

LA MOVILIDAD COMO DETONANTE DEL DETERIORO URBANO DE LA CARRERA
52 ENTRE LA CALLE 56 Y LA CALLE 49 EN EL MUNICIPIO DE ITAGÜÍ –
ANTIOQUIA

SANTIAGO GUTIERREZ MONTOYA

UNIVERSIDAD DE SAN BUENAVENTURA
FACULTAD DE ARTES INTEGRADAS
MEDELLIN
2015

LA MOVILIDAD COMO DETONANTE DEL DETERIORO URBANO DE LA CARRERA
52 ENTRE LA CALLE 56 Y LA CALLE 49 EN EL MUNICIPIO DE ITAGÜÍ –
ANTIOQUIA

Presentado por
SANTIAGO GUTIERREZ MONTOYA

Trabajo de grado para optar por el título de Arquitecto

Docente Asesor
JUAN ESTEBAN PATIÑO
Arquitecto Magister en Estudios Urbanos Regionales

UNIVERSIDAD DE SANBUENAVENTURA
SEDE MEDELLIN
ARQUITECTURA
FACULTAD DE ARTES INTEGRADAS
PROYECTO II
MEDELLIN
2015

Contenido

INTRODUCCION	6
RESUMEN	7
JUSTIFICACION	8
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	9
OBJETIVOS	10
GENERAL:.....	10
ESPECIFICOS:.....	10
1. MARCO TEORICO.....	11
1.1. RELACION ESPACIO PÚBLICO – VEHICULO – PEATÓN	11
1.1.1. Apropiación del espacio público	12
1.1.2. El peatón en el espacio público	14
1.1.3. La percepción del peatón sobre el vehículo en el espacio público	17
1.1.4 El vehículo en el espacio público	21
1.1.5. El vehículo vs el peatón	23
1.2. LA IMPORTANCIA DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD	27
1.3. ACTIVIDADES URBANAS Y SU RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO	29
1.3.1. La actividad comercial y/o económica de la Carrera 52	30
1.3.2. El zócalo urbano como premisa proyectual para la intervención en la Carrera 52.....	33
1.3.3. Usos del suelo y animación urbana	36
2. RECONOCIMIENTO URBANO Y ESPACIAL DE LA CARRERA 52 ENTRE LA CALLE 56 Y LA CALLE 49 DEL MUNICIPIO DE ITAGÜÍ	39
2.1. SITUACIÓN ACTUAL DE LA CARRERA 52 EN ITAGÜÍ	42
2.1.1. Las necesidades físicas y urbanísticas de los peatones	43
2.1.2. El sistema de transporte público en el sector	49
2.1.3. Análisis a la problemática del transporte público en el sector	52
3. PROPUESTA DE ESPACIOS FISICOS EN PRO DE UN URBANISMO MÁS AGRADABLE EN LA CARRERA 52 DE ITAGÜÍ.....	62
3.1 Generación de paradas fijas para vehículos de transporte público en la carrera 52 en el Municipio de Itagüí	63

3.2 Proyección de estancias que permitan la mejora del espacio público en la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí	69
CONCLUSIONES.....	73
FIGURAS	77
CUADROS	80
GRÁFICOS	81
MARCO REFERENCIAL.....	83

LINEA DE INVESTIGACION:
Medio Ambiente y Territorio

CASO DE ESTUDIO:
Itagüí – Antioquia

INTRODUCCION

Teniendo una visión crítica desde los aspectos urbanos y del paisaje, se pretende dar una hipotética solución a la falta de espacio público evidente en la carrera 52 en el tramo entre la calle 56 y la calle 49 del municipio de Itagüí – Antioquia, donde se ven enfrentados los peatones y el tráfico vehicular, generando una escasez de espacios confortables para el peatón y por tal motivo se ha convertido en objeto de estudio y elaboración de este trabajo.

En el marco de buscar una mejor habitabilidad del espacio público en el Municipio de Itagüí, intentamos darle un avance y una solución a la evidente falta de intervención urbana que se observa en el tránsito diario de los peatones por este lugar, por consiguiente, se afronta este tema con el objetivo de establecer métodos de diseño que permitan, un mejoramiento urbanístico de las cualidades urbanas del sector y que busque la seguridad del peatón, su disfrute y convivencia, siendo este una parte fundamental, inscrita dentro de los planteamientos sociales urbanos que se desarrollan a nivel, no solo local, sino también global; de igual forma, implementando estos métodos con el fin de mejorar dentro del planteamiento, la cantidad de m² de espacio público por habitante en el Municipio.

Vemos así, que según el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Itagüí en el Acuerdo 020 del 2007 , en el artículo 3 como objetivo se plantea, que este es un municipio que busca mejorar las condiciones de habitabilidad y de sus habitantes y mejorar su participación a nivel metropolitano, desde el punto de vista gubernamental y social, teniendo como premisa en este documento, aparte de ser un lugar confortable para el esparcimiento, con una infraestructura de movilidad integral, convertirse en un espacio para que se vea al *“peatón como el primer nivel de prevalencia en el sistema de movilidad”*¹.

¹ CONCEJO MUNICIPAL DE ITAGÜÍ [online]. Plan de Ordenamiento Territorial. En: Acuerdo Número 020. 7 de diciembre de 2007 [citado 14 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.curaduria2itagui.com/images/stories/documentos/pot_itagui_acuerdo_020_2007.pdf

RESUMEN

La Carrera 52 del Municipio de Itagüí, se ha caracterizado por ser un importante eje articulador, comprendido por diversas actividades y diferentes hitos que permiten darle aún más importancia a esta transitada calle; con la inclusión de aumento de vehículos en las ciudades y la falta de espacios para los peatones, se ha aumentado el deterioro urbanístico de este sector, brindándole el espacio público al vehículo y no al peatón, negándole el confort y el libre esparcimiento que busca el habitante cuando sale a recorrer la ciudad.

Este trabajo propone una intervención urbana a la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí, la cual por sus características urbanas es un hito local y que debido a los diversos usos que esta posee tanto a nivel económico como residencial y donde se conjugan el comercio y la vivienda, pero que debido a la constante presencia del vehículo, no permite una correcta apropiación del lugar.

Entre tanto, en el desarrollo de este trabajo de investigación, se busca dar posibles soluciones a problemáticas urbanas y de movilidad, halladas en la carrera 52 entre la calle 56 y la calle 49 del municipio de Itagüí, que están asociadas directamente con el peatón y su relación con el espacio público, los cuales involucran y afectan directamente a la comunidad tanto social como económicamente; es por ello, que se pretende establecer métodos como ampliación de andenes que permitan un mejor confort en el lugar y espacios de estancia, para vivenciar mejor los cambios que se pretenden realizar en el entorno inmediato del sector.

JUSTIFICACION

Este trabajo de investigación surge de la inconformidad por parte de la comunidad del Municipio de Itagüí – Antioquia en la carrera 52 entre la calle 56 y la calle 49, por las condiciones de movilidad de dicha carrera, la cual, es manifestada por la precaria situación del espacio público, los problemas ambientales y de movilidad peatonal que a partir de comentarios escuchados por peatones, discusiones informales con personas habitantes del lugar, diagnósticos arrojados por el Plan de Ordenamiento Territorial en el Acuerdo Municipal 020 de 2007, evidencian el deterioro y la escasez de una calidad urbana en este espacio; teniendo en cuenta esto, se llegó a la conclusión, que el espacio público del sector en cuestión, se encuentra en decadencia física por la prioridad que se le ha dado al tráfico vehicular sobre el peatón, dejando de lado la importancia que tienen las personas en el ámbito urbano de un lugar, de igual manera, haciendo menos ameno el habitar en un pasaje comercial tan importante para el municipio como lo es éste.

Por lo tanto, este trabajo busca construir una propuesta de diseño que permita generar una optimización del espacio para un mayor disfrute del peatón en la ciudad, en este caso, el Municipio de Itagüí – Antioquia en la carrera 52 entre la calle 56 y la calle 49, su vivencia y su agradable esparcimiento, en el cual se puedan desarrollar proyectos incluyentes y que disminuyan el uso de los automotores y generen un espacio público enmarcado en el uso peatonal, que son el gran potencial de desarrollo para este sector que además requiere de una intervención urgente para mejorar las condiciones de movilidad y espacio público, además de las posibles alternativas de movilidad diferentes al vehículo que se pueden desarrollar en este sector. Tomando como base el Plan de Ordenamiento Territorial y los aportes urbanos y sociales que se han generado a través de casos similares en otras ciudades.

Con el fin de mejorar las características urbanas de este sector, se plantea una resignificación del espacio que, permita a quien transite el lugar, disfrutar de un espacio público adecuado con altas características ambientales, de movilidad peatonal y vehicular y que brinden confort a las personas que transitan a pie o en otro tipo de vehículos tanto privados como públicos.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Entendiendo el espacio público como aquel lugar donde se genera la interacción entre los habitantes; se generan inquietudes por parte del autor respecto al uso que se le ha dado a las sendas, los bulevares, paseos comerciales, los andenes, entre otros, más específicamente en el Municipio de Itagüí - Antioquia; los cuales si bien hacen parte del urbanismo de una ciudad, hoy nos generan cuestionamientos sobre si el espacio público, ¿está direccionado hacia el peatón o hacia el vehículo?, pues el lugar se está viendo enfrascado en el desarrollo de grandes vías, donde el único beneficiado es el automotor, y que adicionalmente se genera un deterioro físico alrededor, dejando a las personas relegadas al disfrute de la ciudad y sin espacios para recorrerla y vivirla, es así, como dándole fuerza a los lineamientos del Acuerdo Municipal 020 de 2007, se busca una ciudad más equitativa con el habitante y sus oportunidades de disfrutar la ciudad, sean cada vez mejor aprovechadas con el fin de dar un mayor confort al usuario.

Se debe pensar qué es más importante para la ciudad, si el peatón o el vehículo, es algo en lo que los arquitectos y urbanistas se deben cuestionar, si quieren brindar la posibilidad para que cada vez la ciudad, con un buen planteamiento del urbanismo enmarcado en un espacio público para la gente, sea vivida y menos temida, esto último, causado por los espacios residuales que se pueden estar generando por una deficiente implementación de las ideas o los objetivos urbanos.

Apoyado en la idea expresada por el arquitecto Jan Gehl ³, *“La salud de un espacio habitado se beneficia si un individuo tiene la posibilidad de circular caminando o con una bicicleta para realizar sus actividades diarias”*, debemos implementar estrategias sociales y espacios urbanos que permitan el buen transcurrir de los habitantes por los lugares importantes de la ciudad como lo es este sector y que permitan generar espacios de estancias y de disfrute que con la presencia de las personas den vida y actividad urbana a la ciudad, así también, que por medio de esto se contribuya a la salubridad del espacio y al mejoramiento de la calidad urbana del Municipio.

³ GEHL, Jan [online]. Ciudades para la gente. Buenos Aires: 2014. [Citado 5, noviembre, 2014]. Disponible en: http://www.urbangateway.org/system/files/documents/publicspace/cities_for_people-spanish_final_ss2.pdf

OBJETIVOS

GENERAL:

- Establecer un método de diseño que permita una intervención en el sector de la carrera 52 en el Municipio de Itagüí – Antioquia. Con el fin de mejorar el espacio público y que este propenda por una mayor seguridad al peatón y el mejoramiento de las condiciones urbanas del sector.

ESPECIFICOS:

- Identificar las características del espacio público en el tramo entre la calle 56 y la calle 49 y evaluar sus condiciones espaciales con respecto al peatón, en el paseo comercial sobre la carrera 52.
- Identificar los puntos críticos donde se encuentra el mayor conflicto entre vehículo y peatón a fin de mejorarlos urbanísticamente.
- Proponer espacios físicos que permitan un urbanismo más agradable con el peatón y una mejora en la movilidad del transporte público.
- Proponer estancias a través del paseo comercial que conviertan el espacio, en más que un paso, un lugar de ocio y disfrute de los habitantes del sector.

1. MARCO TEORICO

La construcción de este marco teórico busca develar las relaciones que se vienen presentando entre el espacio público, el vehículo y los peatones, que por motivos de las dinámicas urbanas, estudiadas en el Municipio de Itagüí, donde se tiene enfocado el tránsito principalmente al automotor, las tendencias urbanas se vienen deteriorando y la calidad de vida se ve afectada de forma evidente con respecto a lo que se busca desarrollar con la re potencialización de la vida urbana y habitacional de las personas a nivel metropolitano.

De esta manera entonces, si entendemos que las dinámicas urbanas tienen que ser respaldadas por un comportamiento humano, se le debe brindar el espacio propicio para que se generen y permitan una mejor interrelación entre las partes que venimos tratando como lo son el espacio público, el vehículo y el peatón.

En la búsqueda de encontrar relaciones que permitan una forma coherente de habitar la ciudad, se pretende desglosar la relación entre el espacio público y el peatón, de igual manera entre el vehículo y el espacio público, como por último, las tensiones que se manejan entre el peatón y el automotor, con la intención de encontrar una sana relación entre estos entes que generen un mejor urbanismo y re dirijan el enfoque que tienen las dinámicas urbanas en este sector, en búsqueda de que estas sean mejor aprovechadas por los habitantes de la ciudad.

1.1. RELACION ESPACIO PÚBLICO – VEHICULO – PEATÓN

Dentro del interés que se tiene por la mejora del índice de espacio público por habitante, se busca un mejor desarrollo entre los tres entes fundamentales que son el peatón, el vehículo y obviamente, la habitabilidad urbana, que vienen haciendo posible el pensar en esto; con el desarrollo de este capítulo, se pretende concientizar, informar y mostrar de forma desglosada, como influyen, todas y cada una de estas partes en el mejoramiento integral dentro de la urbe, de igual manera, basándonos en el caso de estudio escogido que fue la Carrera 52 entre las Calles 56 y 49 del Municipio de Itagüí, evidenciar las posibles mejoras que se han de llevar a cabo para la apropiación espacial de los habitantes y darle el uso adecuado a este tipo de intervenciones urbanas proyectadas.

1.1.1. Apropiación del espacio público

En el proceso de estudio urbano que se viene desarrollando en el Municipio de Itagüí, encontramos un gran deterioro de los lugares frecuentados por los peatones en la carrera 52 entre la calle 56 y la calle 49, a la vez que se convierte en un lugar con un alto índice de accidentalidad por su constante relación directa con el automotor.

Hoy, encontramos elementos de planificación que nos permiten pensar en que el peatón va a tener su lugar en el espacio público, donde según la pirámide de jerarquía de la movilidad urbana (**Fig. 1**), el peatón es el ente más importante y el que mayor nivel de prevalencia tiene sobre el resto de medios de transporte, como dice el Arq. Fernando Cortes Larreamendy en su artículo de Proyectiva 1; El diseño urbano: Entre la arquitectura y el urbanismo:

“La construcción de la ciudad es uno de sus objetivos centrales, y este se realiza a través de políticas, instrumentos de planeación, proyectos y obras, pero primero que todo, a través de la gente, de sus ciudadanos. Esta construcción implica tener clara la idea y el sueño de ciudad que tienen los habitantes, y yo diría, los proyectistas...”⁴ (Cortes Larreamendy, 2008)

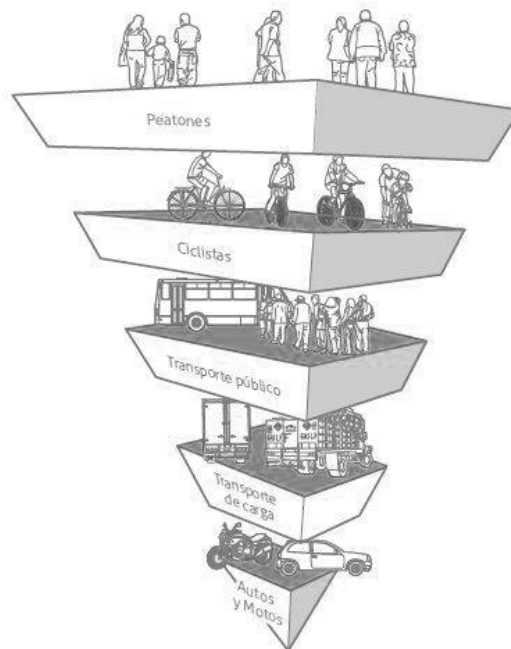


Figura 1. Pirámide de la jerarquía de la movilidad urbana.
<http://blogs.elpais.com/a/6a00d8341bfb1653ef01b8d0d128c9970c-pi>

Haciendo referencia a los métodos de planificación que se implementan en busca de evitar el crecimiento descomensurado de la población, ya sea en el casco urbano o a las periferias de éste, con la implementación de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), los Planes Básicos de Ordenamiento Territorial (PBOT) y los Esquemas de Ordenamiento Territorial (EOT); de igual manera se ha comenzado a pensar en el peatón y su importancia para la ciudad, arraigando esfuerzos por parte de los entes gubernamentales y de planificación urbana, de modo que piense en la ciudadanía y sus necesidades, es por eso, que CASTAÑEDA ARQUITECTOS; en la presentación de Medellín: Centralidad Sur, 2010, nos habla de que:

*“se trata de un esfuerzo por anticiparse a los cambios que ya se están presentando y establecer una estructura urbana altamente competitiva para estos municipios (Sabaneta, Itagüí, La Estrella, Envigado) y para la región”*⁵ (Castañeda Arquitectos, 2011)

Dando respaldo a los deseos que los ciudadanos como proyectistas, a los arquitectos o urbanistas como especialistas en el tema, quieren brindarle a la ciudad a medida que generan un progreso económico gracias a las dinámicas urbanas que se tienen establecidas en el sector.

Sin embargo, no podemos olvidarnos que si bien el espacio público se genera en búsqueda de un mejoramiento de la calidad de vida, muchas veces este tipo de planificaciones no son bien aceptadas o bien entendidas por la comunidad y terminan siendo, como define Ignasi de Solà-Morales en su libro “Presente y Futuros”, un “Terrain Vague” o terrenos baldíos, donde, sin importar si posee o no una gran extensión de territorio, termina siendo sub utilizado y con un enfoque totalmente distinto por parte de la comunidad, como dice Jordi Borja, en la revista Foro, en su artículo “Ciudadanía y espacio público”:

“Hay un temor al espacio público. No es un espacio protector ni protegido. En unos casos no ha sido pensado para dar seguridad sino para ciertas funciones como circular o estacionar, o es sencillamente un espacio residual entre edificios y vías. En otros casos ha sido ocupado por las “clases peligrosas” de la sociedad: inmigrados, pobres o marginados”.⁶ (Borja, 2001)

Es así, como se ha comenzado a crear un rechazo y una repelencia a la vida pública, a compartir en el urbanismo de la ciudad y por tal motivo, encontramos las cercas, rejas, que nos empiezan a meter en pequeñas islas dentro de las unidades residenciales, que poco a poco, nos hacen olvidarnos de la vida citadina y usarla únicamente para el desplazamiento y no para el esparcimiento.

En el deseo que se tiene para que el peatón vuelva a vivir la ciudad, dejé ese temor antes mencionado por Jordi Borja, se plantea a través de métodos de diseño, que permitan un urbanismo, en el Municipio de Itagüí, mucho más agradable con la ciudadanía, que genere espacios de ocio para que exista la interacción entre las partes y con el fin de respaldar todo lo dicho anteriormente, que el peatón tenga su jerarquía dentro de la vida urbana, las dinámicas del sector que así lo requieren, es así, y basándonos en lo que dice Ángel Rexach Menéndez, en su libro Espacios públicos urbanos Trazado, urbanización y mantenimiento:

*“La calidad de vida de muchos ciudadanos está condicionada en gran medida por la calidad ambiental de los espacios públicos urbanos en los que desarrollan habitualmente las actividades al aire libre”.*⁷ (Rexach Menéndez, 1990)

De igual manera, lo dice Diana Margarita Beltrán G. en su libro “Mecanismos de Recuperación del espacio público” con fines de hacernos reflexionar sobre esta situación actual de nuestras calles y barrios:

*“la recuperación del espacio público surge como una prioridad que, tal como lo revelan experiencias recientes en diversas ciudades colombianas, tiene un alto impacto sobre el bienestar y la vida comunitaria de las poblaciones”.*⁸ (Beltran G., 2005)

Con la modificación y la planeación consciente de los espacios que se quieren para la gente, la vida urbana tendrá más afluencia, las dinámicas urbanas se verán consolidadas y más establecidas, el impacto ambiental para la ciudad, será una progresión, donde intrínsecamente, pese a no ser natural desde un principio, se va a ver fortalecido con la menor cantidad de polución que puedan causar los automotores en el tránsito por sectores, donde por motivos de la convicción urbana, se presta mucho más para el ocio, el esparcimiento y no para el simple desplazamiento sin consciencia que es algo que afecta a la población del sector, tanto para transeúntes, como para residentes y comerciantes.

1.1.2. El peatón en el espacio público

Cuando se habla del peatón en el espacio público, se hace referencia sobre como las personas ven, sienten, transitan e incluso perciben la ciudad, el lugar de hábitat de las personas, donde se interactúa y comparte con los demás; es por eso, que comenzamos, de forma paralela, a adentrarnos en como la ciudad ve al peatón y que hace la misma para aceptarlo dentro de sí, de modo amigable y complaciente.

El espacio público, entendido como la zona propicia para las personas hacer ciudad, es decir, el lugar donde la interacción de costumbres y conocimientos se hace efectiva, es quien nos permite conectarnos unos con otros, donde se llevan a cabo los momentos más importantes en una ciudad, donde se congrega a los ciudadanos y se empieza a generar lo que antes se ha mencionado como la vida urbana, y adentrándonos un poco más a la definición de espacio público, como nos hace referencia Ignasi De Solà-Morales, en su libro, Paisajes:

*“La noción de espacio público corresponde a la tradición grecolatina de la ciudad. Público es un adjetivo de raíz latina y que tiene que ver con la concepción de res pública, la cosa pública, lo relacionado con el populus, la comunidad articulada de los ciudadanos a través de la ley y la ciudad”.*⁹
(De Solà-Morales, 2001)

No obstante, si la ciudad misma posee su ley, las dinámicas urbanas comienzan a adentrarse dentro de las espacialidades públicas, donde se generan microclimas que permiten que cada espacio tenga su propia característica, a la vez, que se convierte en lugar de referencia para los ciudadanos, siendo el caso en el Municipio de Itagüí, en la carrera 52 entre la calle 56 y la calle 49, donde interactúa todo tipo de comercio y el peatón es quien vive el lugar.

Sin embargo, aún nos falta para darnos cuenta la importancia que tienen estos espacios en la vida cotidiana, pues el peatón sigue bordeando las calzadas, dando su lugar a otros medios que no permiten el goce y el disfrute del propio espacio público y es ahí donde se viene presentando el interés por el mejoramiento de las zonas de estancia y lugares de ocio, en las cuales se presten todas las condiciones urbanísticas para hacer de estos lugares, espacios agradables con quienes transitan, aunque, respaldados en lo que habla Gustavo Montañez Gómez, en el libro de Espacio y territorios, Razón, Pasión e imaginarios nos hace saber qué,

*“Hay también motivos de carácter más particular que nos invitan a pensar el espacio y el territorio, los cuales tienen que ver con nuestra condición de colombianos, pertenecientes a esta nación todavía en construcción”.*¹⁰
(Montañez, 2001)

A la vez, que se le va dando sentido a todo lo planteado en el Acuerdo 020 del Plan de Ordenamiento Territorial en el Municipio de Itagüí y se avanza en la idea de que el peatón es quien debe figurar como actor principal en los ámbitos del urbanismo, de igual manera, poco a poco ir forjando la mentalidad que se ha generado en otras partes del mundo, donde el transeúnte, es quien debe ser respetado por los automotores, en las que como ejemplo nos pueden llevar ventaja los países europeos o incluso, los norteamericanos, donde el peatón es respetado por los vehículos y demás medios de

transporte (**Fig. 2**), a la vez que todo se detiene cuando una persona va a cruzar una calle, o va en bicicleta.



Figura 2. El Peatón circulando en el espacio público. Fuente: ACTIVE DESIGN shaping the sidewalk experience, NYC.

Vemos así, que la discusión que se tiene en búsqueda del mejoramiento del espacio público, implica unas condicionantes, las cuales, dejan entrever la modificación que se puede generar en una calzada específica, en este caso, en el Municipio de Itagüí, donde siendo coherentes a los métodos de diseño y lo que nos exige el espacio público que se pretende intervenir, entendemos que:

“Ser objetivos en la elaboración de una propuesta de sistemas de espacios públicos implica necesariamente establecer el grado de pertenencia que se tiene sobre el discurso y las acciones claramente establecidas en concordancia con las condiciones de un lugar”.¹¹ (Cuesta, 2004)

En respaldo de lo anterior mencionado, plantear espacios de ocio, distracción y disfrute de la vida urbana para las personas, con sentido y que generen un agradable esparcimiento, es lo que se busca con objetividad a la hora de pensar en la inserción de espacios y el desplazamiento del vehículo, el cual en este trabajo, se viene presentando como el principal detonador del deterioro de la vía y las dinámicas

urbanas de este sector del Municipio de Itagüí, siendo comprendido como un pasaje comercial y residencial de gran importancia para la ciudadanía.

1.1.3. La percepción del peatón sobre el vehículo en el espacio público

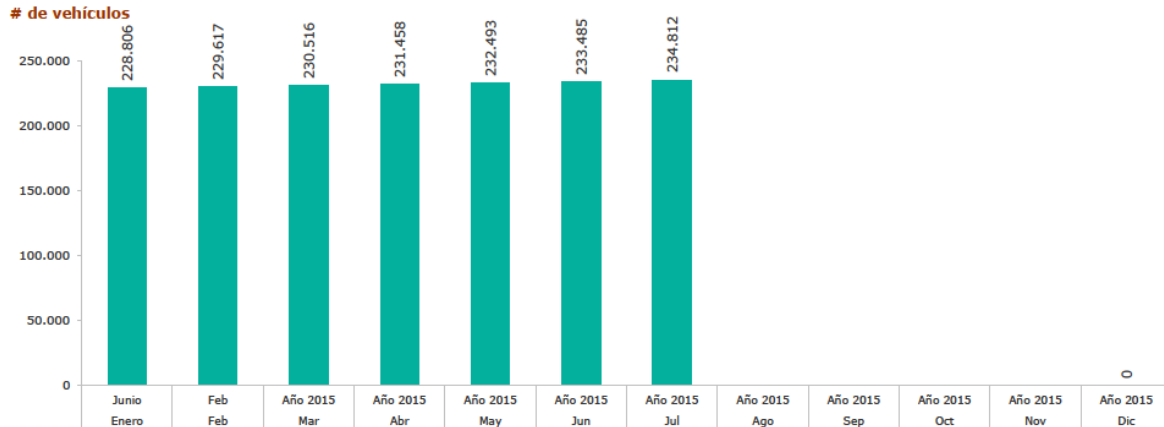
El ser humano desde siempre ha buscado la facilidad para trasladarse de un punto a otro de manera ininterrumpida y ágil, para ello, ha construido mecanismos de transporte en todos los sentidos, ya sea, físico, marítimo, aéreo y terrestre, a llegar al punto de quererlo hacer por ocio; ahí es cuando nos encontramos en la problemática de saber si en realidad para la ciudad, es más eficiente el aumento de los automotores o la vida urbana del habitante, el cual es, quien por medio de experiencias le da un sentido propio a la urbe.

Cabe resaltar que en los últimos años se ha evidenciado el aumento desmedido del automotor en relación con los espacios pensados para el tránsito peatonal (**Fig. 3**), y por ende el aumento de la contaminación ha sido significativo, mientras que las alternativas para mitigar este problema han sido una minoría; un claro ejemplo de esto se puede observar si tomamos como referencia el Central Park de New York, debido a las condiciones ambientales que maneja esta ciudad, se necesitarían 30 de estos mismos parques, con las mismas especificaciones, para evacuar toda la contaminación a la que está sometida esta importante ciudad a nivel mundial. Pero, como nos lo presentan Luis Moyá, Enrique Bardají Álvarez, Celestino Candela Pí, José María Ezquiaga, José Fariña Tojo, Antonio Font Arellano, Miguel Ángel Prieto, Joaquín Sabaté Bel y Luis Suárez-Carreño en su libro La práctica del urbanismo:

“el urbanismo es entendido como una práctica política, técnica y administrativa que, salvo honrosas excepciones, resulta ser legitimadora de la desafortunada destrucción de nuestro entorno, de la que son responsables algunos inversores insaciables, promotores desalmados y políticos corruptos...”¹² (Moyá, 2011)

Que son quienes, manejan las inmediaciones urbanas a su antojo, restándole cada vez más importancia al peatón y promoviendo una incursión masiva de elefantes blancos, que puedan ayudar a sus campañas políticas o simplemente para mejorar su imagen frente a la sociedad, sin pensar que los que pasean por la ciudad, también quieren vivirla y sentirse parte de ella.

Total vehículos matriculados en la Secretaría de Movilidad



La ciudad más **innovadora** del mundo



Alcaldía de Medellín

Figura 3. Total vehículos matriculados en la Secretaría de Movilidad de Medellín. Imagen tomada de <https://www.medellin.gov.co/movilidad/cifras-estudios/viewcategory/1872-parque-automotor>

El vehículo en sí, ha sido un gran detonante en aporte al deterioro del urbanismo en el Municipio de Itagüí (**Fig. 4**), pues antes de que llegara el Acuerdo Municipal 020 del Plan de Ordenamiento Territorial de este Municipio, los pocos espacios urbanos que existían en el Municipio, se encontraban en estado de degradación, por su uso cotidiano, por los usuarios directos de estos espacios, al igual que indirectamente el paso del automotor, generaba averías en las calzadas y visualmente, los espacios se veían aún más pobres formalmente.



Figura 4. El vehículo como detonante del deterioro urbano en Itagüí. Imagen tomada por el autor.

Después de la generación del Acuerdo Municipal 020 del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Itagüí, se comenzaron gestiones en busca del mejoramiento de los índices de metros cuadrados de espacio público por habitante, las intervenciones se generaron en partes importantes del Municipio y poco a poco, se ha ido desplazando, paulatinamente al vehículo de los centros urbanos y dándole un mayor protagonismo a la movilidad peatonal o en bicicleta, pues según Jan Gehl en su libro “Ciudades para la gente”

“La salud de una urbe se beneficia enormemente si un individuo tiene la posibilidad de circular caminando o con una bicicleta para realizar sus actividades diarias”.¹³ (Gehl, 2014)

De esta manera entonces, empezamos a encontrar una apropiación y una búsqueda por mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad, pensando más en métodos eficientes y sostenibles, al mismo tiempo, que se va dejando apartado el gran

detonador del deterioro de los centros urbanos y las plazas, como lo es el automotor, debido a sus características físicas con un simple objetivo, el cual es buscar el desplazamiento de un lado a otro sin importar el impacto ambiental que este tenga y su influencia en el espacio público a deteriorar con su uso.

Para entender aún más la postura del cambio de mentalidad en la que se hace referencia a la apropiación de los espacios públicos diseñados directamente para los peatones y cuando nos apoyamos en los métodos de planificación, encontramos el respaldo necesario para seguir creyendo y pensando que el automotor en el espacio público, comienza a culminar su tiempo de vida útil dentro de la urbe, y el desarrollo infraestructural sigue los parámetros que la misma sociedad clama, pues pretende desplazarse a pie o en bicicleta dentro de las partes permitidas y cerca un perímetro, donde en muy pocas excepciones, se permite el transcurrir, ya sea por horarios, o por ser vías de servicio, porque como dice Manuel Herce Vallejo, en su libro acerca de “Infraestructura y medio ambiente I, Urbanismo, territorio y redes de servicio, nos hace saber que:

“es preciso entender que las infraestructuras se conciben con esa finalidad de servicio a una determinada política sobre el territorio y la sociedad que la aprovecha, y no meramente desde posiciones tecnocráticas de maximización de su capacidad o un determinado aspecto funcional”¹⁴ (Herce Vallejo, 2010)

A modo personal, apoyando esta posición del autor, entendemos que si bien las corrientes capitalistas en las que hoy nos vemos envueltos, nos invitan a comprar y adquirir, de una posible manera desmedida, se debe pensar en que los lugares en los cuales se enfoque la infraestructura de movilidad, deben comprender, según las jerarquías que estas tengan, una sección donde permita al peatón, convivir y disfrutar de la vida pública sin un posible peligro, como posiblemente pueda serlo el automotor.

El vehículo en el espacio público, simplemente tiene como objetivo, transportar de un lugar a otro, sin importar las paradas o las estancias que se puedan generar entre el punto de partida y el punto de llegada, si bien el automotor lo vemos como un método rápido de comunicación, también vale la pena cuestionarnos sobre si la ciudad que queremos ver y la ciudad que queremos vivir, son las mismas, vistas desde el punto de vista del peatón o desde un automóvil, pues en opinión personal, es mucho más interesante una ciudad que sea vivida y disfrutada, sin afanes y sin apuros por las diferentes tareas diarias que se presentan.

1.1.4 El vehículo en el espacio público

El vehículo en el espacio público para la modernidad, se ha comportado como un ente fundamental para las ciudades, basados en el pensamiento de uno de los pilares de la arquitectura moderna, quien fuera Le Corbusier, quien propuso en su arquitectura “partir de las normas de un urbanismo planificado, dando protagonismo al transporte, a la higiene y a la racionalidad constructiva, y supo combinar la gran escala con las necesidades del individuo”, (Domínguez Uceta, 2014) distorsionando la pirámide de la jerarquía de la movilidad urbana y desplazando al peatón de su papel principal dentro de un desarrollo de planes territoriales a escala humana, siendo así, la base para el desarrollo infraestructural de las ciudades y de cierto modo, retribuyéndole al desarrollo de calles y carreras a su propio comportamiento excluyente con el peatón(Fig. 5).



Figura 5. El vehículo excluyendo al peatón en la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí. Imagen tomada por el autor.

El desarrollo de vías a partir del vehículo ha permitido una comunicación de un lugar a otro de una forma ágil y rápida, por tal motivo, se llegó a pensar que el desarrollo de las ciudades a partir de las necesidades vehiculares lograría satisfacer los intereses de la población; es por eso, que el parque automotor de nuestras ciudades cada vez se vuelve más grande y al no tener las vías diseñadas a futuro, sino más bien, con la población actual, los caos posiblemente vayan en aumento al desarrollarse de manera errónea los Planes de Ordenamiento Territorial.

Sin embargo, no debemos olvidarnos que estamos en un proceso de cambio de mentalidad, donde según la ya mencionada pirámide de la jerarquía de la movilidad urbana, se debe tener en cuenta que en un Plan de Ordenamiento a magnitud humana, se deben priorizar otro ente, el cual es el peatón; pues ya son varios los casos que se conocen que con este tipo de intervenciones, mejoran el desarrollo económico, social y cultural de los lugares, de igual modo, permiten la reestructuración de los espacios, tal como nos lo dicen Alfredo Garay, Laura Wainer, Hayley Henderson y Demian Rotbart, en el libro *Puerto Madero: Análisis de un proyecto* (**Fig. 6**), cuando nos referencia que:

“el redesarrollo al que se sometió el puerto ha con-tribuido a la reactivación del centro de la ciudad, influyendo en las tendencias de desarrollo en toda la capital argentina”.¹⁵ (Garay, Wainer, Henderson, & Rotbart, 2013)



Figura 6. Rehabilitación de Puerto Madero. Foto tomada del artículo, Autoría del Fotógrafo Álvaro Uribe

Como evidencia de lo que puede generar la rehabilitación de lugares en las metrópolis, brindando su lugar a los habitantes, propios y foráneos; aunque no se puede dejar de lado el pensamiento del vehículo, puesto que es una necesidad para todas las personas, sea cual sea el caso.

Para todo lo anterior, se pretende buscar una manera implícita dentro de la morfología del lugar de intervenirlo, teniendo en cuenta la consolidación de los espacios que se tienen como caso de estudio, propinando una sana relación entre el automotor y el peatón, que propenda, siempre la prevalencia del segundo en mención sobre los demás entes de la movilidad urbana, de igual manera, generar de una u otra manera, conciencia sobre la disminución del uso de los carros, motos y demás medios de transporte motorizados y empezar a pensar de manera más saludable con el medio ambiente y brindarle un respiro a la ciudad.

1.1.5. El vehículo vs el peatón

En la sociedad tercermundista en que vivimos, siempre se ha reconocido la importancia que tiene el automotor para generar facilidades al momento de transportarnos y de movernos de un lugar a otro, tan es así, que la cultura propia, siempre ha puesto por encima, el paso del vehículo sobre el del peatón, pero adentrándonos en el tema, es necesario comenzar a ver referentes y entender que la situación va por otro lado, donde el peatón prima en los espacios urbanos, mucho más que los automóviles.

Entender que existe la carencia de espacios para los peatones como andenes, sendas, caminos y estancias en las ciudades de Colombia, es una realidad en la que vivimos desde que el crecimiento poblacional se vio reflejado en las zonas urbanas y se generó la falsa necesidad de aumentar los parques automotores gracias al capitalismo que progresa a medida que la globalización sigue haciendo sus aportes, tema que debe preocuparnos a los arquitectos y especialistas afines a la hora de pensar en la planificación de las ciudades, pues Ignasi De Solà-Morales, en su libro Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades, en el año 1996 ya se adelantaba a los temores de un futuro para las que hoy en día se vienen convirtiendo en ciudades modernas, él nos ilustró que:

En la sociedad del consumo, la actividad productiva depende intrínsecamente de las formas del intercambio. El encuentro con la mercancía necesita un escenario en el cual se produzca la representación que, en definitiva, es el mercado.

*Cuidado, estamos hablando de un mercado que no se limita a productos supuestamente necesarios para cubrir las necesidades de la vida de los individuos, sino a un dispositivo acelerado de gratificaciones, de dispendios en los que se focaliza el deseo.*¹⁶ (De Solà-Morales, 2001)

Así pues, entendemos que la sociedad del consumo como anteriormente se citó, nos vende productos que no necesitamos, si de habitar o disfrutar la ciudad estamos hablando, pues la sociedad en busca de una comunicación continua entre sus habitantes, pretende generar espacios para que estos vivan la ciudad.

Es en ese momento precisamente, donde los profesionales encargados de pensar la ciudad, de diseñarla y llevar a la realidad ese pensamiento, se deben cuestionar sobre que se está haciendo para hacerla más amigable con las personas, donde deben generar medidas para evitar el único uso del vehículo y generar opciones de transporte, sin que se vea condicionado a la hora de que un peatón circule o conozca cada espacio del lugar público que está habitando.

Pensar en el mejoramiento del espacio público de un lugar en específico, en este caso, en la carrera 52 (**Fig. 7**) entre la calle 56 y la calle 49, nos hace generar cuestiones y conflictos respecto a la postura que tiene el vehículo sobre este, que al sol de hoy, es solo visto como un paso para transporte y no se tiene consciencia de lo que puede llegar a generarse con una rehabilitación, una intervención que para los arquitectos, se le pueda denominar, “*Paseo Comercial*”, donde los peatones puedan circular sin problemáticas con los vehículos, además de presentarse las estancias y promover la habitabilidad de las personas en el lugar para momentos de ocio. Es por eso, que el autor Ángel Rexach Menéndez, en su libro, Espacios públicos urbanos Trazado, urbanización y mantenimiento, nos abre los ojos sobre referentes que ocurren en el mundo y los mejoramientos que con ellos traen, pues,

*“en el marco de una política de regeneración y recualificación de la ciudad, se ha producido una gran intervención en estos espacios que, por su carácter emblemático y estructurante, poseen una gran fuerza expresiva y puede transmitir a los ciudadanos una cierta idea de las posibilidades de equilibrio y calidad de vida que ofrece el entorno urbano”*¹⁷ (Rexach Menéndez, 1990)



Figura 7. Congestión de vehículos en la Carrera 52 del Municipio de Itagüí. Imagen tomada por el autor

Que de esta manera genera, una apropiación de los habitantes del sector y una solidez más marcada de las dinámicas y los usos que se ven a diario en estos lugares, pues en referencia a esto, vemos como se ha ido transformando la carrera Junín (**Fig. 8**), en la ciudad de Medellín, al igual que el resignificado que se le dio a Puerto Madero (**Fig. 9**), en Buenos Aires, Argentina, o incluso, la calle de Preciados (**Fig. 10**) en Madrid, España, que por sus características urbanas, el deterioro se hacía evidente y su aspecto frente a la sociedad, los hacía ver espacios pobres, muertos y sub utilizados.



Figura 8. Club Unión en la Carrera Junín, Centro de Medellín. Fuente: <http://paseando-por-junin.blogspot.com/2012/02/es-una-de-las-calles-mas-viejas-de-la.html>



Figura 9. Muelles de Puerto Madero Argentina. Fuente: iStockphoto.com/Magaiza En “Puerto Madero – Análisis de un proyecto”



Figura 10. Calle de Preciados en Madrid, España. Fuente: http://www.gonback.com/galerias/Madrid/slides/IMG_6611_Calle_Preciados.html

De esta manera, se pretende el desarrollo del urbanismo del sector, en búsqueda de mejorar, no solo la cantidad de m² de espacio público por habitante, sino también, mejorar las condiciones de la calidad de vida de las personas que periódicamente transitan por el lugar, ya sea porque sean comerciantes o porque sean residentes del sector, viendo de este modo, de manera indirecta, el mejoramiento en aspectos sociales, económicos y urbanísticos.

1.2. LA IMPORTANCIA DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD

Resulta irrefutable a la hora de hablar de la ciudad, tan siquiera pensar en separarla del concepto denominado, espacio público, pues es este, quien permite a los habitantes, el libre esparcimiento y la recreación dentro de la vida citadina, dándole importancia a los lugares, que, aunque habitualmente no todas las personas visitan, quienes más frecuentemente están en ellos, se apropian y hacen de estos, lugares importantes dentro de sus rutinas diarias, generando así, micro-espacios dentro del Municipio, sea cual sea, en este caso de estudio, el Municipio de Itagüí.

Si tenemos en cuenta las nuevas mejoras realizadas en los Planes de Ordenamiento Territorial del Valle de Aburrá, se ha comenzado a pensar más en la generación de espacios de carácter público (**Fig. 11**), con el fin de pensar en una sociedad más contemporánea, dejando de lado la modernidad y generando propuestas de aumento de la cantidad del índice de espacio público por habitante, el diseño a escala humana de los proyectos Metropolitanos, la inclusión de las personas dentro del contexto de ciudad y la peatonalización de un sinnúmero de vías que podrían mejorar estos promedios y refrendar el propósito de estos Planes.



Figura 11. Boulevard comercial Carrera 70 - Medellín. Foto tomada de la Revista POT 2014

https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/2014/POT/RevistaPOT2014.pdf

A lo dicho anteriormente, le debemos añadir el pensamiento sobre la utilización en el sentido de lo público al uso de los vehículos, pero entendiendo esto, se llega al punto de pensar que no es necesario contemplar un total desplazamiento del parque automotor existente dentro de la ciudad; se debe apuntar a una reducción razonable para que los habitantes encuentren métodos alternativos de desplazamiento y que ayuden a la reducción de gases, al igual que de elementos contaminantes dentro de la ciudad, aún más, siendo como ejemplo, Itagüí, el denominado Municipio Industrial de Colombia, como se le ha llamado en varias ocasiones por sus dirigentes.

Debido a esto, se deben empezar a tomar decisiones y medidas respecto a estos temas de contaminación, por ende, seguir las coordenadas por las que orientan a muchos de los países ciertas ciudades europeas, donde se tiene en cuenta al peatón, quien es el ente fundamental de la vida en la ciudad, que de igual manera, es quien caracteriza los espacios y les da su propio significado, sea, o no de su agrado, lo va a diferenciar según el concepto que tenga del lugar al que se le haga referencia.

Cabe ilustrar que la importancia del espacio público, se da en los momentos cuando se busca salir de la rutina diaria, o cuando se encuentran maneras para generar opiniones con los demás habitantes en un espacio determinado, donde no afecte de manera exagerada la contaminación generada por entes diferentes a las personas, a lo que se hace referencia mientras se menciona a los vehículos en su papel de detonantes para el deterioro urbano de un lugar.

1.3. ACTIVIDADES URBANAS Y SU RELACIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO

Evidentemente las personas, según las necesidades que tengan, se acoplan al lugar en donde estén, siempre en búsqueda de un mayor confort a la hora de desarrollar las actividades que se tengan programadas, sea cual sea; Las actividades urbanas, son la respuesta al respaldo de la convicción que tienen los lugares en la ciudad, por tal motivo, se desenvuelven en una relación directa con la temática del espacio público y por ende, se generan las apropiaciones de los lugares, que de manera directa equivalen a la mejora dentro del urbanismo.

Al hacer referencia a las actividades urbanas, se busca entender el porqué de estas como armadoras de dinámicas en los lugares, dándoles el sentido, ya sea de comercio, industrial, cultural, residencial, o simplemente, se conjuguen todas dentro del mismo espacio para generar un urbanismo multifuncional y multidireccional que permita la implementación de varios usos y se convierta en un espacio, en este caso, la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí, un paseo comercial con múltiples usos que permitan al peatón, siempre tener actividades para realizar.

A continuación se pretenden desglosar los diferentes tipos de actividades urbanas, que puedan permitir un mejor vislumbre de lo que se presenta en el espacio público de la Carrera 52 entre la Calle 56 y la Calle 49 del Municipio de Itagüí, que se busca mejorar, a fin de generar una sana relación entre cada una de las dinámicas espaciales urbanas y un complemento acorde a la necesidad de mejorar el espacio público de la zona.

1.3.1. La actividad comercial y/o económica de la Carrera 52

Si pensamos fundamentalmente en la actividad económica que se ve reflejada en la carrera 52 del Municipio de Itagüí, encontramos un sinnúmero de usos que se le dan, desde la vivienda, transgrediendo el comercio, los servicios e incluso una parte industrial se alcanza a percibir en el lugar; es esto, lo que le da el sentido al transitado paso de los peatones y los vehículos en el sector (**Fig. 12**), pues se convierte en un eje principal en el Municipio mejorador de la economía y con un gran índice de afluencia por parte de los habitantes, al igual que nos lo hace saber el Municipio de Medellín, en su soporte al Plan de Ordenamiento Territorial, donde ya se pensaba desde antes en la mezcla de usos, refiriéndose en el documento “Espacio Público y Centralidades”, donde dice que,

“La red de centralidades debe procurar generar equilibrio entre los diferentes elementos que la conforman, constituyéndolos en nodos que limitan la expansión de usos conflictivos con el espacio residencial. La mezcla adecuada de usos deberá ser su característica básica, no obstante sus componentes podrán tener una vocación específica hacia algún tipo de servicio y su conformación podrá darse a partir de un desarrollo lineal”.¹⁸ (Municipio de Medellín, 2006).



Figura 12. El peatón transitando por la Carrera 52 sobre la calzada en horas pico.

A pesar de estar caracterizado generalmente por el uso comercial, la promoción de lugares de estancia para tomarse un café, compartir con los similares o disfrutar de un buen rato con los amigos, es anulado por este espacio, pues las condiciones que en este momento se presentan en el lugar, son deplorables para tan siquiera pensarlo, pues los usuarios del lugar, dentro de su rutina de transcurso, solo lo ven para ir e invertir en sus necesidades, mas no como un tema de esparcimiento y desconexión de la monotonía (**Fig. 13**).



Figura 13. El peatón transitando por la Carrera 52 sobre la calzada un domingo sin espacio por el flujo de personas.

Sin embargo, encontramos un monopolio dentro de la gestión urbanística que se pretende implementar dentro de los Municipios, pues como nos dice Fernando Carrión Mena, en su libro, “Espacio público: punto de partida para la alteridad”,

Hoy la crisis urbana ha determinado un posicionamiento de los modelos de gestión y de las políticas de intervención urbana que se expresa, finalmente, en dos perspectivas distintas: una que busca la superación de la crisis desde una óptica que tiende a profundizar la vía mercantil privada, en la que el espacio público es vista como un freno, como algo marginal; y otra que pretende atemperar la crisis bajo un enfoque que tiende a darle un mayor significado a lo público y, en especial, al espacio público en la organización urbana ¹⁹ (Carrión Mena, 2007)

Respaldo en el posicionamiento que se maneja en este trabajo, es el segundo, tratando de brindar a la mayoría, es decir, a la persona natural del medio, a partir de la organización del espacio público en la ciudad, un mejor hábitat, que como ya se

mencionó anteriormente, aminore la crisis por la que hoy nos vemos sometidos todos los peatones en referencia con la falta de espacio público en la ciudad.

1.3.2. El zócalo urbano como premisa proyectual para la intervención en la Carrera 52

Hoy en día, como ciudades en transición desde el modernismo, hacia la contemporaneidad, nos encontramos enfrascados en un problema, donde no sabemos cuál es la real importancia del espacio público peatonal de los paseos comerciales en la ciudad, a quien se le debe asignar, como actuar frente a él, basados en lo dicho por diferentes estudiosos acerca del tema y mencionados anteriormente en varias ocasiones, buscamos dar solución y re direccionar la condición en la que se encuentran los peatones; brindándoles seguridad y tranquilidad a la hora de desarrollar sus actividades diarias, ya sea trabajar, caminar, hacer deporte, o simplemente, de alejarse de lo que están acostumbrados a realizar a diario.

Cuando hablamos del zócalo urbano, hacemos referencia a lo que sucede en el primer piso de la ciudad, en ese espacio donde los habitantes tienen relación y contacto directo, el lugar propicio para intercambiar ideas, costumbres y diferencias, sin embargo, tenemos que pensar que cada espacio de la ciudad, siempre va a estar concebido bajo conceptos distintos, según quienes se apropien del lugar, como lo adopten y como se integre la ciudad en sus vidas, donde se distingan las convicciones de cada lugar y permitan discernir cada uno de los componentes urbanísticos como zonas verdes, andenes, paradas de bus, mobiliario urbano (**Fig. 14**), al mismo tiempo que se referencia al estudioso Idefonso Cerdá, en su libro “Madrid: Teoría general de la urbanización, y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona”,

“..., es evidente que no solo pueden, sino que deben distinguirse varias clases de urbes, según sean las condiciones, ya de sus vías, ya de las viviendas de que se componen”.²⁰ (Cerdá, 1867)



Figura 14. Imágenes para el discernimiento de los componentes urbanísticos en el zócalo de una ciudad. Fuente: ACTIVE DESIGN shaping the sidewalk experience, NYC.

Aplicando este concepto, es entender que se le da cabida a la célebre frase “juntos pero no revueltos”, donde se pretende generar una conciencia, que los habitantes pueden estar en el mismo lugar en diferentes momentos del día, y siempre se va a generar un ambiente distinto; se pone de ejemplo la Av. 70 en Medellín (**Fig. 15**), donde de día sirve para comer, comprar y divertirse, mientras de noche se aplica un concepto distinto; donde la gente, a pesar de ir a divertirse, busca hacer ciudad, apropiarse del espacio público y generar un momento de ocio con los demás, mas no como un lugar de transición, generalmente.



Figura 15. Av. 70, Medellín durante un día de la cotidianidad citadina. Fuente: http://www.elcolombiano.com/documents/10157/0/580x370/0c2/580d365/none/11101/ATDC/image_content_22663295_20150131150357.jpg

Al poner como ejemplo la Av. 70 en la ciudad de Medellín, encontramos un ejemplo fehaciente de lo que significa en una ciudad esa palabra zócalo urbano, retomado del “Zócalo” ubicado en Ciudad de México, México, referenciado como uno de los puntos a nivel nacional de interacción entre los habitantes de esta ciudad; es así pues, que ejemplificamos esta palabra en este importante paseo comercial y paisajístico de Medellín, donde los múltiples usos permiten la comodidad de los distintos tipos de personas que transitan esta Carrera.

Los sistemas de confort en este paseo comercial, permiten que, viéndolo desde distintos puntos de vista según diversas edades, los estudiantes circulen en bicicleta, los ancianos puedan sentarse a hablar con sus semejantes, los niños tengan un amplio andén para circular y jugar mientras sus padres les cuidan; es así como entendemos que la mixtura de usos puede ser bien ejemplificada y brindar la comodidad necesaria para que los peatones, locales y foráneos, disfruten de la ciudad y se sientan acogidos por esta.

1.3.3. Usos del suelo y animación urbana

Denominamos la animación urbana, como el complejo de actividades realizadas, ya sea en un parque, en la calle, en las cuales nos relacionamos con las personas para darle sentido al diseño y ejecución de un proyecto en un lugar, encontramos que se conjugan dentro de un mismo espacio, donde en este caso, nos enfocaremos en el desarrollo del paseo comercial de la Carrera 52 en Itagüí, las cuales son las que le brindan el dinamismo y la diversidad al espacio público de esta vía, que de igual manera, son quienes generan o no, la acogida a los habitantes del espacio en cuestión, en este caso, en la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí, donde se ven reflejadas estas afirmaciones, desde el vendedor ambulante, hasta quien tiene su negocio afianzado dentro de un local, de igual manera, desde quien solo transita el lugar para llegar a un destino, como quien lo vive y lo disfruta, al ser un habitante periódico del lugar; mientras entendemos que no todo lo planeado sale bien y hay que permitir el libre desarrollo de las ciudades, nos encontramos que a pesar del déficit de espacio público en cuanto a zonas de ocio, a paseos comerciales para generarle lugares a los habitantes, que se maneja en el Municipio de Itagüí, este lugar se ha ido desarrollando para permitir la conjugación de comercio, la vivienda, los servicios y esporádicamente, el ocio, tal como nos lo dicen Blanca Gutiérrez Valdivia, Zaida Muxi y Manuel Delgado en su libro Muerte y vida de las grandes ciudades,

“... que tipos de calle son seguros y cuales no; porque algunos parques urbanos son maravillosos y otros son cepos y hasta trampas mortales; por qué ciertos barrios siguen siendo bajos y otros se rehabilitan solos, a pesar de resistencias oficiales y financieras; por qué el centro de la ciudad y las áreas comerciales se desplazan”²¹ (Gutiérrez Valdivia, Muxi, & Delgado, 2011)

Basados en la evidencia de diversos lugares de la ciudad de Medellín, los cuales se han intervenido y han surtido su efecto, o por el contrario, su intervención, solo ha implicado el desplazamiento de las problemáticas a otros sitios de la ciudad, donde nos podemos basar en imágenes como en la Carrera 70 (**Fig. 16**), la cual ha sido bien acogida por la comunidad; de igual manera, encontramos la rehabilitación de la Av. 33, donde a pesar de permanecer con el alto índice de vehículos, sus andenes y sección vial, permite el esparcimiento de las personas, ya sea para caminar, tener momentos de ocio o trabajar (**Fig. 17**); es así, como se demuestra la buena ejecución de un proyecto a partir de la planificación por parte de las autoridades.



Figura 16. Carrera 70 – Medellín, Foto tomada de <http://canalcnmedellin.com/en-medellin-ciclistas-ya-tienen-600-metros-de-carril-exclusivo/>



Figura 17. Avenida 33 – Medellín, Foto tomada de <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=540674&page=107>

Además de lo dicho anteriormente, nos basamos en la planificación de los espacios a intervenir , dejando claro que el desarrollo independientemente del tipo de lugar urbano, ya sea una senda, un parque, o una vía arteria y posible paseo comercial como en este caso lo es, y sustentados en la idea que nos proponen Hubert José Hernández Polo, Wilmar Edison Ramírez Pérez y Juan Fernando Sierra Echeverri en su Tesis de grado denominada, Exterior habitado Lugar de culto para el cuerpo y el espíritu Renovación y diseño de espacio público – Montería, donde exponen que,

los espacios públicos constituyen “islas” donde podemos buscar protección para el sombrero, disfrute de la fragancia y del color a través del follaje de sus árboles y la disposición de bancas y fuentes; son lugares donde podemos iniciar una charla, establecer un negocio, enamorarnos o recrearnos en un juego con nuestros amigos y vecinos, igualmente nos permite un lugar donde podamos ejercer nuestro derecho de opinión ciudadana, al disponer un espacio de reuniones de carácter político o cultural ²². (Hernandez Polo, Ramirez Perez, & Sierra Echeverri, 2001)

2. RECONOCIMIENTO URBANO Y ESPACIAL DE LA CARRERA 52 ENTRE LA CALLE 56 Y LA CALLE 49 DEL MUNICIPIO DE ITAGÜÍ

La carrera 52 (**Fig. 18**), entendida en el Municipio de Itagüí, como un eje articulador de hitos, permite comprender su importancia para los habitantes y generar conexiones peatonales de un lugar a otro, basándonos en la interacción y la posibilidad de desplazarse para conectar con los diferentes parques que se encuentran localizados en las cercanías de esta carrera, iniciando desde el Parque del Artista (**Fig. 19**), pasando por el parque principal y el CAMI (**Fig. 20**), hasta llegar al remate del Parque Obrero con el Parque el Brasil, identificados en este Municipio como centros de acogida a los ciudadanos; es así como se empieza a presentar la peatonalización y la ubicación adecuada para el esparcimiento de los habitantes, quienes juegan un papel fundamental a dentro del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial y la planificación ciudadana.

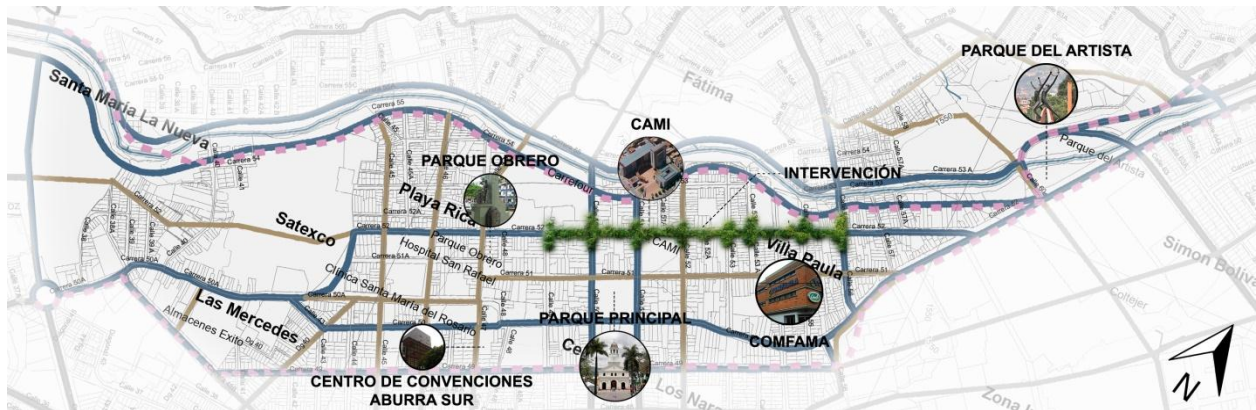


Figura 18. Localización de la Carrera 52 en Itagüí – Antioquia; Imagen editada por el autor

Este importante eje vehicular del Municipio de Itagüí, basados en el análisis propio del Municipio y su condición de consolidación dentro del lugar, genera inquietudes sobre como brindarle de nuevo el espacio al peatón, quien es el que circula, transita el lugar y quien busca su confort, de igual manera, el sentirse importante dentro de lo que podemos denominar, el derecho a vivir la ciudad; es por eso, que se han generado varios análisis a partir de encuestas, trabajo de campo, mediciones de flujo del transporte público, que se desarrollarán para dar cabida y entendimiento de lo que se pretende con los objetivos específicos.

Pero pasando de esto, la Carrera 52, no solo es un foco de tránsito vehicular, sino también del tránsito peatonal; es por eso, que ya se ha comenzado a pensar también en el peatón, desde el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial, donde *“detrás de la formulación del POT esta devolverle la ciudad a las personas”* ²⁶ (Álvarez Valencia, 2015), sustentado por la ingeniera civil magister en movilidad Carolina Álvarez Valencia en la “Charla sobre la movilidad en Itagüí”; es allí donde viene a jugar el rol del arquitecto, quien busca la satisfacción y la comodidad de las personas, quienes son realmente los que sienten admiración, resignación o repudio por un lugar o un espacio en particular.



Figura 19. Parque del Artista en Itagüí – Antioquia; Foto tomada de <http://jaclaldea.blogspot.com.co/2010/11/ya-se-respira-la-navidad-en-itagui.html>



Figura 20. Centro Administrativo Municipal de Itagüí (CAMI) costado norte – Antioquia;
Foto tomada de archivo personal.

2.1. SITUACIÓN ACTUAL DE LA CARRERA 52 EN ITAGÜÍ

El estudio sobre la problemática generada por el vehículo a lo largo de este corredor vial, realizado en el lugar, donde es evidente la falta de contemplación de espacio público para el peatón, encontramos la generación de posibles accidentes en los cruces transversales, la falta de señalización, la restricción que tienen los habitantes para circular y el limitado espacio que tienen los mismos para el esparcimiento, pues si bien nos centramos en el mejoramiento integral de andenes y zonas de estancia en este importante paseo comercial del Municipio de Itagüí, encontramos que la movilidad se torna caótica en ciertos momentos del día, durante todas las semanas, más aún, teniendo en cuenta, que esta es una zona con “*andenes muy estrechos*” y donde “*por ahí pasan muchas rutas de transporte público*” ²⁵ (Álvarez Valencia, 2015), escuchado en la entrevista realizada a la Ingeniera Civil Carolina Álvarez Valencia, donde soporta la idea del autor y encontramos gráficamente evidencias de lo anteriormente expresado (**Fig. 21**), en la cual se fundamenta la problemática de las intersecciones en la Carrera 52, con el transitar de los carros y la falta de señalización para la movilidad del peatón.



Figura 21. Intersección Carrera 52 con Calle 52 Circulación, Itagüí-Antioquia, vehicular, Foto tomada por el autor.

Sin embargo, las reacciones que han tomado las autoridades para enfrentar este tema, han sido casi nulas, pues cada vez, se encuentra más aglomeración de vehículos y menos zona peatonal para que las personas puedan realizar sus labores diarias o de esparcimiento; de allí, es que se desprende el interés por buscar métodos que mejoren la habitabilidad de las personas y disminuya el deterioro urbanístico de la Carrera 52, evidenciado anteriormente en el análisis desarrollado a partir de los estudios.

2.1.1. Las necesidades físicas y urbanísticas de los peatones

Se encuentran un sinnúmero de inconformidades por parte de los habitantes y transeúntes del lugar, donde no se comparte la idea de que a mayor número de vías, mejora la movilidad en la ciudad, o simplemente, se encuentran diferencias entre el alto tráfico de los vehículos en la zona, en relación con la constante circulación de peatones a lo largo y ancho de la calzada de la Carrera 52, entre la Calle 49 y la Calle 56 del Municipio de Itagüí.

Dadas las condiciones actuales de la vía, se genera un flujo vehicular continuo y peligroso para el peatón, donde no se piensa en la reducción y la posible generación de un “tráfico calmado”, que comprenda las exigencias de las personas; para sustentar esto, nos basamos en una encuesta (**Fig. 22**) realizada en el lugar a un total de veinte (20) peatones para identificar que tan conformes o inconformes se sentían con la problemática que se pretende resolver, que es entendida como la movilidad como un detonante del deterioro urbano y generador de un sinnúmero de problemas en el Municipio de Itagüí.

Encuesta Conformidad de Peatones en la Carrera 52 del Municipio de Itagüí

NOMBRE:

EDAD:

FECHA:

1. Para mejorar la movilidad, ¿ve usted viable la generación de paradas fijas de las empresas de transporte público?

SI_____

NO_____

2. ¿Le gustaría una reducción de calzada para generarle más espacio público al peatón?

SI_____

NO_____

3. ¿Se siente usted seguro caminando por los andenes de la Carrera 52?

SI_____

NO_____

LE DA IGUAL_____

4. ¿Cuáles son los cruces más peligrosos según su criterio en la carrera 52?

Calle 49____ Calle 50____ Calle 52____ Calle 53____ Calle 56____

5. ¿Le gustaría la existencia de lugares de estancia en este paseo comercial?

SI_____

NO_____

6. ¿Encuentra usted algún problema con el transitar de los carros en la carrera 52?

SI_____

NO_____

7. ¿Considera usted un problema para el peatón el alto flujo de vehículos por este sector?

SI_____

NO_____

8. Entre estas horas, ¿Para usted, cuales son las más críticas para transitar por la carrera 52?

Entre las 8am y las 10am___ Entre las 12m y las 2pm___ Entre las 5pm y las 7pm

9. Preferiría usted transitar por este lugar en

Carro___ Bicicleta___ A pie___ Preferiría no transitar___

10. ¿Qué actividades realiza usted frecuentemente en la carrera 52?

Compras___ Deporte___ Va a su casa___ Solo transita___

Figura 22. Escaneo de la encuesta sobre la conformidad de los peatones en la Carrera 52 del Municipio de Itagüí.

A continuación se procede a la exposición de los resultados (**Cuadro 1**) arrojados con la encuesta sobre la conformidad que tienen los habitantes y transeúntes en la Carrera 52 del Municipio de Itagüí, en la cual, basados en esas respuestas se procedió a trabajar en los siguientes objetivos a desarrollar en este trabajo, los cuales se fundamentan en el diseño y la rehabilitación de este paseo comercial.

Nº	PREGUNTA	RESPUESTAS					
1	Para mejorar la movilidad, ¿ ve usted viable la generacion de paradas fijas de las empresas de transporte publico?	SI (18)			NO (2)		
2	¿Le gustaria una reduccion de calzada para generarle mas espacio publico al peaton ?	SI (17)			NO (3)		
3	¿ Se siente usted seguro caminando por los andenes de la carrera 52 ?	SI (5)		N/A (3)		NO (12)	
4	¿ Cuales son los cruces mas peligrosos según su criterio en la carrera 52 ?	Calle 49 (4)	Calle 50 (6)	Calle 52 (2)	Calle 53 (3)	Calle 56 (4)	Calle 55 (2)
5	¿Le gustaria la existencia de lugares de estancia en este paseo comercial ?	SI (16)			NO (4)		
6	¿Encuentra usted alguen problema con el transitar de los carros en la carrera 52 ?	SI (14)			NO (6)		
7	¿Encuentra usted un problema para el peaton el alto flujo de vehiculos por este sector?	SI (17)			NO (3)		
8	Entre estas horas, ¿para usted, cuales son las mas criticas para transitar por la carrera 52?	8am/10am (0)		12m/2pm (8)		5pm/7pm (12)	
9	preferiria usted transitar por este lugar en:	CARRO (5)	BICICLETA (6)		A PIE (7)		N/A (2)
10	¿Qué actividades realiza usted frecuentemente en la carrera 52?	COMPRAS (1)		DEPORTE (4)	VA A CASA (4)	SOLO TRANSITA (11)	

Cuadro 1. Resultados de la encuesta sobre la conformidad de los peatones en la Carrera 52 del Municipio de Itagüí.

Basados en la encuesta anteriormente mencionada, encontramos la gran inconformidad que tienen los peatones en cuanto al tránsito del transporte vehicular en el sector, siendo así un foco de numerosos peligros y de problemas que a diario se suelen registrar en el lugar, para llegar a las conclusiones, se generaron gráficos y cuadros que permiten entender mejor el porqué de la inconformidad, donde nos remitimos a las preguntas uno (1), dos (2) y tres (3) de la encuesta para sustentarlo.



Gráfico 1. Seguridad del peatón caminando sobre la Carrera 52. Pregunta 3

Dadas las respuestas de los peatones entrevistados, se dedujo que la conformidad en cuanto a la seguridad de los peatones en la circulación de la Carrera 52, es mínima, pues su inseguridad, reflejada en el **Gráfico 1**, supera el 50% de la población entrevistada y por ende, los peatones se sentirían mucho más seguros con la ampliación de los andenes de este paseo comercial; donde sumado a esto, se ve viable la generación de paradas fijas y lugares de estancia (**Graf. 2**) para mejorar las condiciones urbanísticas del sector.



Gráfico 2. Generación de paradas fijas y lugares de estancia en la Carrera 52. Pregunta 1

Además de lo mencionado anteriormente, se indagó acerca del mejoramiento de los andenes en pro de su ampliación para generarle mayor espacio a los peatones, quienes a diario se ven inconformes por su estrechez, por la poca conciencia que tienen los conductores de los vehículos en relación con las actividades que suelen realizar las personas entrevistadas, e incluso por las enormes congestiones que se generan en los horarios de las horas pico.



Gráfico 3. Interés en reducir la calzada según los peatones entrevistados. Pregunta 2

En el anterior gráfico (**Graf. 3**), se referenció la pregunta acerca de la reducción de la calzada para ganarle más espacio a los andenes, a lo que un 85% de los entrevistados encontraron viable, donde la proyección se hace desde los habitantes y apoyados, aunque algunos sin tener conocimiento específico, desde el Plan de Ordenamiento Territorial, que en el Acuerdo 020 del 2007, en el artículo 3, busca mejorar las condiciones peatonales en la zona y en el Municipio.

2.1.2. El sistema de transporte público en el sector

Con el fin de detectar uno de los puntos más críticos del sector analizado en la Carrera 52, entre la calle 49 y calle 56 del Municipio de Itagüí y basados en la encuesta realizada, se obtuvo como resultado que la calle 50 es el cruce más inseguro del lugar, siguiéndole las calles 56 y 49 (**Graf. 4**). Debido al desorden que se evidencia con el transporte público, puesto que este es, según lo comentado por los habitantes y transeúntes del lugar, uno de los mayores generadores de accidentalidad, sin tener en cuenta las horas en la que la movilidad sufre un mayor deterioro del medio ambiente por cuenta del alto flujo vehicular, expresado en el **gráfico 5**, que hace referencia a las horas con mayor congestión vehicular en este lugar. Según estos datos logramos

evidenciar que estas zonas son las más prioritarias para sufrir un cambio proyectual-arquitectónico para que la comunidad pueda mejorar su confort urbanístico-paisajístico y de esta manera la calidad de vida de sus habitantes sea mucho mejor.

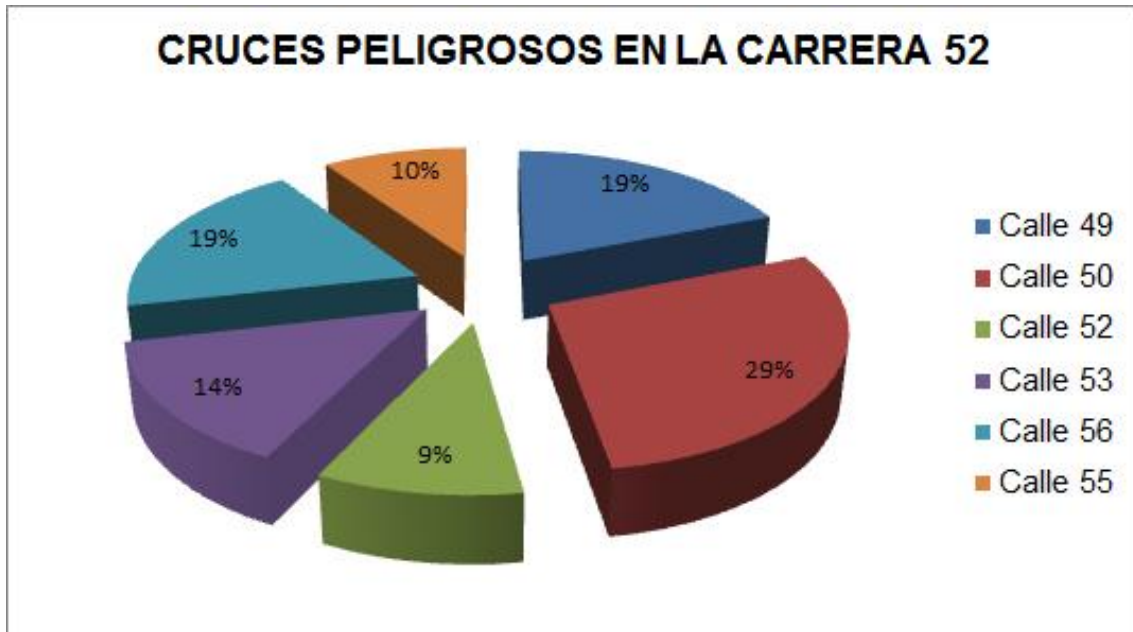


Gráfico 4. Cruces más peligrosos según la comunidad. Pregunta 4

Se logra evidenciar dentro del análisis generado a partir de las encuestas, que uno de los enfoques en los que se podría basar la proyección para el mejoramiento de este importante paseo comercial del Municipio de Itagüí, debería estar centrado y enfocado principalmente en estos tres (3) cruces, donde a partir de diferentes alternativas urbanísticas y de movilidad se podría generar mayor seguridad al peatón y a todo lo que el mejoramiento del espacio público junto a él, conlleva.

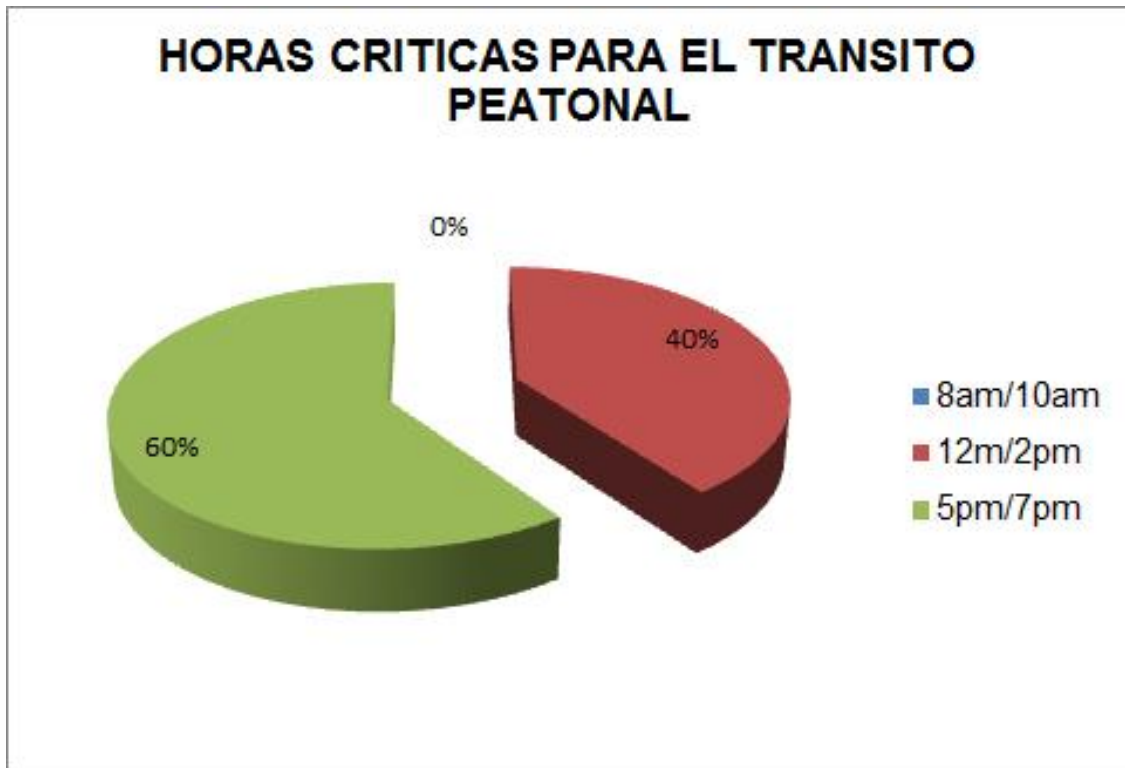


Gráfico 5. Horas más críticas para transitar por la Carrera 52. Pregunta 8

Evidentemente, como se muestra en el **gráfico 5**, encontramos que las horas más críticas para el tránsito peatonal alrededor de la Carrera 52, vienen siendo entre las 12m y las 2pm con un 40% de los habitantes entrevistados, mientras que un 60% lo refleja entre las 5pm y las 7pm, muy factible para apreciar debido al aumento de personas que salen del trabajo rumbo a sus hogares, ya sea en vehículo particular o transporte público, e incluso a pie o en bicicleta, dejando como saldo el mejoramiento de zonas de estancia y disminución de la sección, que posibilite el desvío de los vehículos por otras calles y se respete la intención de mejorar este paseo comercial en el Municipio de Itagüí.

2.1.3. Análisis a la problemática del transporte público en el sector

Se analizó el flujo del transporte público y la frecuencia con la que circulan las diferentes rutas de las empresas asociadas al paso por este lugar (**Fig. 23**), donde se hizo un trabajo de campo analizando e identificando cuantas empresas de estas circulan por el sector, donde en el **gráfico 6**, se señala el porcentaje de las empresas y como se ven distribuidos sus pasos en un periodo de una (1) hora durante un domingo desde la 1:00pm hasta las 2:00pm. De igual modo, se desglosó cada ruta de cada una de las empresas para comprender y entender así, cuales son las rutas que más demandas conllevan en el sur del Valle de Aburrá, para que en un futuro hipotético nuevo diseño de la Carrera 52, se brinde la prioridad que merecen estas rutas. Se apreciarán en los siguientes gráficos, el desglose de las rutas discernidas por empresas.

EMPRESA:				
RUTA:	FECHA:	HORA INICIAL:	HORA FINAL:	Nº DE PASOS:

Figura 23. Análisis del flujo del transporte público durante una (1) hora en la Carrera 52 del Municipio de Itagüí.

PORCENTAJES TRANSITO DE BUSES EN UNA HORA

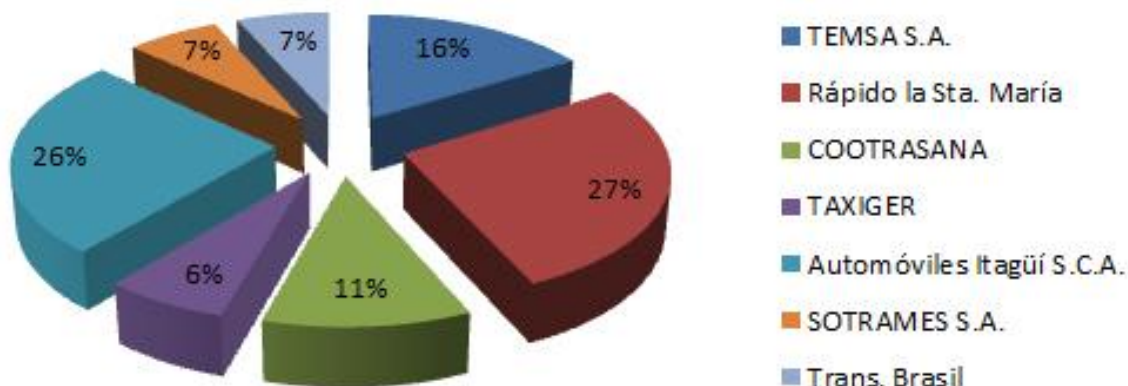


Gráfico 6. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, en el Municipio de Itagüí.

Del **gráfico 6**, se puede deducir que las empresas con mayor flujo de automóviles vienen siendo Rápido la Sta. María S.C.A. y Automóviles Itagüí S.C.A., que transportan el 27% y el 26% de los carros de transporte público respectivamente en las horas señaladas anteriormente. De igual manera, encontramos en los siguientes siete (7) gráficos (del **gráfico 7** hasta el **gráfico 13**), el porcentaje que fluctúa entre cada una de las rutas de las empresas mencionadas con los gráficos dando como resultado, que por empresa se encuentran de la siguiente manera referenciado en el **cuadro 2**:

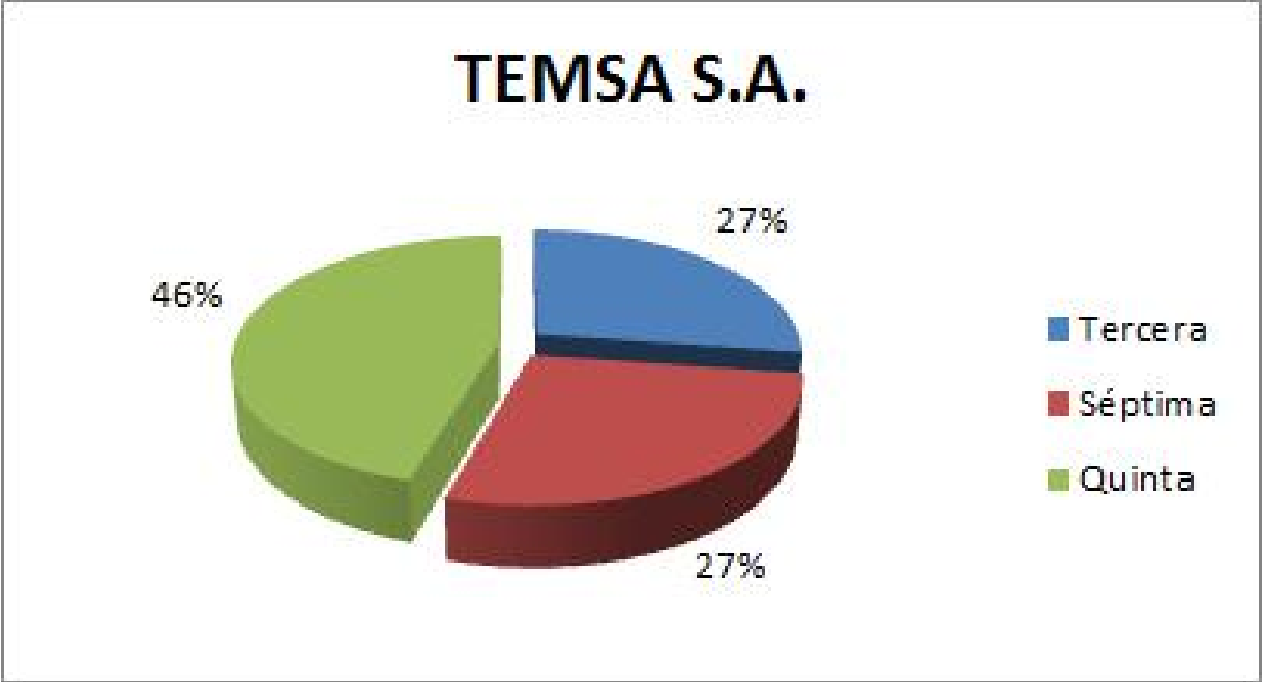


Gráfico 7. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa Transportes Estrella-Medellín S.A. (TEMSA)

Se encuentra en el anterior gráfico, la superioridad del tránsito de buses en la ruta de 5^{ta} hacia el Municipio de la Estrella, resolviendo así, que posiblemente se pueda generar dentro del diseño de las estancias de los automóviles de transporte público de la empresa TEMSA S.A. una parada especial para esta ruta al ser la que mayor demanda tiene por parte de la comunidad y por parte de la misma empresa que es la que distribuye y transporta a los habitantes, tanto de Medellín, como de Itagüí y la Estrella.

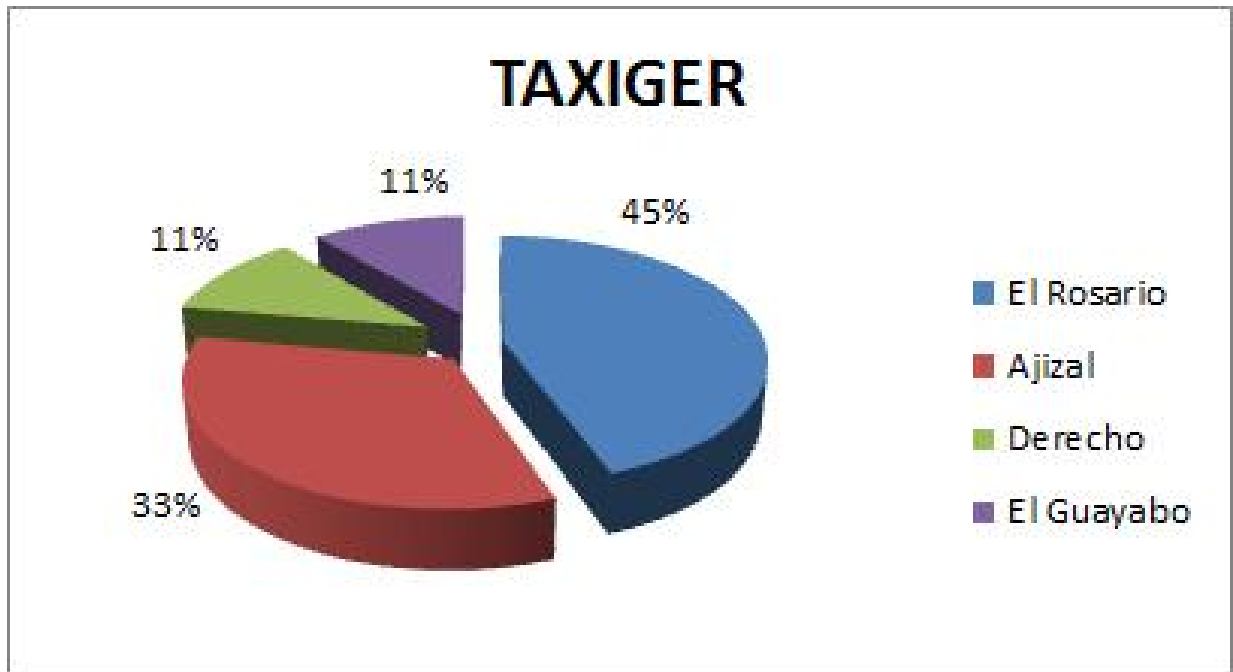


Gráfico 8. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa TAXIGER LTDA. & CIA. S.C.A.

Se encuentra en el anterior gráfico, la superioridad del tránsito de buses en la ruta de Ajizal hacia el interior del Municipio de Itagüí, resolviendo así, que posiblemente se pueda generar dentro del diseño de las estancias de los automóviles de transporte público de la empresa TAXIGER LTDA. & CIA. S.C.A. una parada especial para esta ruta al ser la que mayor demanda tiene por parte de la comunidad y por parte de la misma empresa que es la que distribuye y transporta a los habitantes de Itagüí.

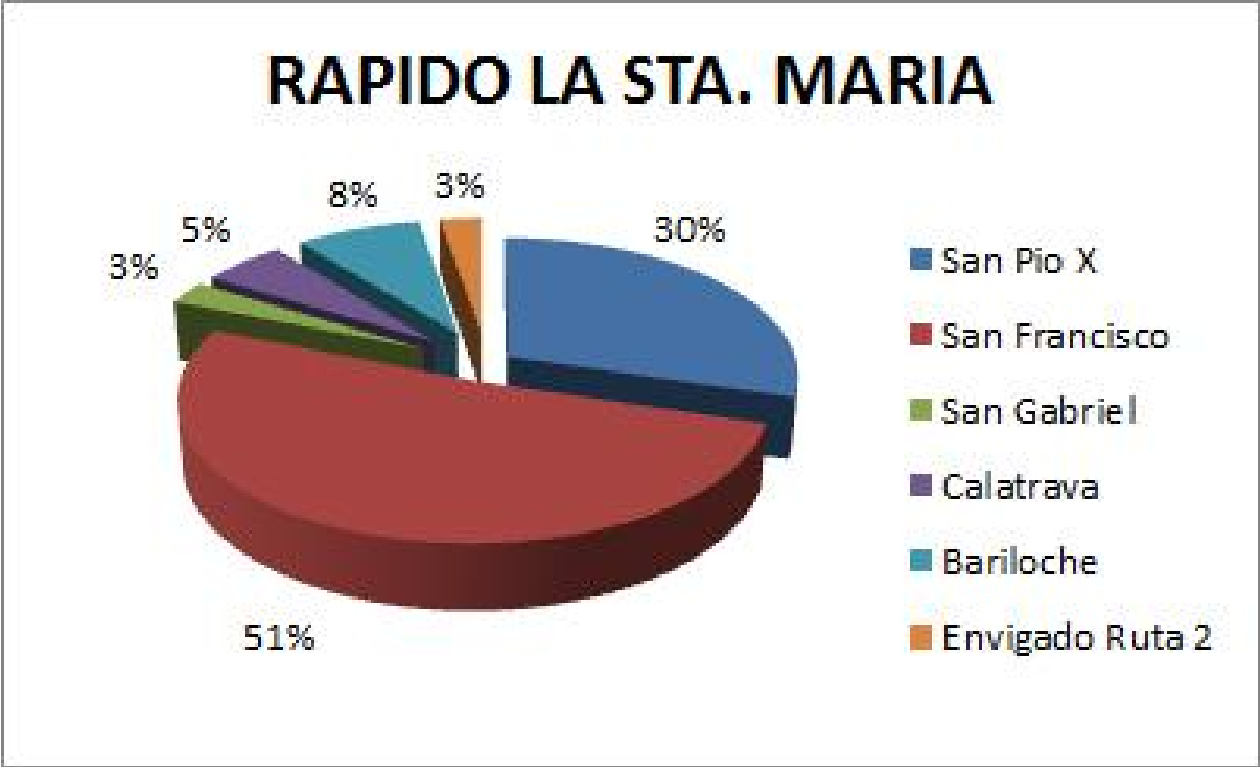


Gráfico 9. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa RAPIDO LA SANTA MARIA SAN PIO Y CIA. S.C.A.

Se encuentra en el anterior gráfico, la superioridad del tránsito de buses en la ruta de San Francisco hacia los límites del Municipio de Itagüí con el Municipio de Medellín hacia el corregimiento de San Antonio de Prado, resolviendo así, que posiblemente se pueda generar dentro del diseño de las estancias de los automóviles de transporte público de la empresa RAPIDO LA STA MARIA S.C.A. una parada especial para esta ruta al ser la que mayor demanda tiene por parte de la comunidad y por parte de la misma empresa que es la que distribuye y transporta a los habitantes de Itagüí y el corregimiento de San Antonio de Prado.

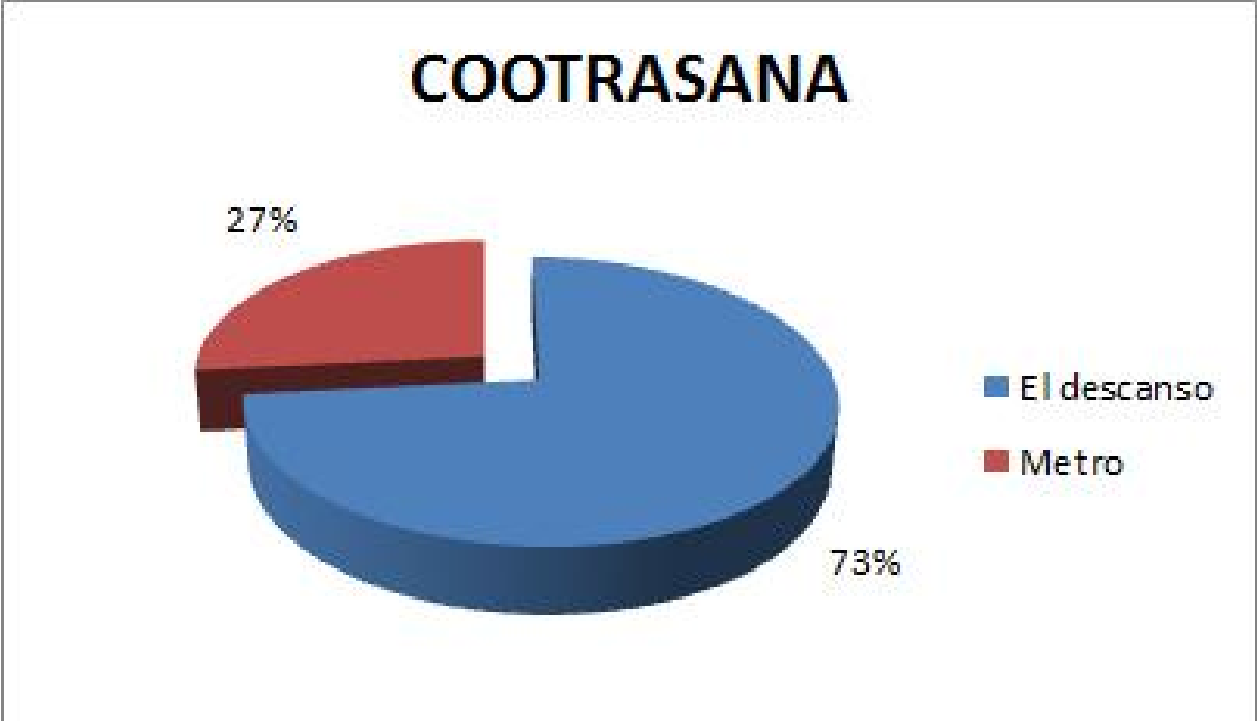


Gráfico 10. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE SAN ANTONIO. (COOTRASANA).

Se encuentra en el anterior gráfico, la superioridad del tránsito de buses en la ruta de El Descanso hacia el corregimiento de San Antonio de Prado, resolviendo así, que posiblemente se pueda generar dentro del diseño de las estancias de los automóviles de transporte público de la empresa COOTRASANA una parada especial para esta ruta al ser la que mayor demanda tiene por parte de la comunidad y por parte de la misma empresa que es la que distribuye y transporta a los habitantes del corregimiento de San Antonio de Prado, perteneciente al Municipio de Medellín.

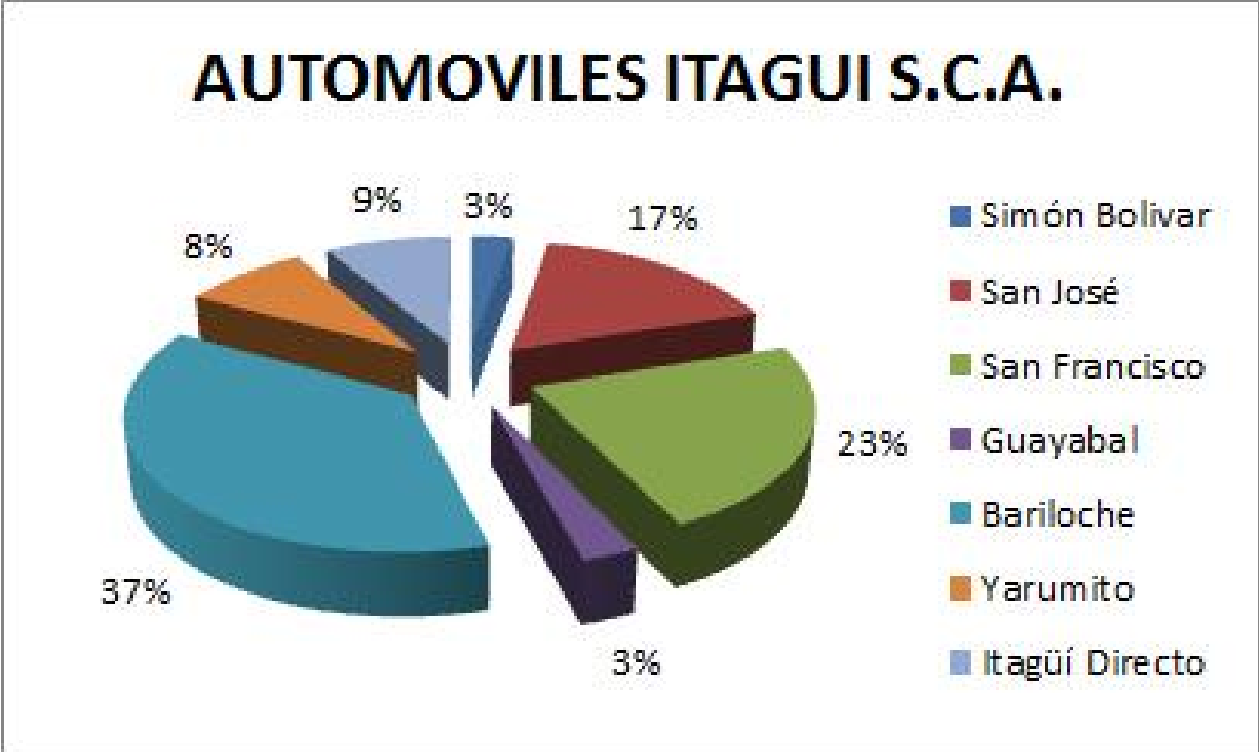


Gráfico 11. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa AUTOMOVILES ITAGUI S.C.A.

Se encuentra en el anterior gráfico, la superioridad del tránsito de buses en la ruta de Bariloche hacia el corregimiento de San Antonio de Prado, resolviendo así, que posiblemente se pueda generar dentro del diseño de las estancias de los automóviles de transporte público de la empresa AUTOMOVILES ITAGUI S.C.A. una parada especial para esta ruta al ser la que mayor demanda tiene por parte de la comunidad y por parte de la misma empresa que es la que distribuye y transporta a los habitantes del corregimiento de San Antonio de Prado, perteneciente al Municipio de Medellín.

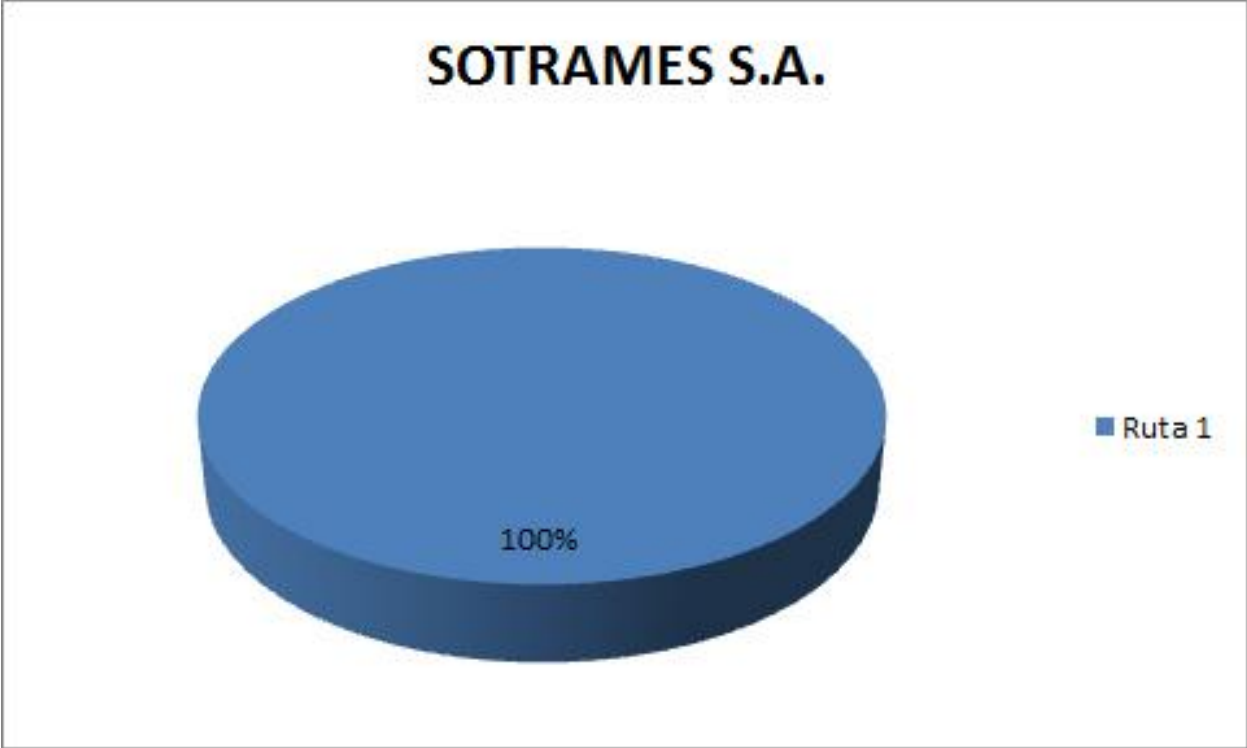


Gráfico 12. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa SOTRAMES S.A.

Se encuentra en el anterior gráfico, que el número total del tránsito de buses en la Ruta 1 de la empresa SOTRAMES S.A. debido a que solo pasa una ruta, se puede generar un espacio que permita el intercambio de buses entre esta empresa anteriormente mencionada y la empresa de TRANSBRASIL S.A., resolviendo así, que posiblemente se pueda generar dentro del diseño de las estancias de los automóviles de transporte público una parada especial para estas rutas y de esta manera, brindarle más espacio a las zonas de estancia para los peatones.

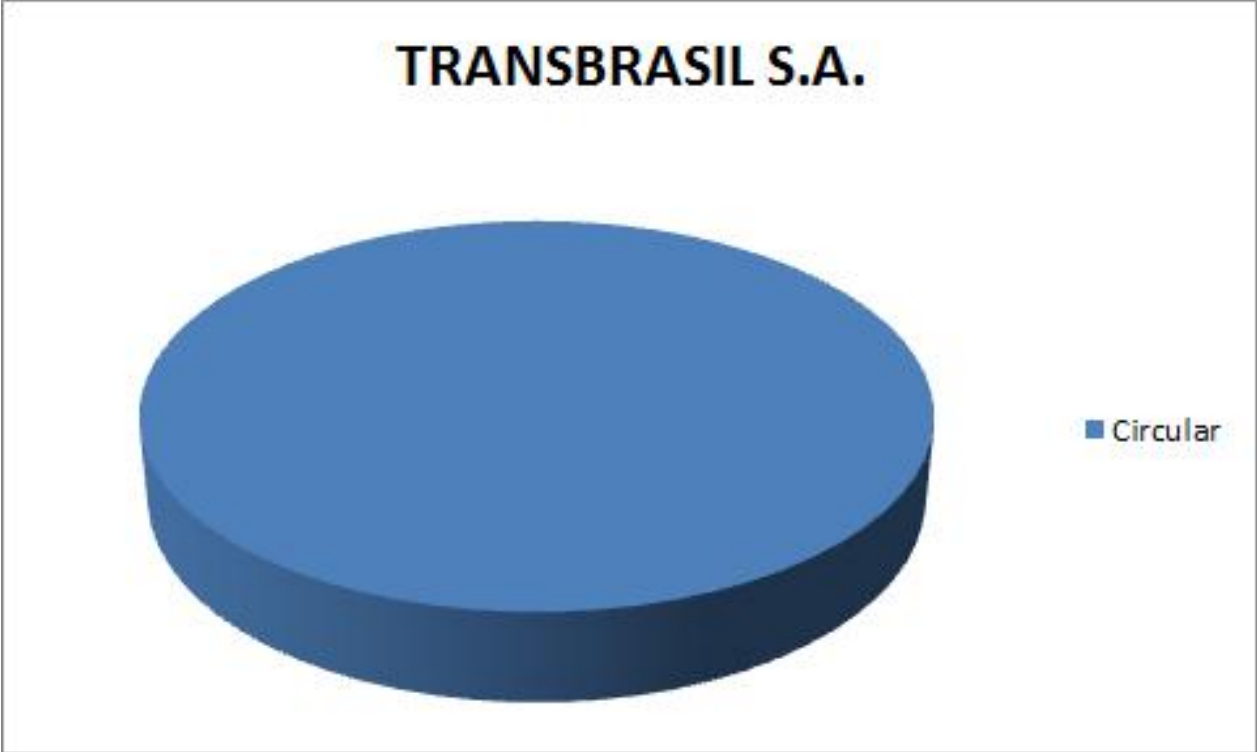


Gráfico 13. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa Transportes Brasil S.A. (TRANSBRASIL S.A.).

EMPRESA	RUTA	PORCENTAJE (%)
TRANSPORTES ESTRELLA-MEDELLIN S.A.	Quinta (5 ^{ta})	46% de la totalidad de buses de la empresa en una (1) hora
RAPIDO LA STA MARIA S.C.A.	San Francisco	51% de la totalidad de buses de la empresa en una (1) hora
TAXIGER LTDA. & CIA. S.C.A.	El Rosario	45% de la totalidad de buses de la empresa en una (1) hora
AUTOMOVILES ITAGUI S.C.A.	Bariloche	37% de la totalidad de buses de la empresa en una (1) hora
COOTRASANA	El descanso	73% de la totalidad de buses de la empresa en una (1) hora
SOTRAMES S.A.	Ruta 1	100% de la totalidad de buses de la empresa en una (1) hora
TRANSBRASIL S.A.	Circular	100% de la totalidad de buses de la empresa en una (1) hora

Cuadro 2. Porcentaje de rutas de transporte público que prevalecen en el paso por la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí.

Por su lado, en referencia a los gráficos del **7** al **13**, y relacionándolos con el **cuadro 2**, encontramos como soporte, las rutas con un mayor tránsito según su empresa, dando pie, a pensar, que en el momento del diseño y rehabilitación de la Carrera 52, debido a su alto flujo horario y a que el pensamiento es integrar el transporte y el habitar del peatón, estas rutas, obtendrían un espacio propicio y adecuado para realizar sus paradas y de esta manera, mejorar la movilidad, la cual es la problemática de la que se ha hablado en este trabajo.

3. PROPUESTA PARA EL MEJORAMIENTO URBANISTICO DE LA CARRERA 52 DE ITAGÜÍ

Después de un análisis relacionado con el flujo peatonal y el flujo vehicular, después de interpretar las actividades urbanas por las que se ve acogida la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí, se pretende plantear una posible solución al porqué del deterioro de esta vía (**Fig. 24**), donde pueda empezar a ser más importante el peatón que el tráfico del automotor, donde se generen espacios para que los peatones intercambien ideas y convertir una vía arteria, en un paseo comercial de jerarquía que propenda el bienestar de los peatones a nivel municipal.



Figura 24. Deterioro Urbanístico y dificultad para transitar por parte del peatón. Imagen de archivo propio.

A continuación, se pretende desarrollar de manera más detallada el planteamiento inicial que se tiene para con esta vía en este trabajo de grado, donde se muestre la funcionalidad que puede surgir con la generación de posibles paradas fijas para los automotores de transporte público, regidos por normas urbanísticas y que a groso modo, empiecen a hacerse cumplir por parte de las autoridades encargadas del lugar.

3.1 Generación de paradas fijas para vehículos de transporte público en la carrera 52 en el Municipio de Itagüí

Basados en los capítulos anteriormente desarrollados, encontramos una problemática evidente en el Municipio de Itagüí, enfocándonos principalmente, en la Carrera 52 (Fig. 25), una vía arteria de este Municipio, deteriorada de gran manera por el constante flujo de vehículos, tanto particulares, como de transporte público; en la que buscamos un mejor desarrollo urbanístico y tratando de dar cabida a objetivos pretendidos por el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio en sus Acuerdos, los cuales buscan darle prioridad al peatón en todos los ámbitos ciudadanos sobre el transporte vehicular.

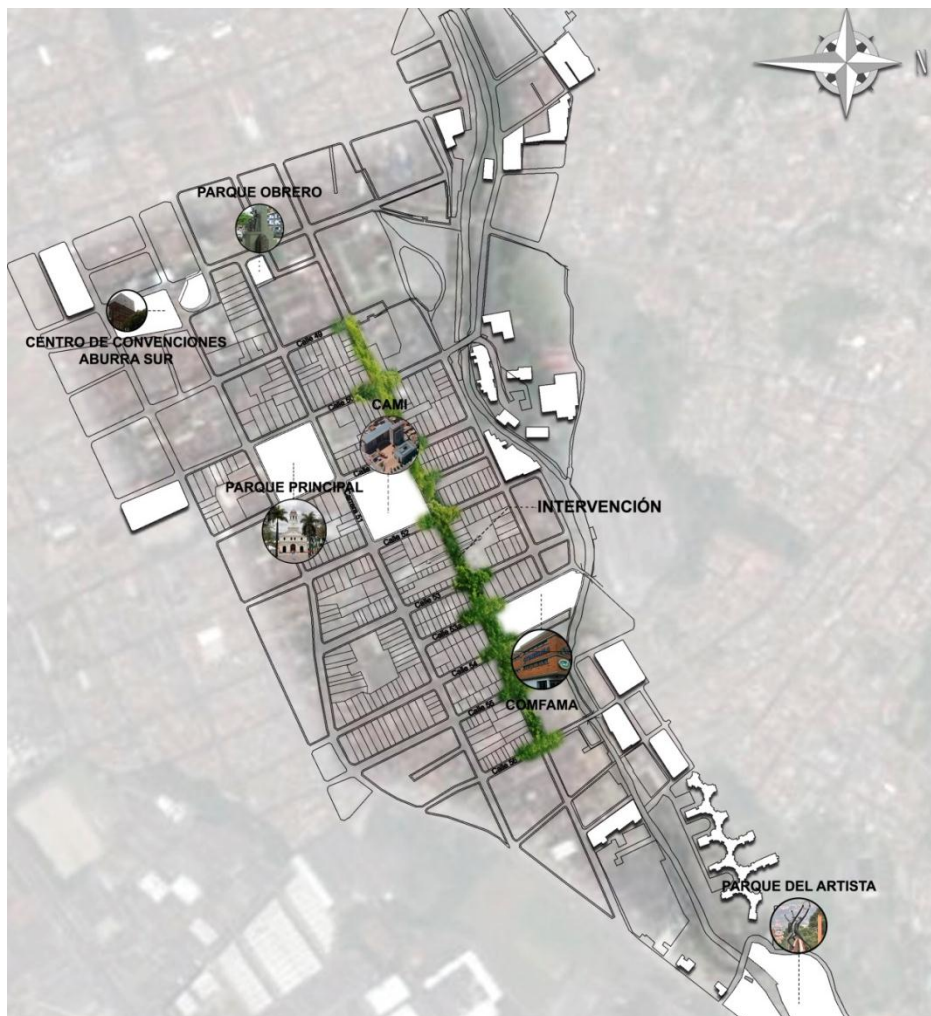


Figura 25. Localización de la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí. Posible intervención en el Lugar de estudio. Imagen editada personalmente.

De acuerdo a lo anteriormente mencionado, encontramos unas características del lugar donde nos muestran el poco espacio que se tiene para el tránsito de los peatones en esta vía, localizando un corte entre la Calle 52 y la Carrera 52 (**Fig. 26**), donde la sección vial (**Fig. 27**) muestra incluso la invasión de elementos urbanísticos en el sendero peatonal brindado de forma egoísta a los transeúntes.



Figura 26. Localización de sección vial actual ubicada entre la Calle 52 y la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí.

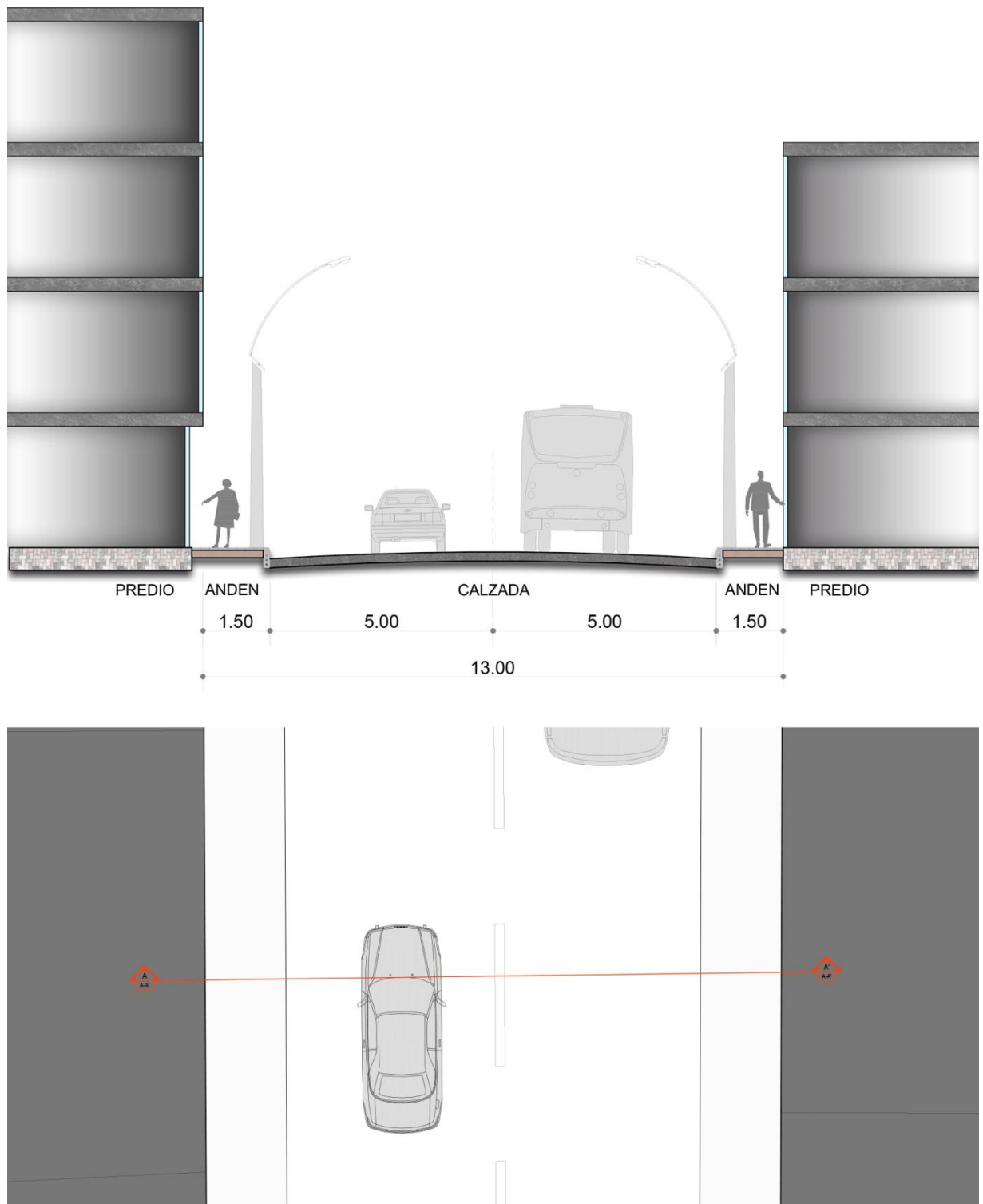


Figura 27. Sección vial actual de la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí.

Debido a la falta de equidad que se ve entre el vehículo y el peatón, se ha buscado la forma de darle solución a este importante espacio del Municipio de Itagüí, y basados en estudios urbanísticos y de movilidad previamente realizados por el autor, se ha podido comprender un espacio, donde los vehículos de transporte público pueden comenzar a hacer sus recorridos y sus paradas necesarias para el beneficio de los pasajeros y transeúntes en el lugar.

En la inclusión de paradas fijas, se pretende realizar de una manera más ordenada, el flujo del transporte público a lo largo del tramo de la Carrera 52, comprendido entre la Calle 49 y la Calle 56, donde de manera estratégica, se gestione según estudios de afluencia de rutas y cantidad de buses horaria la prioridad para el aumento o reducción de la sección para la bahía de cargue y descargue (**Fig. 28**) que se genere para las paradas de los buses que circulan por esta calzada.

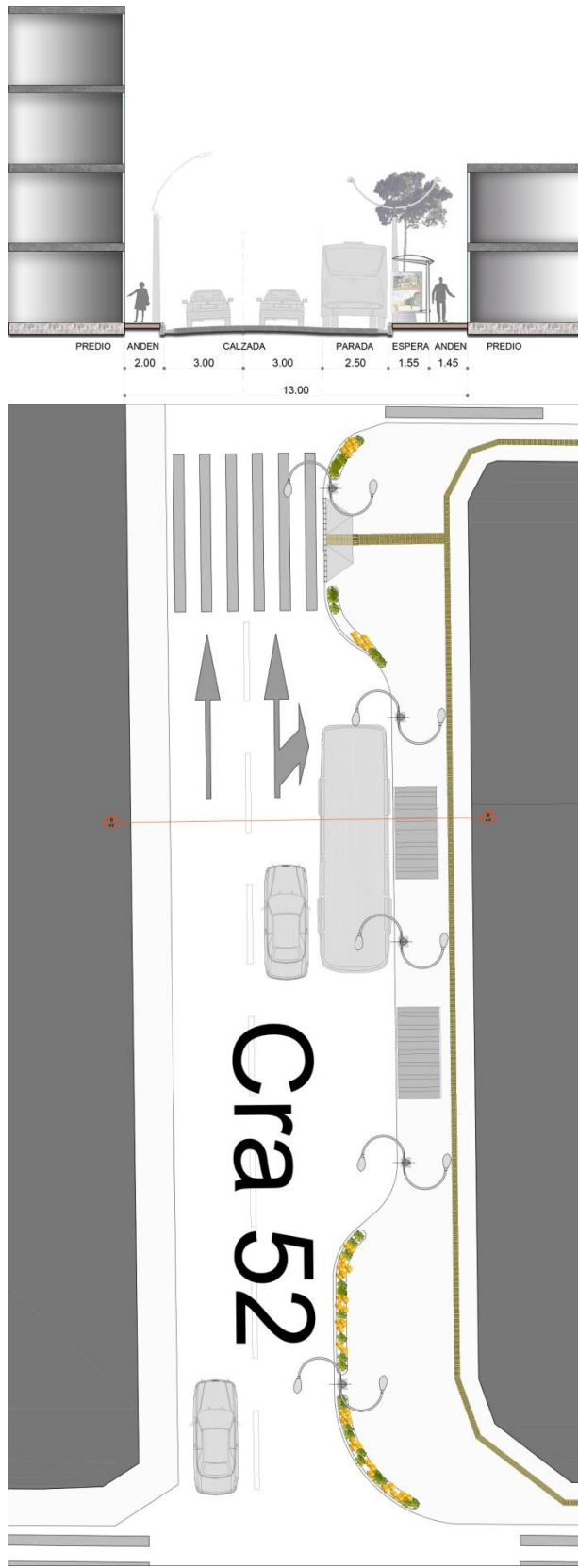


Figura 28. Sección vial propuesta en la Carrera 52 para la parada de buses.

De igual manera, se busca generar una reducción de calzada que permita un mayor espacio peatonal a lo largo de esta vía, donde las personas no se sientan atacadas por los vehículos, al igual que se evite la incomodidad de poseer el amoblamiento urbanístico sobre el sendero peatonal y de este modo recuperar el espacio público perdido por la prioridad que se le ha dado al vehículo en los últimos años en el Municipio de Itagüí.

Con el desglose de estas problemáticas de movilidad a lo largo de la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí, se ha podido desarrollar de forma estratégica una hipotética intervención que permitirá un mejor transitar de los peatones (**Fig. 29**), volviendo así, a la intención que se tiene por parte del Plan de Ordenamiento Territorial, la cual es mejorar de manera notable la importancia que tiene el peatón en la ciudad, y por ende, el aumento del espacio público en pro de mejorar índices urbanísticos.



Figura 29. Imaginario parada de buses con ampliación para zona peatonal.

Finalmente, a pesar de buscarse una recuperación de la zona afectada por la movilidad y el paso de los vehículos de transporte, tanto particular como público, las alternativas de circulación, las cuales se sabe que pueden de ser diversas, no son viables para incluirlas todas dentro de la formulación del redesarrollo de la Carrera 52, se tiene en cuenta la limitante del paramento, que es la que nos brinda las posibilidades de diseño, donde hablando más específicamente de la generación de ciclo rutas, no se presenta tan viable, todo esto, debido a el enfoque del proyecto, que está más enfocado en las estancias y los lugares para el ocio, que en un simple paso por este paseo comercial.

3.2 Proyección de estancias que permitan la mejora del espacio público en la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí

Dentro del déficit de espacios para los peatones en el Municipio de Itagüí, se ha querido generar, desde los estudios previamente realizados, métodos que permitan el aumento de este importante ítem avalado por el Plan de Ordenamiento Territorial de los Municipios del Valle de Aburrá, teniendo como punto de partida, en este trabajo de grado, el Municipio de Itagüí; el cual ha sido el caso de estudio de esta investigación y en el cual ha sido enfocado para brindarle una hipotética solución a la problemática que hoy en día aqueja a los habitantes del Municipio y de los transeúntes que a diario recorren estos espacios.

Enfocados principalmente en la Carrera 52, y buscando darle la importancia que requiere el peatón en los ámbitos urbanos, se ha pretendido generar un espacio que le brinde mayor seguridad y tranquilidad a la hora de transitar por esta concurrida calle, que bien administrada y bien desarrollada urbanísticamente, podría convertirse en un boulevard comercial de mayor jerarquía, que propenda una mejor economía y un mejor urbanismo a lo largo de este corredor comercial y vehicular.

El redesarrollo y la rehabilitación de la Carrera 52, busca mejorar la sección peatonal (**Fig. 30**) hacia el costado norte, donde se concentran la mayoría de los locales comerciales, de manera que se generen espacios en las afueras de estos locales y generen a los peatones, lugares de estancia, esparcimiento y ocio a fin de fortalecer estas zonas de manera que la apropiación sea evidente por parte de los habitantes y peatones que circulan por esta calle.

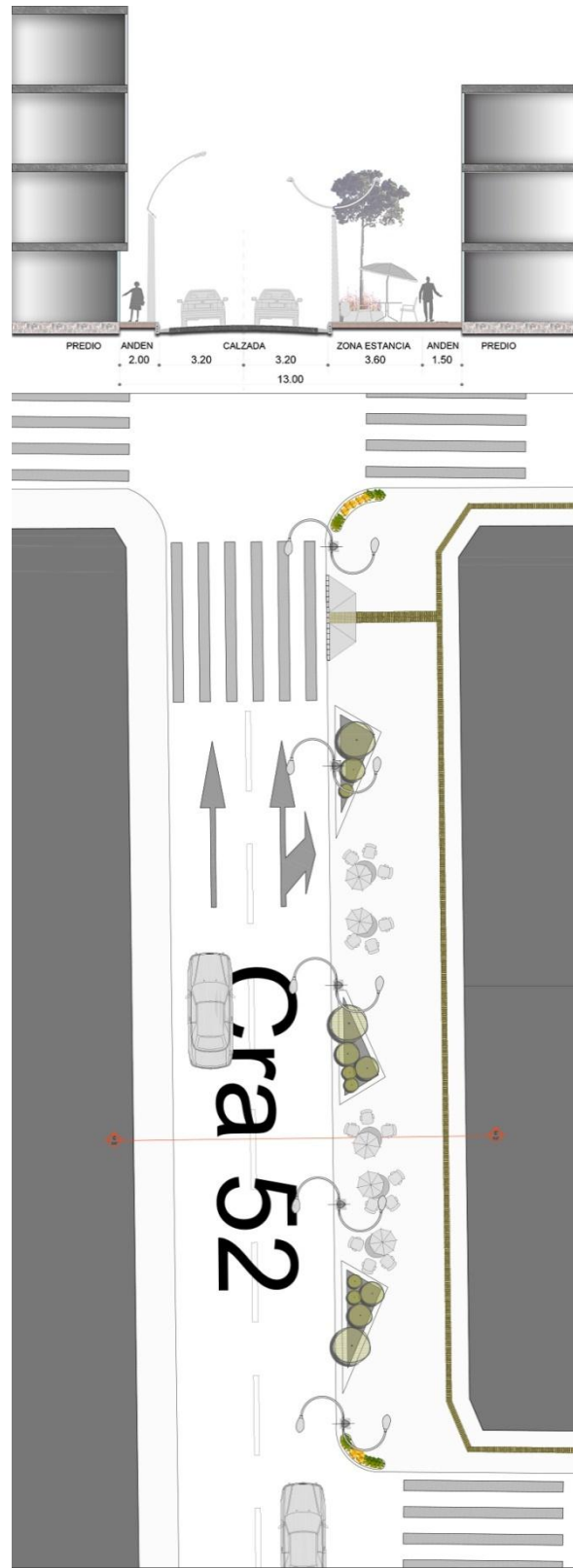


Figura 30. Sección vial de la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí con la propuesta urbanística de mejoramiento del sector.

Con la generación de una sección peatonal más generosa con los transeúntes, a partir de la conservación de paramentos y disminución de la calzada vehicular, se pretende un mayor flujo de personas por el lugar, que no solo transiten, sino también se genere lo que antes se ha descrito como hacer ciudad, generar dinámicas urbanas que permitan la socialización entre personas y las mejoras económicas dentro del Municipio de Itagüí (**Fig.31**).



Figura 31. Mejora de la sección peatonal en la Carrera 52 del Municipio de Itagüí.

Con la rehabilitación de la Carrera 52, surgen elementos importantes para entender el porqué del mejoramiento del espacio público, donde comienzan a aparecer la plantación de árboles, las zonas verdes, que permiten el mejoramiento micro climático de la zona, además, de aparecer bancas y zonas de estancias para los transeúntes, que permiten la apropiación del sitio, dándole especial importancia de parte de los habitantes del sector a este tramo que ha de ser mejorado urbanísticamente, a la vez que se mejora el micro clima del sector, donde a parte de las personas, la vegetación comienza a hacer su papel para brindarle espacios propicios a quienes circulan por el lugar.

Con esta intervención, se busca generar un urbanismo más agradable con los habitantes y visitantes del Municipio de Itagüí, donde el vehículo genere el menor impacto dentro de la vida urbana del sector y tome un volcamiento hacia la importancia que tienen los peatones sobre este espacio que según sus características históricas y habitacionales, se puede potenciar para un mejor aprovechamiento a nivel de zócalo y dentro de los parámetros que puede regir un paseo comercial, que a escala municipal puede generar una mayor jerarquía en su desarrollo.

CONCLUSIONES

1. Como se evidenció en el transcurso de esta investigación el espacio público de la Carrera 52 entre la Calle 56 y la Calle 49, se encuentra subutilizado y deteriorado por parte del constante tránsito del vehículo, el cual debido a la importancia que se le ha dado a las dinámicas urbanas asociadas al comercio y tránsito de personas y materiales, ha desplazado a los peatones, quienes a diario sufren las consecuencias que generan los automotores con su constante presencia en este sector, por ende, se evidencian en la propuesta de diseño, el mejoramiento urbano espacial de la zona peatonal y de la calzada vehicular a lo largo de la Carrera 52.
2. Basados en la investigación recientemente realizada, se entiende que la poca espacialidad brindada al peatón, no permite el correcto esparcimiento que se pretende en las modificaciones al Plan de Ordenamiento Territorial en el Municipio de Itagüí, donde los elementos urbanísticos suelen interrumpir el libre tránsito de las personas, donde la sección de la calzada ocupa más de lo necesario para los carros y donde la sección de los andenes no permiten transitar a más de dos personas libremente sin robarse espacio a la hora de caminar, de igual manera, con la propuesta de reducir el tamaño de la calzada, se le devuelve el espacio al peatón, quien ha sido desplazado continuamente por el vehículo en el Municipio y en gran parte del país.
3. Es evidente que la apropiación actual del espacio público, según la investigación realizada y desglosada anteriormente, de la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí, ha sido tomada principalmente por los vehículos, donde la importancia que debería tener el peatón, es mínima, dejando como resultado, una amplia inconformidad por parte de la comunidad habitante del sector y los transeúntes que a diario suelen circular por este proyectualmente importante paseo comercial.
4. Debido al déficit de espacio público que se evidencia en Itagüí y mas específicamente en el sector del caso de estudio, las condiciones humanas de los habitantes, vienen en decadencia, pues a la hora de realizar sus actividades diarias, en la Carrera 52 del Municipio de Itagüí, se ven interrumpidas por el constante flujo de los vehículos y de igual manera por parte del deterioro físico que genera la presencia de los automotores en la zona, es por esto que se llegó a la propuesta de mejorar las condiciones espaciales de los habitantes para su circulación por este paseo comercial y por ende, contrarrestar este tipo de situaciones diarias en el Municipio.

5. Es de vital importancia la generación de espacios urbanos generosos y amplios de circulación para los peatones, pues sea cual sea la actividad que vayan a realizar o estén realizando, no generar obstrucciones dentro del recorrido de los demás similares y que se permita un libre transitar.
6. Con una buena distribución a lo ancho de la sección vial, fácilmente se puede generar zonas, donde se conjuguen andenes con un espacio más amplio y el espacio necesario para el tránsito de los carros, las actividades económicas que se lleven a cabo en un lugar, pueden brindar un mejor progreso a la economía al convertirse en una sección peatonal amplia y generosa con las personas.
7. La Carrera 52 en el Municipio de Itagüí, además de poder convertirse en un importante eje comercial, vehicular y peatonal, se puede convertir en la ruta de unión entre los diferentes parques e hitos importantes a nivel municipal, donde se puede unir, desde el Parque del Artista, hasta el Parque el Brasil, cruzando el Parque Principal de Itagüí y el Parque Obrero, desarrollada a partir de posibles ciclo-rutas o sendas que hagan mucho más ameno el circular a lo largo y ancho de esta vía.
8. Con la situación actual de la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí, la gran mayoría de los transeúntes entrevistados, no se encuentran conformes, pues la consideran peligrosa, poco amigable con las personas y que posee un nivel de accidentalidad muy alto.
9. El sistema del transporte público está bien abastecido en el paso de la Carrera 52, aunque mal administrado y desarrollado de manera desordenada, causal de congestiones y accidentes a lo largo de esta vía.
10. Con la generación de estancias donde el peatón encuentre espacios de ocio, en la Carrera 52, la economía del lugar posiblemente tienda a subir, puesto que al brindarle mayor prioridad al peatón, mejora la acogida y la generación de ciudad por parte de los habitantes del sector, a los que se les brindaría la zona para realizar actividades que normalmente no realizan debido al poco espacio que se les da por parte del vehículo.
11. La incursión de las estancias a lo largo de la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí, permitiría a los peatones más espacio para el ocio y el disfrute del lugar, generando de esta manera, una mejora del espacio público, donde es evidente el espacio quitado al vehículo y brindado a los transeúntes.

- 12.** Con la generación de las paradas fijas, de manera ordenada según lo requieren las rutas de transporte público que circulan por esta vía, el beneficio que se le brindaría al espacio público del sector, se evidenciaría en la disminución de los índices de accidentalidad, puesto que cada parada tiene su lugar y su tiempo dentro del recorrido por este paseo comercial.
- 13.** Con la generación de paradas fijas en la Carrera 52, se determinó que las empresas con más flujo de vehículos y las cuales deberían tener prioridad al ver el estudio de flujo de transporte público durante una hora, devala que serían la empresa Rápido La Sta. María S.A.S., Automóviles Itagüí S.C.A. y TEMSA S.A., con un flujo del 27%, el 26% y el 16% respectivamente en el 100% de los buses de transporte público que transitan en una (1) hora por esta vía.
- 14.** Con la generación de las paradas fijas en la Carrera 52, se entiende que la disminución de la calzada vehicular, y la correcta administración de estos espacios designados para el recorrido de vehículos particulares, mejoraría notablemente el tránsito vehicular por esta vía, generando la reducción del caos ocasionado por las paradas en lugares no apropiados para realizar este tipo de acciones.
- 15.** La relación entre lo considerado zócalo urbano y la mejora del índice del espacio público del sector, tiende a ser más coherente si se piensa en la Carrera 52 como paseo comercial, pues al darle una mayor generosidad a los andenes, las actividades a realizar a lo largo de estos, se pueden desarrollar de manera más natural y menos forzada desde la percepción del peatón vs el vehículo.
- 16.** Con la solución espacial planteada en este proyecto de la Carrera 52 del Municipio de Itagüí, se solucionarían los problemas de inseguridad peatonal, donde los transeúntes son quienes más sufren la inequidad con los vehículos, además, los problemas de congestión se reducirían, teniendo en cuenta las bahías generadas para los buses, los cuales no interrumpirían el flujo normal de los vehículos que están transitando el sector.

- 17.** Con la creación de las paradas fijas, la generación de estancias y zonas verdes, con la organización y distribución de los espacios para el tránsito de vehículos, el aumento de la sección de andenes y la creación de los lugares para el ocio y el esparcimiento de los habitantes, se mejorará la zona con el fin de brindar un mayor índice de espacio público, el cual se encuentra en déficit por la importancia que se le ha dado a los vehículos en los últimos años, envés de pensar en los peatones.
- 18.** Se debe analizar la factibilidad de la incursión de otros tipos de transporte en el lugar, pues al tener unos paramentos tan consolidados como los de la Carrera 52, el redesarrollo de la sección vial y la aglomeración de actividades, pueden generar problemáticas diferentes a las de movilidad, dejando claro que las problemáticas tratadas en este trabajo de grado fueron tratadas y analizadas para ser solucionadas completamente.
- 19.** Por último, se recomienda continuar el análisis de los sectores más vulnerados peatonalmente en el Municipio de Itagüí, no solo en las cercanías al centro de este Municipio, sino también a las partes pertenecientes a los barrios y veredas que se puedan ver afectados por el constante flujo de vehículos y donde se le brinden las garantías a los peatones para un tránsito y una estancia sin agentes peligrosos para el libre esparcimiento de los habitantes del lugar.

FIGURAS

Figura 1. Pirámide de la jerarquía de la movilidad urbana.

Figura 2. El Peatón circulando en el espacio público. Fuente: ACTIVE DESIGN shaping the sidewalk experience, NYC.

Figura 3. Total vehículos matriculados en la Secretaría de Movilidad de Medellín.

Figura 4. El vehículo como detonante del deterioro urbano en Itagüí. Imagen tomada por el autor.

Figura 5. El vehículo excluyendo al peatón en la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí.

Figura 6. Rehabilitación de Puerto Madero.

Figura 7. Congestión de vehículos en la Carrera 52 del Municipio de Itagüí.

Figura 8. Club Unión en la Carrera Junín, Centro de Medellín.

Figura 9. Muelles de Puerto Madero Argentina.

Figura 10. Calle de Preciados en Madrid, España.

Figura 11. Boulevard comercial Carrera 70 - Medellín.

Figura 12. El peatón transitando por la Carrera 52 sobre la calzada en horas pico.

Figura 13. El peatón transitando por la Carrera 52 sobre la calzada un domingo sin espacio por el flujo de personas.

Figura 14. Imágenes para el discernimiento de los componentes urbanísticos en el zócalo de una ciudad.

Figura 15. Av. 70, Medellín durante un día de la cotidianidad citadina.

Figura 16. Carrera 70 – Medellín

Figura 17. Avenida 33 – Medellín

Figura 18. Localización de la Carrera 52 en Itagüí – Antioquia

Figura 19. Parque del Artista en Itagüí – Antioquia

Figura 20. Centro Administrativo Municipal de Itagüí (CAMI) costado norte – Antioquia

Figura 21. Intersección Carrera 52 con Calle 52 Circulación, Itagüí-Antioquia, vehicular

Figura 22. Escaneo de la encuesta sobre la conformidad de los peatones en la Carrera 52 del Municipio de Itagüí.

Figura 23. Análisis del flujo del transporte público durante una (1) hora en la Carrera 52 del Municipio de Itagüí.

Figura 24. Deterioro Urbanístico y dificultad para transitar por parte del peatón.

Figura 25. Localización de la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí. Posible intervención en el Lugar de estudio.

Figura 26. Localización de sección vial actual ubicada entre la Calle 52 y la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí.

Figura 27. Sección vial actual de la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí.

Figura 28. Sección vial propuesta en la Carrera 52 para la parada de buses.

Figura 29. Imaginario parada de buses con ampliación para zona peatonal.

Figura 30. Sección vial de la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí con la propuesta urbanística de mejoramiento del sector.

Figura 31. Mejora de la sección peatonal en la Carrera 52 del Municipio de Itagüí.

CUADROS

Cuadro 1. Resultados de la encuesta sobre la conformidad de los peatones en la Carrera 52 del Municipio de Itagüí.

Cuadro 2. Porcentaje de rutas de transporte público que prevalecen en el paso por la Carrera 52 en el Municipio de Itagüí.

GRÁFICOS

Gráfico 1. Seguridad del peatón caminando sobre la Carrera 52. Pregunta 3

Gráfico 2. Generación de paradas fijas y lugares de estancia en la Carrera 52. Pregunta 1

Gráfico 3. Interés en reducir la calzada según los peatones entrevistados. Pregunta 2

Gráfico 4. Cruces más peligrosos según la comunidad. Pregunta 4

Gráfico 5. Horas más críticas para transitar por la Carrera 52. Pregunta 8

Gráfico 6. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, en el Municipio de Itagüí.

Gráfico 7. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa Transportes Estrella-Medellín S.A. (TEMSA)

Gráfico 8. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa TAXIGER LTDA. & CIA. S.C.A.

Gráfico 9. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa RAPIDO LA SANTA MARIA SAN PIO Y CIA. S.C.A.

Gráfico 10. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE SAN ANTONIO. (COOTRASANA).

Gráfico 11. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa AUTOMOVILES ITAGUI S.C.A.

Gráfico 12. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa SOTRAMES S.A.

Gráfico 13. Tránsito de buses en una (1) hora por la Carrera 52, de la empresa Transportes Brasil S.A. (TRANSBRASIL S.A.).

MARCO REFERENCIAL

1. CONCEJO MUNICIPAL DE ITAGÜÍ [online]. Plan de Ordenamiento Territorial. En: Acuerdo Número 020. 7 de diciembre de 2007 [citado 14 de febrero de 2015]. Disponible en: http://www.curaduria2itagui.com/images/stories/documentos/pot_itagui_acuerdo_020_2007.pdf
2. Claves Para Proyectar Espacios Públicos Confortables. Indicador del confort en el espacio público [online]. En: archdaily.com. 16 de agosto de 2013 [citado 14 de febrero de 2015]. Disponible en: <http://www.archdaily.co/co/02-285882/claves-para-proyectar-espacios-publicos-confortables-indicador-del-confort-en-el-espacio-publico>
3. GEHL, Jan [online]. Ciudades para la gente. Buenos Aires: 2014. [Citado 5, noviembre, 2014]. Disponible en: http://www.urbangateway.org/system/files/documents/publicspace/cities_for_people-spanish_final_ss2.pdf
4. Arq. CORTES LARREAMENDY, Fernando. Proyectiva 1. El diseño urbano: Entre la arquitectura y el urbanismo. Enero – Diciembre, 2008. Vol. 1, p. 98-107.
5. AREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ; CASTAÑEDA ARQUITECTOS; Medellín: Centralidad Sur, 2010. Presentación
6. BORJA, Jordi. Ciudadanía y espacio público. Barcelona. Revista Foro 2001 N°40. P. 67-80.
7. Rexach Menéndez, Ángel; Madrid: Espacios públicos urbanos Trazado, urbanización y mantenimiento, 1990. P.10.
8. BELTRAN G., Diana Margarita [online]; Mecanismos de Recuperación del espacio público, Bogotá, 2005. [Citado 5, Noviembre, 2014] Disponible en: <http://www.minvivienda.gov.co/POTPresentacionesGuias/Gu%C3%ADa%20Recuperaci%C3%B3n.pdf>
9. DE SOLÀ-MORALES, Ignasi; Paisajes. En: Annals d'arquitectura [online], 2001, N° 7 [Citado 5, Noviembre, 2014]. Disponible En: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/ejemplar?codigo=148108>
10. Montañez Gómez, Gustavo; Bogotá: Espacio y territorios Razón, Pasión e imaginarios, 2001. P.11-13.
11. CUESTA BELEÑO, Andrés. Bitácora Urbano/Territorial. La objetividad en el sistema de espacios públicos. Enero-Diciembre, 2004. Vol. 8, N°1 p. 37-43.
12. MOYA, Luis (Coordinador); BARDAJÍ ALVAREZ, Enrique; CANDELA PÍ, Celestino; EZQUIAGA, José Mª; FARIÑA TOJO, José; FONT ARELLANO, Antonio; PRIETO, Miguel Ángel; SABATÉ BEL, Joaquín; SUAREZ-CARREÑO, Luis; Madrid: La práctica del urbanismo (cap. 1). 2011. P. 25.

13. GEHL, Jan [online]. Ciudades para la gente. Buenos Aires: 2014. [Citado 5, noviembre, 2014]. Disponible en: http://www.urbangateway.org/system/files/documents/publicspace/cities_for_people-spanish_final_ss2.pdf
14. HERCE VALLEJO, Manuel; Barcelona: Infraestructura y medio ambiente I, Urbanismo, territorio y redes de servicio, 2010. P.9.
15. GARAY, Alfredo; WAINER, Laura; HENDERSON, Hayley; ROTBART, Demian; Puerto Madero: Análisis de un proyecto. Buenos Aires: Land Lines, 2013. P. 10.
16. SOLA MORALES, IGNASI; Barcelona: Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades, 1996. p. 10-23.
17. Rexach Menéndez, Ángel; Madrid: Espacios públicos urbanos Trazado, urbanización y mantenimiento, 1990. P.10.
18. MUNICIPIO DE MEDELLIN; Medellín: Espacio Público y Centralidades; 2006, P. 98. Disponible en: <http://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Plan%20de%20Desarrollo/Secciones/Informaci%C3%B3n%20General/Documentos/POT/espacioPublico.pdf>>
19. CARRION MENA, Fernando; Espacio Público: Punto de partida para la alteridad. En: FLACSO, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede Ecuador [online]. 2007. [Citado 5, noviembre, 2014]. Disponible en: http://works.bepress.com/fernando_carrion/174/>
20. CERDÁ, Idefonso; Madrid: Teoría general de la urbanización, y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona, 1867. P. 201. Disponible En: <http://www.anycerda.org/web/es/arxiu-cerda/fitxa/teoria-general-de-la-urbanizacion/115>>
21. GUTIERREZ VALDIVIA, Blanca; MUXI, Zaida; DELGADO, Manuel [Online]; Muerte y vida de las grandes ciudades [*Traducción: The Death and life of Great American Cities (1961)*]. España: Capitán Swing, 2011. P.29. [Citado 5, noviembre, 2014]. Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/123420457/Muerte-y-Vida-de-Las-Grandes-Ciudades-Jane-Jacobs>
22. HERNANDEZ POLO, Hubert José; RAMIREZ PEREZ, Wilmar Edison; SIERRA ECHEVERRI, Juan Fernando; Exterior habitado Lugar de culto para el cuerpo y el espíritu Renovación y diseño de espacio público – Montería. Tesis para título de Arquitecto. Medellín: Universidad Nacional, Facultad de Arquitectura, 2001. 67p.
23. Van Eyck, Aldo. Citado por Randle, Guillermo. El Hombre: Sentido de la arquitectura y el urbanismo. (1ª ed.) Buenos Aires: Nobuko, 2008. P.13.
24. RANDLE, Guillermo; Buenos Aires: El hombre: sentido de la arquitectura y del urbanismo, (1ª ed.) 2008. P. 13-20.
25. Carolina Álvarez Valencia (entrevista, 8 de mayo de 2015).

- 26.** Carolina Álvarez Valencia (entrevista, 8 de mayo de 2015).
- 27.** Las 5 calles peatonales famosas del mundo [online]. En: <http://www.imujer.com>. 6 de Septiembre de 2013 [citado 13 de Septiembre de 2015]. Disponible en: <http://www.imujer.com/mundo/4834/las-5-calles-peatonales-famosas-del-mundo>