido de <https://resuelve.com.co/que-es-impacto-social/>

Schuster, A., Puente, M., Andrada, O., & Maiza, M. (2013). La Metodología Cualitativa, Herramienta para Investigar los Fenómenos que Ocurren en el Aula. La Investigación Educativa. *Facultad de Ciencias Exactas y Naturales - Universidad Nacional de Catamarca*, 31.

Select Health. (Julio de 2022). Obtenido de <https://selecthealth.org/blog/2022/07/fatiga-mental>

Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres. (Diciembre de 2015). *Unidad Nacional de Gestion del Riesgo*. Obtenido de https://portal.gestiondelriesgo.gov.co/Documents/3.MARCO_DE_POLITICA_DE_REASENTAMIENTO_PAZCIFICO_CYB.pdf

SOUTH FLORIDA PUBLISHING. (12 de Septiembre de 2022). El impacto de la gestión de proyectos en la construcción civil. Obtenido de <file:///C:/Users/TOSHIBA/Downloads/013+SFJD.pdf>

Tesis y Másters. (s.f.). *Tesis y Másters*. Obtenido de Tesis y Másters: <https://tesisymasters.mx/entrevista-semiestructurada/>

Todos Por Medellín. (11 de Mayo de 2023). Obtenido de Todos Por Medellín: <https://todospormedellin.org/politica-publica-de-proteccion-a-moradores-actividades-economicas-y-productivas-pppmaep/>

Unidos en un clic. (s.f.). Obtenido de Antioquiatic: <https://www.antioquiatic.edu.co/noticias-general/item/199-el-ferrocarril-de-antioquia>

Úsuga, A. (2015). *Espacio en off*. Obtenido de Espacio en off: <https://espacio-enoff.blogspot.com/2015/09/documental-memorias-del-barrio-la.html>

Úsuga, A. (2015). *Espacio-enoff*. Obtenido de Espacio-enoff: [https://espacio-](https://espacio-enoff.blogspot.com/2015/09/documental-memorias-del-barrio-la.html)

[enoff.blogspot.com/2015/09/documental-memorias-del-barrio-la.html](https://espacio-enoff.blogspot.com/2015/09/documental-memorias-del-barrio-la.html)

Varela, L. A. (29 de Marzo de 2025). Entrevista - Proyecto Tren del Río. (V. L. Rojas, Entrevistador)

Varela, L. A. (29 de Marzo de 2025). Entrevista - Proyecto Tren del Río. (V. L. Rojas, Entrevistador)

Vásquez, C. J. (29 de Marzo de 2025). Entrevista - Proyecto Tren del Río. (V. L. Rojas, Entrevistador)

Vásquez, C. J. (2025). Entrevista - Proyecto Tren del Río. (V. L. Rojas, Entrevistador)

Vásquez, C. J. (29 de Marzo de 2025). Entrevista-Proyecto Tren del Río. (V. L. Rojas, Entrevistador)

vqingenieria. (s.f.). Obtenido de [https://www.vqingenieria.com/por-que-son-importantes-los-proyectos-](https://www.vqingenieria.com/por-que-son-importantes-los-proyectos-de-infraestructura-para-el-desarrollo-de-un-pais)

[de-infraestructura-para-el-desarrollo-de-un-pais](https://www.vqingenieria.com/por-que-son-importantes-los-proyectos-de-infraestructura-para-el-desarrollo-de-un-pais)

Vqingenieria. (s.f.). *Vqingenieria*. Obtenido de Vqingenieria: [https://www.vqingenieria.com/por-que-](https://www.vqingenieria.com/por-que-son-importantes-los-proyectos-de-infraestructura-para-el-desarrollo-de-un-pais#:~:text=Una%20buena%20planeaci%C3%B3n%20y%20un,los%20sectores%20de%20la%20econom%C3%ADa.)

[son-importantes-los-proyectos-de-infraestructura-para-el-desarrollo-de-un-](https://www.vqingenieria.com/por-que-son-importantes-los-proyectos-de-infraestructura-para-el-desarrollo-de-un-pais#:~:text=Una%20buena%20planeaci%C3%B3n%20y%20un,los%20sectores%20de%20la%20econom%C3%ADa.)

[pais#:~:text=Una%20buena%20planeaci%C3%B3n%20y%20un,los%20sectores%20de%20la%20e-](https://www.vqingenieria.com/por-que-son-importantes-los-proyectos-de-infraestructura-para-el-desarrollo-de-un-pais#:~:text=Una%20buena%20planeaci%C3%B3n%20y%20un,los%20sectores%20de%20la%20econom%C3%ADa.)

[conom%C3%ADa.](https://www.vqingenieria.com/por-que-son-importantes-los-proyectos-de-infraestructura-para-el-desarrollo-de-un-pais#:~:text=Una%20buena%20planeaci%C3%B3n%20y%20un,los%20sectores%20de%20la%20econom%C3%ADa.)