

---

La Calle, Espacio Urbano Soporte De La Movilidad  
Caso Estudio: Carrera 9 San Pedro Sucre

Janinis Romero De La Ossa  
Julio Cesar Matos Toscano  
Édinson Manuel Torres Gómez

Corporación Universitaria del Caribe – CECAR  
Facultad de Ciencias Básicas, Ingenierías y Arquitectura  
Programa de Arquitectura  
Sincelejo  
2019

---

La calle, espacio urbano soporte de la movilidad  
caso estudio: carrera 9 San Pedro Sucre

Janinis Romero De La Ossa  
Julio Cesar Matos Toscano  
Édinson Manuel Torres Gómez

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de Arquitecto

Asesor  
Élber José Cohen Cárdenas  
Arquitecto-Magister en Urbanismo y Desarrollo Territorial

Corporación Universitaria del Caribe – CECAR  
Facultad de Ciencias Básicas, Ingenierías y Arquitectura  
Programa de Arquitectura  
Sincelejo  
2019

**Nota de Aceptación**

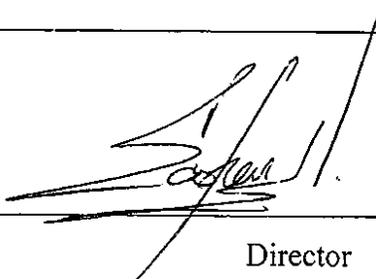
3.97

---

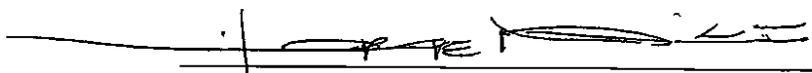
---

---

---

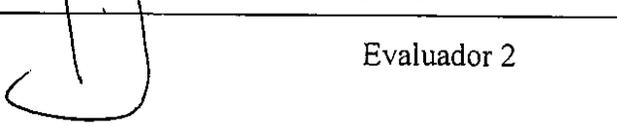


Director



Evaluador 1

Jorge Correa Orozco



Evaluador 2

## Agradecimientos

*“Pon en las manos del señor todo lo que haces, para que tus planes se hagan realidad”* Proverbios  
16:3

Con toda gratitud:

- A Dios por que su amor y misericordia llenaron e inspiraron nuestros espíritus para la realización de este estudio, nos Dio la salud, sabiduría y discernimiento; pero sobre todo nos sostuvo para culminar nuestro proyecto.

Janinis Romero.

Doy gracias a mis padres por la tolerancia, paciencia, sacrificio, quienes estuvieron conmigo en cada espacio y etapa vivida; pero sobre todo por su amor inagotable, por colocar toda su confianza. A mis hermanos por su apoyo y todo el afecto durante este recorrido. En memoria de Pedro Julián Cuello Ramírez como pionero a los primeros planteamientos para el enfoque de esta investigación Q.E.P.D.

Julio Matos.

Le agradezco a Dios por todas sus bendiciones, por ser un amigo incondicional y ha sido un apoyo inmenso en mi vida, él conoce mi corazón y sabe que a pesar de muchas dificultades sigo aferrado a su fe, sé que con el todo estará bien. A mi madre que ha sabido darme su ejemplo de trabajo y honradez, a mi hermanito Julián que llego como un regalo especial a mi vida. A mami Mabel por su infinita bondad y afecto grato, y por supuesto a mi Facultad de Arquitectura que ha logrado en mí culminar mis estudios con éxito.

## Tabla de Contenido

Resumen .....	9
Abstract .....	10
Introducción.....	11
Capítulo 1 .....	12
1. Localización.....	12
1.1 Localización Especifica .....	13
1.2 Planteamiento Del Problema .....	14
1.2.1 Descripción Del Problema. ....	15
.....	15
<i>1.2.1.1 Características y condiciones físicas y espaciales no adecuadas para una movilidad urbana.</i> .....	16
<i>1.2.1.2 Carencia de mobiliarios urbanos.</i> .....	17
1.2.2 Formulación. ....	18
1.3 Justificación.....	19
1.4 Objetivos .....	21
1.4.1 General. ....	21
1.4.2 Específicos.....	21
1.5 Metodología .....	21
1.6 Alcance De La Investigación .....	23
Capítulo 2 .....	24
2. La calle y el espacio público como escenarios de movilidad urbana .....	24
2.1 La Calle.....	25
2.1.1 La Calle Como Un Sistema. ....	25
2.1.2 La Calle Como Escenario.....	26
2.1.3 La calle y su servicio físico espacial según Jane Jacobs. ....	26

2.2 El espacio publico .....	27
2.2.1 El espacio público es la ciudad.....	28
2.2.2 Espacio público como figura estructurante de la ciudad.....	28
2.3 La movilidad en distintas condiciones. ....	29
2.3.1 Las transformaciones en la ciudad debido a la movilidad. ....	30
2.3.2 La movilidad como un medio.....	30
2.3.3 La movilidad y factores que en ella influyen. ....	31
2.3.4 La movilidad y la cultura. ....	32
2.3.5 La movilidad teniendo en cuenta el consumo de recursos y los impactos ambientales. ..	32
2.4 Desarrollo urbano .....	33
2.4.1 Desarrollo urbano desde la sustentabilidad.....	34
2.4.2 Desarrollo urbano sustentable. ....	34
2.4.3 Impactos del desarrollo urbano en la movilidad.....	35
2.5 La imagen urbana según Lynch .....	36
2.5.1 La imagen urbana según Pierce.....	36
2.6 Forma urbana .....	37
2.7 Bienestar urbano.....	37
2.8 El cronotopo desde el punto de vista urbano .....	38
2.9 Estado del arte de las calles, espacio público y la movilidad .....	39
2.9.1 Calles para la gente: un proyecto de mejoramiento-urbano para mar de plata. ....	39
2.9.2 Intervenciones urbanas Puerto Varas y Puerto Montt en Chile.....	41
2.9.3 PUI (proyecto urbano integral), Medellín, Colombia. alcaldía de Medellín/ Medellín obra con amor, 2008. (Niño Melgarejo, 2013) p.22.....	42
2.9.4 Proyecto Madrid- Río - 2009 arquitectos asociados y West 8. Punto de encuentro: Relación proyecto y la estructura ecológica principal (Niño Melgarejo, 2013) P. 23. ....	44
2.9.5 Montería parque ronda del Sinú. ....	45
2.9.6 Movilidad avanza en la calle 13, gran estrategia de intervención en la vía. ....	46

2.9.7 Panamá Camina: una intervención urbana y creativa para vivir la ciudad- (Andrearu, 2018).....	47
3.0 Percepciones Con Enfoques Normativos En Calles, Movilidad, Espacio Público. ....	49
Capítulo 3 .....	50
3. La planeación urbana de San pedro-Sucre .....	50
Principios del ordenamiento territorial del municipio relacionadas con el estudio. ....	51
3.1 La calle como espacio donde convergen todas las actividades que conforman y hacen la vida social, política, económica y cultural del municipio.....	52
- Alternativas de movilidad sostenible.....	53
Capítulo 4 .....	55
4. Resultados.....	55
Municipio San Pedro-Sucre, Carrera 9, estado y condiciones de la movilidad urbana. ....	55
4.1. Análisis físico, espacio urbano (la calle-usos) más análisis de flujo vehicular y peatonal. ...	56
4.1.1 Usos del suelo- carrera 9. ....	56
4.1.3 Llenos y Vacíos. ....	60
4.1.4 Espacio Público. ....	61
4.1.5 Características del desplazamiento. ....	62
4.1.6 Peatonalización. ....	62
4.1.7 Características del usuario. ....	63
4.1.8 Motivos para transitar. ....	63
4.1.9 Población (tipo). ....	64
4.1.10 Formas de traslado y desplazamiento de la población externa.....	64
4.2 Análisis físico de los factores y componentes urbanos y públicos de la carrera 9 de San Pedro Sucre, subdivididas en 4 zonas principales y protagonistas. ....	66
4.3 Percepciones.....	79
Capítulo 5 .....	83
5. Lineamientos de la forma urbana -carrera 5, carrera 9, carrera 15, calle 13.....	83
5.1 Carrera 15- problemática .....	85

---

5.1.1 Estado actual. ....	86
5.2 Carrera 5-Problemática.....	87
5.2.1 Estado actual. ....	88
5.3 Calle 13-Problemática .....	89
5.3.1 Usos del suelo de las vías alternas (carrera 5, carrera 15, calle 13). ....	90
5.4 Recomposición de la forma urbana de la carrera 5, carrera 9, carrera 15, calle 13.....	93
5.4.1 Carrera 15- Propuesta. ....	94
5.4.2 Calle 13-Propuesta. ....	95
5.4.3 Carrera 5-Propuesta. ....	96
5.5 Sutura urbana de la carrera 5, carrera 9, carrera 15, calle 13.....	97
5.5.1 Gráfico específico de la propuesta para la Carrera 9 por zonas.....	99
Capítulo 6 .....	104
6. Conclusiones .....	104
Referencias bibliográficas .....	106
Anexos.....	108

## Resumen

Las calles se convierten en áreas relevantes para la conformación y delimitación del territorio, además se vuelve un significativo social, cultural e incluso económico lo cual generan un valor y un concepto para la población de acuerdo con el uso que la misma le dé, la calle como un espacio de tránsito converge un diario vivir el cual es muy variante de acuerdo al uso que las personas le den e incluso la función que la calle como espacio cumpla para ellos; todo esto genera un impacto acompañado de contaminación, carencia de espacio público, ausencia de confort, dificultades en el buen tránsito y las distintas formas de desplazarse.

Con esto nuestro enfoque está en el estudio, análisis e interpretación de la situación física y social de la carrera 9 del municipio de San Pedro-Sucre contextualizándolo con sus actividades diarias y eventos que en ella se presentan y que generan una característica o un significativo constante, con esto constatar el planteamiento de una calle ideal.

Con el ejercicio interpretativo y del análisis de la carrera 9 la obtención de la información se empleó la metodología mixta, con un enfoque descriptivo. Apoyados de un estado de arte y planteamientos teóricos se evalúa la viabilidad de una calle ideal que garantice el buen desarrollo público y urbano, contenido de todas las características necesarias y que el acceso a la calle conceda su acceso a distintos escenarios (sociales, económicos, culturales y de movilidad).

*Palabras clave:* La calle, movilidad, espacio público, valor, población, territorio.

---

### Abstract

The streets become relevant areas for the conformation and delimitation of the territory, in addition it becomes a significant social, cultural and even economic which generate a value and a concept for the population according to the use that it gives it, the street as a transit space converges a daily life which is very different according to the use that people give it and even the function that the street as space fulfills for them; All this generates an impact accompanied by pollution, lack of public space, lack of comfort, difficulties in good traffic and the different ways of traveling.

With this our focus is on the study, analysis and interpretation of the physical and social situation of the race 9 of the municipality of San Pedro-Sucre, contextualizing it with its daily activities and events that occur in it and that generate a constant characteristic or significant , with this verify the approach of an ideal street.

With the interpretive exercise and the analysis of the race 9 the obtaining of the information, the mixed methodology was used, with a descriptive approach. Supported by a state of art and theoretical approaches, the feasibility of an ideal street that guarantees good public and urban development, content of all the necessary characteristics and access to the street grants access to different scenarios (social, economic, cultural and mobility).

*Keywords:* The street, mobility, public space, value, population, territory.

---

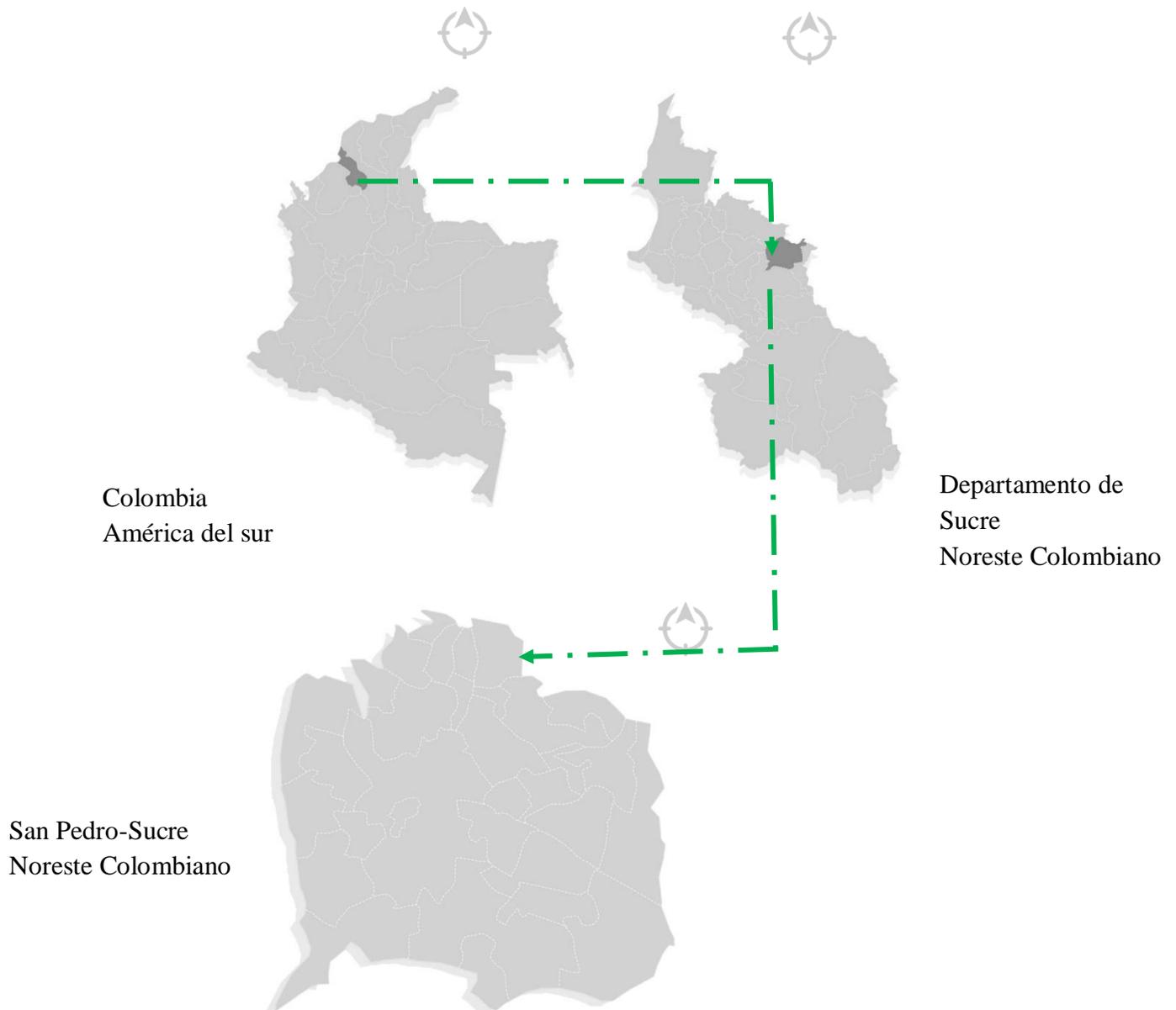
## Introducción

Es importante destacar las causas de los impactos urbanos que se dan en un territorio y como sus habitantes reaccionan a estos positiva o negativamente. El diseño de calle ideal en la carrera 9 del municipio San Pedro-Sucre, hay que tenerla en cuenta, mirándola más allá, de un lugar, un escenario de múltiples actividades, como soporte para las personas e imagen del espacio urbano ya constituido.

Hablar de planificación y desarrollo en Colombia nace con la expedición de la ley 88 de 1947. Lo que indica que este proceso ha sido lento, en la actualidad muchos departamentos colombianos, Sucre no es ajeno a esto, por lo cual es importante que las áreas urbanas que componen el territorio inicien su proceso de mejoramiento y avance garantizando el confort social-económico-político, educativo y cultural.

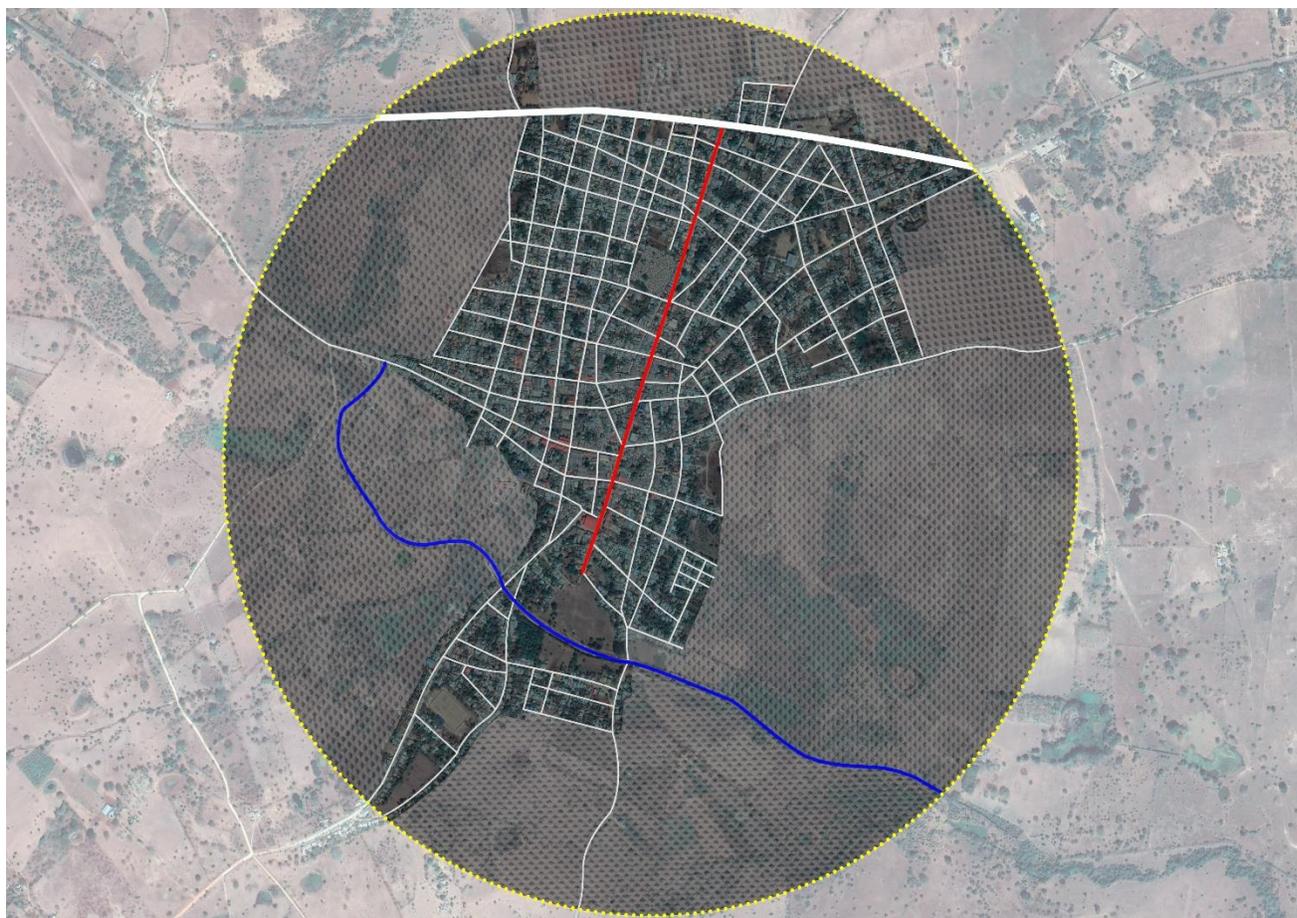
## Capítulo 1

### 1. Localización



*Ilustración 1.* Mapas de localización-Elaborado por el grupo de trabajo.

## 1.1 Localización Específica



*Ilustración 2.* Mapa de San Pedro-Sucre- Elaborado por el grupo de trabajo.

Plano Urbano

## 1.2 Planteamiento Del Problema



*Ilustración 3.* Grafica de aspectos que influyen en el planteamiento del problema- Elaborado por el grupo de trabajo.

La calle como escenario integrador, ayudan a determinar las principales ocupaciones que se dan en el territorio, en ella se ejerce y a su vez se observa el sentido de pertenencia o significado que tienen los habitantes sobre el lugar, esto de acuerdo a la participación de ellos por las actividades, opcionales y obligatorias diarias lo que originan una movilidad, que se ve colapsada por la cantidad de obstáculos, la congestión vehicular, espacio público nulo para el peatón e infraestructura física en mal estado.

### 1.2.1 Descripción Del Problema.



*Ilustración 4.* Análisis de la alteración y caos de movilidad en la cra 9 en San pedro (Sucre)-registro fotográfico Elaborado por el grupo de trabajo.

Invasión del espacio público: Es notoria la presencia de Ventas informales en los bordes de la calle ocupando un espacio que obstaculiza el tránsito de dos sentidos al mismo tiempo, los Parqueos de vehículos en áreas de circulación por parte de trabajadores formales de la zona y trabajo informal como lo es el servicio de moto taxismo, puede apreciarse la concurrencia en puntos de intersección a función de servicios de transportes formales e informales.

*1.2.1.1 Características y condiciones físicas y espaciales no adecuadas para una movilidad urbana.*



*Ilustración 5.* análisis de falta de andenes en la cra 9 en San Pedro (Sucre)-registro fotográfico Elaborado por el grupo de trabajo.

Desde el ejercicio de la observación podemos decir que la calle no tiene un muy buen estado, su deterioro es alto y fuentes que reconocen el lugar (personas que llevan más de 20 años laborando en el sector) expresan “estas calles y su pavimento ya cumplieron su ciclo y servicio” es decir que la calle tiene una edad antigua la cual no ha tenido una intervención y ya está mostrando un desgaste el cual afecta directamente la movilidad e imagen del sector. No existen antejardines o soluciones paisajísticas, por referencias teóricas una calle se compone de varios espacios (anden, zona verde) que necesita tener para recibir el nombre de calle y a su vez garantizar un confort en su tránsito. El diseño e infraestructura física de la calle no tiene las condiciones ideales, es decir esta, se plantea para el tránsito de vehículos en doble sentido, tránsito peatonal y en un ejercicio de observación es evidente la ausencia de medidas que permitan este funcionamiento.

### 1.2.1.2 Carencia de mobiliarios urbanos.



*Ilustración 6.* carencia de mobiliarios urbanos en la Carrera 9 con calle 14a en San Pedro (Sucre)-registro fotográfico Elaborado por el grupo de trabajo.

No se encuentran elementos de control, para las distintas formas de movilizarse, es decir el movimiento de las personas o andar a pie es constante en la zona y no existe una cebrera que indique o le permita trasladarse de un lado a otro. No hay señalizaciones, nomenclaturas que para ubiquen el sector.

Con la anterior descripción se hace evidente la problemática en la calle y sus distintos componentes, convirtiéndose en una necesidad para el territorio y su comunidad, de lo cual se pueden realizar proyecciones que aporten a la mejora o satisfacción de esta necesidad, pasando de una propuesta urbana tradicional a una sostenible que cumplan con las características necesarias o este contenida de uno o más ODS. Los ODS hacen un llamado a la adopción de medidas para, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz; incluyen nuevas esferas como el cambio climático, la desigualdad económica, la innovación, el consumo sostenible. (programa de las naciones unidas para el desarrollo, 2019). Entre los 17

objetivos que tienen los ods nos apropiamos del número 11 el cual es “CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES” el cual traduce que Más de la mitad de la población mundial vive en zonas urbanas, No es posible lograr un desarrollo sostenible sin transformar la forma en que construimos y administramos los espacios urbanos, incluye crear áreas públicas verdes, mejorar la planificación y gestión urbana de manera que sea participativa e inclusiva. Con esto direccionamos nuestra investigación a una orientación sustentable, que garantice el mejoramiento urbano social de un territorio y su población.

### **1.2.2 Formulación.**

El interés de este estudio parte desde el valor social de la zona centro del municipio, que es donde convergen las personas para realizar actividades de: comercio, historia, y de servicios, donde se diagnosticó que sus perfiles viales están deteriorados, y la movilidad se ve colapsada por la invasión de ventas ambulantes en el espacio público.

Debido a esto el municipio carece de conocimientos acerca de normativa, componentes y estructuración del sistema de movilidad y espacio público que son parte integral de la estructura urbana. Existe un desorden en el núcleo del municipio en cuanto a vías, señalización, ocupación del espacio público, falta de pertenencia y poca percepción del entorno. Debilidades en el estado de las vías, medidas, imagen, funcionalidad, ambiente y cultura. La población general, vive un caos en sus desplazamientos constante desde el inicio hasta el final del día.

Con todos estos aspectos acotados en el apartado anterior, se presentan resultados negativos en el espacio como lo son, conflictos sociales, accidentes vehiculares y limitando el desarrollo urbano del municipio. En síntesis, se redactó una pregunta que direcciona la pertinencia de este estudio urbanístico en el municipio de San Pedro, la cual es. ¿Cómo es posible desarrollar un sistema de movilidad sustentable que mejore las condiciones físico – espaciales del espacio urbano –carrera 9, para la, apropiación social de los habitantes de San pedro?.

### 1.3 Justificación

Se valoran los aportes teóricos que ven el municipio más allá de algo físico, se identifican las formas de ver el territorio y espacio urbano por medio de los habitantes. El diagnóstico y análisis de la percepción que tiene el contexto social sobre la calle el valor y sentido de pertenencia de esta, dimensionando así la importancia o cómo influye un elemento urbano, un eje (la calle) en la vida diaria de una comunidad.

En su teoría de la imagen urbana. El concepto de percepción en que se basa dicha teoría no sólo admite, sino que destaca la participación de la razón en la percepción del espacio. Mientras la teoría del lugar valora la intuición de un carácter o “espíritu” en cada espacio que percibimos, la teoría de la imagen valora la comprensión de una jerarquía o esquema primario de orden. Y, consecuentemente, le da importancia no a la identificación trascendental con el espacio sino a la orientación dentro de él como requisito de estabilidad emocional. (Niño-Ramirez, 2010, pág. 85).

Según Kevin Lynch La percepción analizada Permite verla más allá de un sentido, si no como un elemento que define las actitudes y estados de ánimo de las personas que habitan u ocupan un espacio.

La teoría urbana más sólida que se ha producido en cualquier época es probablemente la que se consigna en la Carta de Atenas (1923); se trata de una auténtica declaración de principios y de una propuesta orgánica para el tratamiento de la problemática urbana moderna. Puede decirse que es uno de los pilares fundamentales del urbanismo, tanto en lo teórico, práctico como en lo metodológico, proyectándonos en una idea de recomponer un espacio urbano sobre las relaciones entre naturaleza y ciudad y sobre la complementariedad de las cuatro funciones urbanas (habitar, circular, recrear cuerpo y

espíritu y trabajar tiene un claro sentido de recuperación de una unidad y una armonía – conceptuales y prácticas (Niño-Ramirez, 2010, pág. 85).

Generando así un aporte al desarrollo urbano del sector por medio de políticas públicas soportada de los planes de ordenamiento, teorías que describan u oriente conductas al funcionamiento confortable de una calle ideal en la cual todos sus componentes sean beneficiados, teniendo en cuenta sobre cómo piensa, vive, actúa el ser humano en su contexto urbano y público. Una investigación del estado y coexistir en el ambiente público-urbano, que nos puede aproximar al diseño una calle ideal del municipio de san pedro sucre, para el mejoramiento de su movilidad, desarrollo e imagen.

Cuantificando cada situación que genera la problemática presente, ejercicio que permitirá el diagnóstico y análisis con aspectos que puntualicen el estado actual para así llegar a la formulación de una propuesta vial con un diseño que apunta al vínculo socioeconómico e incluso político.

Aspectos	Existencia	Cantidades	Medidas (Perfiles, M2 y %)	Estados
La calle				
Los andenes los existentes y su estado.				
Las áreas verdes.				
Elementos complementarios				
Movilidad				

## **1.4 Objetivos**

### **1.4.1 General.**

Desarrollar una solución de movilidad sustentable en el espacio urbano comprendido por la carrera 9 del municipio de san pedro, para el encuentro ciudadano de sus habitantes.

### **1.4.2 Específicos.**

- Analizar las condiciones físicas y espaciales del espacio urbano de la carrera 9 del municipio de san pedro con el fin de implementar una solución de movilidad sustentable.
- Explorar los referentes o estudios de caso sobre resoluciones apropiadas a problemas referentes de movilidad urbana sustentable
- Analizar los patrones de desplazamientos en la carrera 9 para el planteamiento de una propuesta de movilidad óptima para el desarrollo de la multiplicidad de actividades que en ella se generan.

## **1.5 Metodología**

Para el acercamiento y entendimiento al problema se usará una metodología de tipo mixta, y obtener una percepción de la continua actividad de las personas datos importantes para la determinación de la pertenencia y sentido que ellas tienen sobre el lugar. Principalmente basada en la observación de comportamientos de las actividades sociales realizadas, y respuestas abiertas a entrevistas, para conocer la relación con el entorno o contexto adquiriendo así una experiencia o conocimientos para la posterior interpretación, diagnóstico y análisis, llegando a un nivel cualitativo del estudio. En el estudio de campo a realizar se recolectarán datos sobre el flujo de

vehículos y personas que se presentan durante el día, permitiendo deducir los patrones de usos y desplazamientos en el tiempo y en días hábiles y días de descanso, esto hace parte de la información primaria, el nivel cuantitativo.

El alcance será de tipo Descriptivo, enfocado en la medición y recolección de datos de la situación de los desplazamientos, y los eventos o situaciones que se presentan a diario en la carrera 9 del municipio de San Pedro. Lo cual será un proceso que permitirá el rigor del estudio y con un alto detalle para generar aportes desde el Diseño del Espacio Urbano y la propuesta de movilidad al mejoramiento de la problemática presentada.

### **1.5.1 Tipo y Sitio de Estudio.**

El presente estudio es de campo se llevará a cabo en el municipio de San Pedro Departamento de Sucre, Colombia. Metodológicamente el proyecto se llevará a cabo en 3 fases, las cuales se relacionan a continuación:

- 1- Fase de recolección: En esta fase se realizan observaciones, diagnósticos y análisis de campo, por medio de instrumentos como lo son encuestas, entrevistas y fotografías con la comunidad, entorno, con el fin de especificar las particularidades de las acciones y actividades constantes del sector que están generando la problemática. En las características tangibles e intangibles del sector evidenciaremos, su estado, acceso, topografía, vegetación infraestructuras, así como también los vientos, asoleamientos, temperaturas.
- 2- Fase de Análisis: En esta fase es organizada y diagnosticada toda la información recolectada para su llegar a un análisis, con aportes de referencias bibliográficas para el suministro de información sobre las necesidades y proyecciones que hay determinadas para el territorio.
- 3- Fase Proyectual: por último, llegamos a la solución la cual será planteada por medio de una propuesta urbano-arquitectónica que responda a soluciones en el sitio de estudio esto con ayuda de programas como: AutoCAD, Revit, Photoshop. Corel entre otros.

## 1.6 Alcance De La Investigación

Proyecto ejecutivo.

- Lograr desarrollar una propuesta vial que se adopte a las condiciones necesarias para organizar y permitir realizar todas las actividades que convergen en el lugar.
- Elaborar una planimetría detallada (plantas, secciones, fachadas perspectivas etc.)

Monografía. Informes técnicos

- Generar un aporte con características de desarrollo tecnológico para el avance y mejoramiento de un territorio urbano subdesarrollado. Según lo dicho por (Nakagawa, 2011)

## Capítulo 2

### 2. La calle y el espacio público como escenarios de movilidad urbana

En este capítulo se describen las procedencias teóricas relacionadas y adecuadas para el principio conceptual de la investigación y su área de estudio, Calle Ideal del cual también se apropian conceptos que están directamente vinculados a esta, como lo son, movilidad urbana, desarrollo, imagen, percepción. Estos planteamientos tienen como objetivo soportar teorías que permiten hacer una guía hacia el estudio, a su vez orientarlo para proyectar una solución a la calle en la cual se obtenga una movilidad urbana sustentable.



*Ilustración 7.* Elaboración propia a partir de análisis de postulados- Elaborado por el grupo de trabajo.

Teniendo en cuenta las principales actividades del sector y cómo podemos adoptar una vida urbana confortable en un espacio, se identifican las movilidades (peatonales, vehiculares, ciclo rutas) con el fin de examinar sus características y aspectos conceptuales necesarios para que sea funcional, y a su vez pueda ser acogida con el fin de desarrollar una habitabilidad urbana moderna y aceptable.

La variedad de conceptos urbanos, de planificación y movilidad es amplia, existen muchos autores con ideales de ciudad y planificación de esta, para su buen funcionamiento, que hacen del espacio un lugar convertido en el lenguaje y dependencia de las personas que lo rodean, debido a la multiplicidad de ideales teóricos urbanos, nos enfocamos en referenciar concepciones de cómo sería una calle ideal que aporte una movilidad urbana sustentable.

## **2.1 La Calle**

La Calle no es, sin embargo, apenas un paso para el tránsito. Su espacio es tan solo un elemento en una forma muy compleja... (Holston, 2008, pág. 9). Como configuración arquitectónica, la calle se compone de un espacio abierto hacia el cielo, del marco físico que la contiene y le da forma, es decir, las fachadas de las edificaciones, y del piso. Este último suele estar pavimentado y tiene dos o más niveles diferentes: el nivel de la base de las edificaciones y, a un nivel más bajo, el de la vía transitable propiamente dicha; un tercer nivel media entre estos dos, compuesto de la acera, el borde de la calle y escalones que establecen en la calle diversas zonas de actividad, diferenciadas pero interrelacionadas. La interacción entre la expansión de ese piso y la altura y el carácter de las edificaciones que lo rodean produce el efecto de que el cielo mismo tiene una altura definida.

### **2.1.1 La Calle Como Un Sistema.**

El sistema de calles que organiza los espacios públicos se compone de todos los elementos de esta configuración arquitectónica” (Holston, 2008, pág. 9). Según James Houston La calle como el elemento dinamizador que, con sus características y detalles, permite observar claramente los límites de cada objeto que la componen, organiza y a su vez define el contexto. Es así como la calle necesita ser diseñada y planteada como un modelo arquitectónico acondicionado (pavimentado, niveles, bordes o escalones). La calle se define de acuerdo con cada uno de los

elementos que la componen estos pueden ser muy pequeños y a la vez muy grande, la calle puede formarse con la ubicación de objetos arquitectónicos(edificios) que dejan un espacio amplio de distancia desde el cual partiría la calle o dar forma trazando un eje en el que sus partes laterales se ubicarían los objetos.

### **2.1.2 La Calle Como Escenario.**

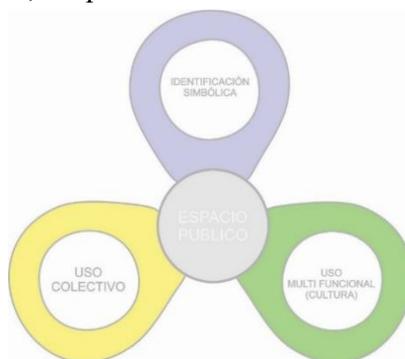
Son los espacios más o menos estrechos, lineales, enmarcados por construcciones que se encuentran en todo tipo de asentamientos y son usados para la circulación y otras actividades. Ver la calle como un espacio de movimientos sociales constantes e incluso cotidianos que se vuelve significativo para las personas, un soporte físico o en su defecto un escenario que realiza una comunicación entre la vida urbana y en las formas de estar en sociedad o en conjunto; podemos decir que la sociedad se hace en la calle, en ella se guardan relatos y actos históricos que le dan valor y que se conservan en memorias como un significativo para las personas que la pasa de generación en generación.

### **2.1.3 La calle y su servicio físico espacial según Jane Jacobs.**

Las calles de las ciudades sirven para muchas cosas al igual que sus aceras para transportar peatones y aparte de contribuir a la circulación van más allá, llevan al funcionamiento de la ciudad (Jacobs, 1961, pág. 5).en estos planteamientos el autor nos hace razonar sobre la dimensión que tiene la calle a algo más allá de una circulación, ellos pueden simbolizarse como unos órganos vitales cuando nos imaginamos la ciudad, generamos una imagen de una planificación donde las calles son aquellas líneas que determinan su forma. También es importante que definir lo que es calle que sea funcional.

## 2.2 El espacio público

El espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncional. Se caracteriza por su accesibilidad, lo que le hace un factor de centralidad... (Borja, 2012, pág. 11).



*Ilustración 8.* Gráfico de componentes que influyen en el espacio público- Elaborado por el grupo de trabajo.

La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mixturaste de grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural (Borja, 2012, pág. 24).

Para Borja La calle considerada como un espacio público que nos permite acceder a distintos escenarios convertido también como un eje o núcleo que exige ser de alta calidad para que los distintos comportamientos que ella se aplican garanticen un bienestar al sector político económico, social y cultural, induciendo el sentido de pertenecía e identificación del lugar.

### **2.2.1 El espacio público es la ciudad.**

La ciudad es ante todo el espacio público, el espacio público es la ciudad. Es a la vez condición y expresión de la ciudadanía, de los derechos ciudadanos. “Es el lugar común de la ciudad, de todos los ciudadanos y ciudadanas. El espacio público define las esencias de una ciudad, su carácter o si se prefiere, su alma. También, es en el espacio público en donde se “teje” ciudad, pues se va configurando la cultura de esa comunidad” (Di Siena, 2011, pág. 3).

Es el espacio público un componente de la ciudad, el estado en el espacio público define los distintos comportamientos sociales que en el territorio se presente, convirtiéndolo en un elemento de inclusión o exclusión, tolerancia, generalizando una serie de valores que definan la ciudad y sus comportamientos sociales. El espacio público se convierte en el espacio generador de las situaciones sociales, históricas e incluso de la ciudad, en él se pueden apreciar actitudes negativas o positivas que definen su relevancia. Cabe resaltar que en el no existe una discriminación, una desigualdad, podríamos decir que es el punto de la ciudad donde se presenta toda la población como un solo conjunto las cuales acceden a él por distintas necesidades, pero a su vez porque tienen dependencia de este.

### **2.2.2 Espacio público como figura estructurante de la ciudad.**

El espacio público se define específicamente teniendo en cuenta las características y a su vez se convierte en una lengua de identidad para la ciudad, convirtiéndose en un eje significativo a nivel local o global. Brandao (2000), quién promueve el espacio público como una forma construida o lo que Remesar (2001) denomina el espacio territorial de la esfera pública, esta condición origina que el espacio público, debe ser diseñado como un elemento estructurante, como una nueva cultura de ciudad por la importancia que está recobrando a nivel internacional. Los

aspectos como la política y la cultura son bases influyentes para el desarrollo y representación del espacio público debido a que son los métodos para proyectar, planificar, ejecutar, representar la identidad del contexto debido a que el espacio público se convierte en un lenguaje expresivo de la forma de vivir, la afinidad de este con las historia y vivencias del mismo, Jordi Borja (2000), agrega dos nuevas vertientes, la política, en el sentido de entenderlo como un espacio para la manifestación grupal, y la cultura como símbolo de identidad colectiva. El espacio público se transforma en el derecho y deber de toda la sociedad donde se puede acceder sin tener en cuenta un estatus social, nivel educativo, etc. Es decir que es un lugar no discriminatorio donde podemos observar la diversidad habitacional de un lugar urbano-rural. Remesar (2001), agrega que el espacio público es “la reserva territorial, al contacto social y al disfrute del entorno, contenedor, además de proyecto urbano de uso social”. Esto lo podemos seguir afirmando o apoyándonos al analizar la siguiente postura de otro autor.

Efectivamente, el espacio público no es sólo un lugar de refugio de peatones o de reserva de monumentos, sino la ciudad en sí misma, que luego se materializará en avenidas, calles, plazas, parques, equipamientos abiertos o cerrados, etc.; cuya función es de carácter relacional, esto no aísla ni segrega a los habitantes, sino que debe tender a proporcionarles igualdad para vivir la ciudad. (Borja, 2003, pág. 22).

### **2.3 La movilidad en distintas condiciones.**

El concepto de movilidad es amplio y complejo. Introduce una serie de variables que van más allá de los desplazamientos. A diferencia del transporte, la movilidad aborda no solo infraestructura y vehículos, sino que incorpora condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan (Arrué, 2009, pág. 6).

Según arrué la movilidad no solo es trasladarse o transitar de un lado a otro, la movilidad va más allá converge muchas actividades teniendo en cuenta aspectos, políticos, sociales

económicos diríamos también que culturales y educativos. La movilidad es un lenguaje o una expresión de las personas al momento de ejecutarla, la forma en que, y con que lo hace, lo cual define los estados sociales, ambientales y económicos de los mismos, sus ideales culturales sus sentidos de pertenencia con el espacio y aporte a las características tangibles e intangibles de una movilidad urbana es un sector específico.

### **2.3.1 Las transformaciones en la ciudad debido a la movilidad.**

“las ciudades se alimentan, cambian y se reproducen a partir de la movilidad de sus habitantes” (Kaufmann, 2008, pág. 7). Según Kaufmann el desplazamiento, proyección y avance de una ciudad, depende de la movilidad de su población. Las actividades económicas, culturales y sociales que realizan sus habitantes y que también lo hacen por medio de una movilidad definen su desarrollo o avance, es decir cuando existe un alto flujo vehicular, peatonal, de bicicletas, el espacio expresa un dinamismo que, aunque sea confortable o no confortable indica que existe un gran movimiento en un lugar en este caso la ciudad que de manera lenta o rápida van haciendo de ella un espacio de cambios y transformaciones.

### **2.3.2 La movilidad como un medio.**

La movilidad no es sino un medio para permitir a los ciudadanos, colectivos y empresas acceder a la multiplicidad de servicios, equipamientos y oportunidades que ofrece la ciudad. Su objetivo es que los ciudadanos puedan alcanzar el destino deseado en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad y de la forma más autónoma y rápida posible. La movilidad no es sinónimo de transporte. El transporte es solo un medio más para facilitar la movilidad ciudadana. También cuentan los modos alternativos de moverse: caminar, bicicleta, etc. (Dangond Gibsone, François Jolly, Monteoliva Vilches, & Rojas Parra, 2011, pág. 6)

Esta postura hace reflexionar sobre como incide la movilidad en toda una ciudad de esta depende el cumplimiento y acceso a las actividades diarias de los habitantes, la cual también debe garantizar bienestar durante su ejecución, que los laxos de tiempo no sean mayores, que cada sitio a acceder tenga una proximidad corta. En esta postura al igual que en la anterior el autor se enfoca en aclarar que la movilidad no debe ser confundida con la palabra transporte debido a que movilidad implica unas características amplias una división por sus tipologías e incluso amplitud en aspectos los cuales a diferencia del transporte puede tener varias tipologías con una definición corta o limitada.

### **2.3.3 La movilidad y factores que en ella influyen.**

Los factores principales que pueden influir en la movilidad de una población son: el devengo, la edad, los cargos, el género y el nivel educacional. Los recursos de transporte motorizado impactan fuertemente a los hogares, aunque él puede ser considerado un factor asociado al nivel de ingreso. A mayor aumento de un devengo, mayor movilidad, es decir son objetos directamente proporcionales. También la movilidad puede variar de acuerdo con las cualidades económicas y sociales de las personas.

Las diferencias en la movilidad se agregan hábitos distintivos de cada grupo socioeconómico en el uso del transporte:

- Las personas de menor edad suelen desplazarse acompañadas de mayores.
- Los niños en edad escolar se desplazan como peatones o usan bicicletas.
- Los jóvenes suelen desplazarse en bicicleta o transporte público.
- Los adultos y personas mayores usan modos motorizados, pero también caminan y se trasladan en bicicleta porque el uso del transporte privado, en este caso, depende de la posición de la persona dentro de la estructura familiar.

#### **2.3.4 La movilidad y la cultura.**

Movilidad y cultura La movilidad aún es influenciada por normas culturales y percepciones de los medios de transporte sobre la base de tradiciones. El caso más relevante es el de la caminata en relación con el uso de la bicicleta en las ciudades de más bajos ingresos. Por ejemplo, en Hanoi (Vietnam), caminar es considerado incómodo si se compara con la acción de andar en bicicleta, que es muy usada por personas para transportar mercancía y pasajeros, Peters. (1998) afirma que “En algunas ciudades de África el uso de la bicicleta es una señal de pobreza, por lo que aparece como una práctica restringida o prohibida por motivos culturales” (p. 20.), que, de hecho, puede aumentar artificialmente el número de caminatas.

Caso importante, aunque menos evidente, es el prejuicio en relación con el uso del transporte público, que surge a partir de diferencias en el ingreso y en las percepciones acerca del tipo de transporte “correcto” para ser usado por un grupo o clase social: ese es el caso, por ejemplo, de las nuevas clases medias con acceso a automóviles o motocicletas. (Peters, 1998, pag.20).

#### **2.3.5 La movilidad teniendo en cuenta el consumo de recursos y los impactos ambientales.**

Impacto de la movilidad La circulación de personas tiene diversas consecuencias para quienes viven en un mismo ambiente. Por esta razón conviene separar dichas consecuencias en dos grupos: el consumo de recursos y los impactos ambientales. Consumo de recursos La movilidad involucra el consumo de distintos bienes materiales o inmateriales. El primer consumo es inmaterial y está relacionado con el tiempo de desplazamiento, ya que el tiempo es un recurso escaso para todos. Disminuir el consumo de tiempo al mínimo posible siempre es el objetivo final para que quienes se desplazan puedan usarlo también en la realización de otras actividades. El segundo consumo es el de espacio. La movilidad demanda espacio en dos oportunidades: primero,

cuando hay construcción de infraestructura de circulación, y, en segundo lugar, cuando las personas utilizan dicha infraestructura. En el primer caso, como se podrá ver más adelante, las aceras, autopistas, terminales de autobuses, estaciones de trenes y ferrocarriles metropolitanos ocupan un gran espacio físico, cuyo costo de construcción y mantenimiento es pagado por la sociedad. En el segundo caso, las personas consumen distintas cantidades de espacio vial cuando utilizan distintas maneras de transportarse. El tercer consumo es el de energía, que en muchas sociedades es otro bien escaso. La energía es consumida por todos los vehículos motorizados o electrificados. El cuarto consumo es el de recursos financieros. Por un lado, este costo afecta al gobierno –con los costos de mantenimiento vial, señalización, operación y fiscalización del tránsito. Por otro lado, afecta a las personas que usan vehículos motorizados, pues tienen que pagar tarifas –en el caso del transporte colectivo y los taxis– o los costos de un vehículo individual como un automóvil o una motocicleta. Los impactos ambientales de la movilidad, hay aspectos que deben ser observados con especial atención. Los primeros están relacionados con el uso de los recursos naturales.

## **2.4 Desarrollo urbano**

Proceso de adecuación y ordenamiento, a través de la planeación del medio urbano, en sus aspectos físicos, económicos y sociales; implica el incremento de las actividades productivas, la elevación de las condiciones socioeconómicas de la población, la conservación y mejoramiento del medio ambiente y el mantenimiento de las ciudades en buenas condiciones de funcionamiento. El desarrollo urbano persigue el equilibrio entre los aspectos físicos, económicos y sociales (Landa, 1976, pág. 8).

Según Horacio Landa el desarrollo es la correspondencia entre los distintos aspectos (sociales, políticos, económicos, culturales) los cuales van de la mano con el crecimiento físico y demográfico de un sector dependiendo de sus movimientos, ejercicios de rendimiento con la circunstancia económica, que contribuyen a la mejora de un medio ambiente, confort, habitabilidad

en la ciudad. El desarrollo urbano puede convertirse en un medidor de los componentes y estado de una ciudad, para eso él tiene en cuenta la movilidad en ella, sus tipos, sus características esto como un eje que puede evaluar o calcular el avance, urbano, social, cultural y sobre todo económico.

#### **2.4.1 Desarrollo urbano desde la sustentabilidad.**

Camagni señala que una de las razones por la cual se debe analizar la problemática de la sustentabilidad del desarrollo de las ciudades, es el aspecto en donde la ciudad tiene un impacto relevante de la sustentabilidad global (por ejemplo, a través del efecto de las emisiones de  $CO_2$  y  $NO_x$  por parte del tráfico vehicular sobre el llamado efecto invernadero) pero las mismas causas que ponen en peligro la sustentabilidad global impactan la sustentabilidad local (Camagni, 2004, pág. 1).

Dentro de este contexto, obtener un desarrollo urbano sustentable local que garantice un nivel no decreciente de bienestar a la población local a largo plazo, sin comprometer las posibilidades de desarrollo de las áreas vecinas y contribuyendo a la reducción de los efectos nocivos del desarrollo sobre el medio ambiente.

#### **2.4.2 Desarrollo urbano sustentable.**

El desarrollo urbano es la oportunidad de una población específica, de lograr satisfacer las necesidades básicas: Alimentación, salud, educación, trabajo, vivienda, cultura. Es hacer, generar o crear un hábitat en un ambiente armónico, en el que se respete los derechos humanos de las personas. (Higueras, 2009) afirma que “el desarrollo sostenible se ha convertido en el eje clave para la ordenación territorial, la política y la gestión de los recursos y del espacio urbano” p. 11.

Es decir, buscar un equilibrio en el ejercicio de habitabilidad en un contexto que garantice confort, ecología y sobre todo un bienestar en todas las áreas, organizar el ambiente público y privado, tener en cuenta las necesidades de una población como conjunto para tener una vida sustentable.

### **2.4.3 Impactos del desarrollo urbano en la movilidad.**

El desarrollo urbano puede identificarse como un proceso de mejoría, cambios y transformaciones a la ciudad, el avance de ella va ligado con este concepto; pero haciendo un análisis crítico puede decirse que la forma de hacer desarrollo urbano puede implicar un impacto positivo o negativo, en este incumben especialmente las labores políticas y económicas, algunos escritos plantean que:

Una de las más significativas afectaciones del mal manejo del desarrollo urbano es la ubicación de las personas en relación con sus necesidades de trabajo, educación y tiempo destinado al ocio. Las grandes ciudades las personas que sus recursos son escasos tienden a vivir en los suburbios donde el valor o metros cuadrados de la tierra es económico en relación con su economía. En estos espacios, los servicios públicos –como escuelas, centros de salud y transporte colectivo– es escaso al igual que las oportunidades de trabajo, tanto en cantidad como en diversidad.

Este escenario compromete tres impactos importantes:

El primero: se observa el decrecimiento en la accesibilidad a los servicios que se exige en la vida diaria de las personas. Esta escena se ven afectadas las personas de altos y bajos recursos debido a que todas podrían lograr la llegada a su destino si se cumpliera con la oferta de los servicios públicos.

El segundo: la población transita grandes distancias para llegar a los lugares donde laboran.

El tercero: los largos recorridos generan un considerable aumento en el costo del sistema de transporte público, situación que deriva en el cobro de tarifas más altas.

## **2.5 La imagen urbana según Lynch**

Una imagen eficaz requiere, en primer término, la identificación de un objeto, lo que implica su distinción con respecto de otras cosas, su reconocimiento como entidad separable. A esto se le da el nombre de identidad, no en el sentido de igualdad con otra cosa sino con el significado de individualidad (Lynch, 2008, Pág. 17).

Según Lynch la imagen definida como un elemento de identidad que refleja o manifiesta el estado de un objeto que logra identificarse, con características únicas y particulares. En ella los objetos deben ser reconocidos e interpretados desde todos los aspectos, hay que tener en cuenta sus características y componentes.

### **2.5.1 La imagen urbana según Peirce.**

Este concepto también hace referencia al signo de Peirce como base fundamental en la identidad de una sociedad, el signo entendido en la Terceridad y en convencionalismo del signo. La ciudad, un espacio vital en constante cambio, es un terreno versátil en el cual la metáfora está presente como herramienta que permiten generar cambios en la percepción de la imagen urbana de manera nueva e ingeniosa. Entendiendo la metáfora de Peirce que dice “aquellos que representan el carácter representativo de un representante representando un paralelismo en alguna otra cosa” (Peirce, 1974, p. 47) Entendiendo la posición de Peirce interpretamos la imagen como un elemento intangible que representa y expresa lo distintos cambios en el espacio.

## **2.6 Forma urbana**

La forma urbana se convierte en la configuración de dos masas o manchas (negras y blancas) que arrojan una imagen la cual depende del diseño que tenga lo existente o construido, así la define (Benavides, 2005/2006, pág. 3) “La forma urbana es la articulación de llenos y vacíos, entre la mancha negra (vacío) y la blanca, y es lo que nos permite observar la forma urbana (si es concéntrica, si tiene una tipología o geometría controlada...)”. Es allí donde se define la tipología de forma urbana que el lugar pueda tener y los espacios no construidos que corresponden a la dimensión pública de la ciudad.

## **2.7 Bienestar urbano**

Kaheman (1999) plantea que La combinación de las experiencias en la vida de las personas producen un estado global de bienestar; que el sentido de una persona y el nivel de bienestar son relativamente estables y puede ser medidos. Desde el siglo anterior puede decirse que se empieza a preocupar por los estados y bienestares de las personas y cómo influyen a nivel global podrían decirse en el contexto donde este una civilización específica, es importante el estado anímico y como se siente una población pues este aporta al confort físico, habitacional y sus otros componentes por lo cual es importante garantizarles a las personas que tengan un espacio saludable, ecológico, seguro, es decir con las características confortables posibles.

## 2.8 El cronotopo desde el punto de vista urbano

La noción de cronotopo se puede esparcir más allá de la literatura, ya que se perciben cronotopos de la vida real, es un elemento fundamental de la vida social. “El presente, y sobre todo el pasado, son enriquecidos a expensas del futuro. puede representarse como un camino que integra perfectamente el tiempo y el espacio en una sola línea continua, implica un recorrido, y este es tan lineal como él mismo: se parte de un extremo del camino (el inicio) para llegar a otro (la meta) La fuga al futuro” (Batjin, 1981, pág. 2).

El cronotopo puede funcionar como un interpretativo de las prácticas comunes y ordinarias. No basta con vivir en la ciudad, si no se alcanza desde su mismo rechazo, si no se entra en ella por calles que no son las de los planos. “Una ciudad es también fantasma que sólo la ingenuidad del habitante cree domesticable y próximo; apenas unos pocos saben del mecanismo interior que hace caer las fachadas y da acceso por oscuros paisajes a sus últimos reductos” (Batjin, 1981, pág. 2).

## **2.9 Estado del arte de las calles, espacio público y la movilidad**

### **2.9.1 Calles para la gente: un proyecto de mejoramiento-urbano para mar de plata.**

Las ciudades emergentes o intermedias de Latinoamérica y el Caribe se caracterizan por tener una población que varía entre los 100 mil y dos millones de habitantes, según los criterios de la Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Esta particularidad las sitúa como ciudades que en las próximas décadas tendrán un crecimiento demográfico y económico que será mayor y más rápido en comparación con las grandes ciudades de la región, por lo que la gestión para los Municipios puede presentar ciertos desafíos. Por este motivo, la ICES se propuso asesorar a los municipios de estas ciudades para que tengan un desarrollo urbano integral, sepan gestionar las condiciones ambientales locales y sus deficiencias (como la contaminación atmosférica), e inviertan de la manera más adecuada en los servicios urbanos.

En la actualidad, son 55 las ciudades participantes, siendo una de ellas Mar del Plata, la primera de Argentina en integrar esta iniciativa. Producto de esto, el municipio desarrolló el proyecto de intervención urbana “Calles para la Gente”. Basados en una metodología donde el programa “Calles para la Gente” es un plan que el municipio de Mar del Plata diseñó para intervenir y renovar el Microcentro y las calles de Güemes y 12 de octubre, tres sectores que actúan como centros cívicos y comerciales de la ciudad. Se elaboraron propuestas de intervención e hizo talleres participativos semanales que se complementaron con encuestas de opinión realizadas a los ciudadanos. “Calles para la Gente” Se propusieron para los lugares un objetivo mejorar la experiencia de las personas en los espacios públicos de los tres lugares a intervenir. En total, fueron 14 las medidas propuestas que se clasificaron en corto, mediano y largo plazo para su ejecución. La mayoría de las intervenciones se concentraron en la primera etapa o en el corto plazo y

consistían en ampliar las esquinas y veredas, poner nuevo mobiliario urbano y plantas, instalar bicicleteros y señaléticas, realizar eventos las calles y establecer redes de cooperación con los comerciantes locales.



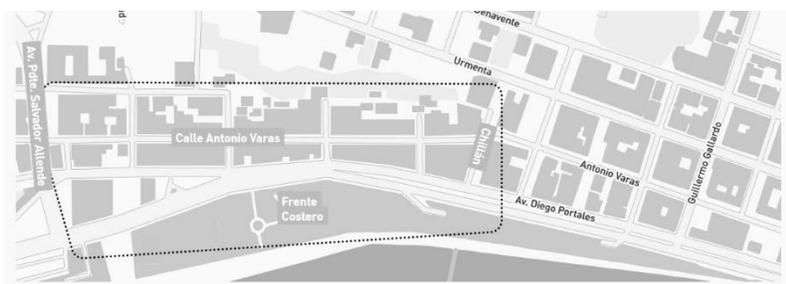
*Ilustración 9.* Fotografía del resultado de la solución a la problemática.

## Resultados

La intervención en la calle comercial Güemes provocó un gran cambio en la experiencia de los peatones que se desplazan por el sector, un hecho que en gran medida se explica porque el espacio peatonal pasara de representar un 17% de la superficie a un 45%. Esto además atrajo a más peatones, quienes subieron de un 74% a un 81%, el índice de percepción de incomodidad de los peatones se redujo (Martinez Gaete, 2015). Inquietarnos por la relevancia que tienen las ciudades latinoamericanas y entre ellas sus municipios, se convierte en un desafío por el hecho que están contenidas de riquezas culturales, naturales e incluso sociales que generan un atractivo para la población interna y externa; la demanda de su visita genera la necesidad de intervenir en sus áreas públicas y urbanas que garanticen el confort, debido a que como seres humanos queremos calidad en nuestros ambientes. Con el anterior referente se hace notorio los resultados positivos que se obtienen luego de realizar una intervención a la calle.

### 2.9.2 Intervenciones urbanas Puerto Varas y Puerto Montt en Chile.

Ubicada en el centro de la ciudad de Puerto Montt El equipo se enfocó en estudiar el sector comercial focalizado en el extremo oeste de la Calle Antonio Varas entre la Avenida Presidente Salvador Allende y la Calle Chillán. También se analizaron las intersecciones sobre la Av. Diego Portales que conectan a este sector con el frente costero.



*Ilustración 10.* Gráfico de propuesta de diseño.

Los resultados del análisis incluyeron:

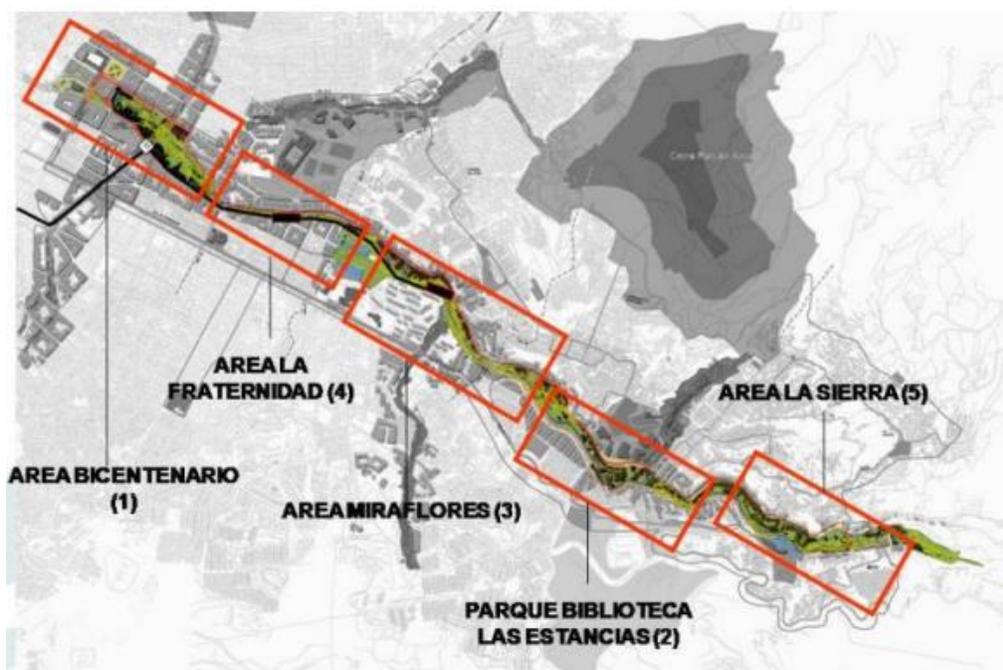
- RETO 1: Los autos dominan el espacio en la calle Antonio Varas: Más de 36.000 personas caminan por la calle Antonio Varas entre las 9hs y las 18hs. Un 89% del movimiento es peatonal, pero los peatones sólo tienen el 44% del espacio, mientras los autos se quedan con un 56% del espacio. La gran fortaleza de este Sector es su vocación de mercado popular: Los pequeños comercios cumplen una función vital que debe mantenerse en la visión a futuro. Sin embargo, estas actividades deben estar reguladas para que sean compatibles con la seguridad y comodidad de las personas que acceden a la zona. A pesar de ser la calle más concurrida por residentes y visitantes.
- RETO 2: La Av. Diego Portales obstaculiza el acceso al frente costero: Los cruces anulados separan a la ciudad de su frente costero. Para incentivar el uso del transporte público, es necesario priorizar el confort de sus usuarios ofreciendo pasos peatonales seguros y directos.
- RETO 3: El Parque Metropolitano es un recurso subutilizado.
- RETO 4: El centro merece un acceso digno.



*Ilustración 11.* Gráfico de enfoques claves para la propuesta.

En esta guía, podemos confirmar como el transporte público a través de los años se ha convertido en un obstáculo para la existencia del confort en áreas públicas, por lo cual se orienta a aumentar los espacios para el peatón, se convierten en los principales protagonistas de una propuesta urbana que a la vez de mejorar el aspecto físico también la cultura ciudadana, es decir que sea más perceptivo el peatón.

**2.9.3 PUI (proyecto urbano integral), Medellín, Colombia. alcaldía de Medellín/ Medellín obra con amor, 2008. (Niño Melgarejo, 2013) p.22.**



*Ilustración 12.* Gráfico general de la propuesta- Medellín PUI

El punto de encuentro de esta intervención se plantea por lo que genera no solo a nivel espacial sino los impactos a nivel cultural y social, en la medida que se tienen en cuenta sectores marginados, estos empiezan a sentirse parte de la ciudad. Este tipo de proyectos generan en los habitantes una nueva concepción de ciudad, ellos logran descubrir otra perspectiva frente a la ciudad, ya que no solo se desarrolla por medio de equipamientos y espacio público, sino que se completa con intervenciones de movilidad como el tranvía. Es una propuesta que integra y tiene en cuenta varios aspectos, con el fin de generar un cambio en los comportamientos de los habitantes, ya que estos espacios generan nuevas dinámicas y apropiación por parte de estos, reduciendo los altos índices de violencia e inseguridad en barrios marginados, atrayendo otras actividades y población de la ciudad lo que los convierte de zonas excluidas a medios articuladores de la ciudad, no solo por el sistema de equipamientos, movilidad y espacio público sino por el valor agregado en cuanto a prestación de servicios que ofrece la población. Conclusiones- este proyecto se convierte en un interés para nuestra investigación, por que describe como desde un diseño urbano trata de realizar soluciones en varios aspectos es decir para la movilidad hacer un sistema que integre nuevas vías, nuevas áreas y espacios públicos que a su vez hacen que surja el comercio, la cultura ciudadana y un modelo de ciudad sostenible.

**2.9.4 Proyecto Madrid- Río - 2009 arquitectos asociados y West 8. Punto de encuentro: Relación proyecto y la estructura ecológica principal (Niño Melgarejo, 2013) P. 23.**



*Ilustración 13.* Imagen del resultado de la ejecución del proyecto-Madrid

El proyecto es un parque urbano de 120 hectáreas, que ocupa toda la superficie liberada tras ocultar las vías rápidas. Parten de la idea de conectar la ciudad con los territorios norte y sur de Madrid, pasando este espacio a ser una puerta abierta entre el interior y exterior urbano, El punto de encuentro de este proyecto es como los elementos naturales empiezan a ser articuladores urbanos, si se logra una interacción adecuada entre lo artificial y lo natural, la articulación de los diversos sistemas se puede establecer y complementar, cambiando no solo la concepción actual que se tiene la ciudad, sino también la manera como habitamos y concebimos el entorno en el que estamos.

Este proyecto buscaba la integración de poblaciones marginales de la ciudad de Madrid a partir de un gran corredor verde que contiene a su paso equipamientos deportivos y educativos que

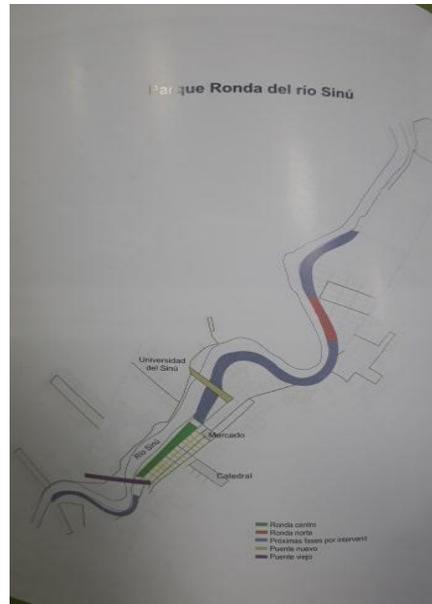
mejorarían la calidad de vida de la población aledaña al río. Además del tratamiento del río en mejora de las condiciones de sanidad de estos barrios. Nos motiva a la competencia de relacionar lo natural con lo artificial, es realizar un complemento de zonas verdes amplias que aporten al confort social en escenarios públicos que están integrado poblaciones con distintas características, pero en especiales aquellas marginadas.

### 2.9.5 Montería parque ronda del Sinú.

La construcción de un parque lineal de 50 a 70 metros de amplitud y unos 5 kilómetros de longitud contenido de escenarios culturales, ecológicos, públicos y urbanos. Montería una ciudad en permanente evolución urbana, con un desarrollo planeado y que tiene como eje urbano el río sinu (Martin, 2011).



*Ilustración 14.* Imagen del resultado de la ejecución del proyecto fuente: página 135 del libro “ciudades colombianas en transformación”.



*Ilustración 15.* Grafico y zonificaciones de lugares que componen el proyecto fuente: página 134 del libro “ciudades colombianas en transformación”.

Es muy conocido este proyecto debido a la cercanía que tiene en nuestra región de aquí quisimos tomar como una zona totalmente desorganizada, hizo una reubicación dando beneficios a todos los aspectos, al económico, al cultural, al urbano, sobre todo al social.

### **2.9.6 Movilidad avanza en la calle 13, gran estrategia de intervención en la vía.**

Aliviar la congestión y mejorar hábitos en los ciudadanos, mediante distintas acciones que incidan de manera positiva en la ciudad y para afianzar la política de Movilidad Humana, mejorar las condiciones de movilización y seguridad en distintos corredores viales de la capital. (Duarte, 2013).

¿Por qué se inicia por la Calle 13? La Calle 13 es uno de los corredores viales de la ciudad en donde se presentan de manera importante aspectos como el tránsito de vehículos de carga y transporte intermunicipal por lo que se convierte en un buen inicio de partida para la puesta en marcha de las estrategias de intervención. El proyecto hace un análisis de la relevancia que tiene la calle en la ciudad, por eso inicia sus intervenciones en ella como eje de la vida ciudadana, realiza controles de movilidad donde los peatones transiten de manera segura.



*Ilustración 16. Fotografía del Resultado del proyecto.*

*Ilustración 17. Fotografía del Resultado del proyecto.*

### 2.9.7 Panamá Camina: una intervención urbana y creativa para vivir la ciudad- (Andrearu, 2018).

Las calles son el escenario natural en el cual se presentan y reflejan las características, procesos e interacciones de la sociedad. Son espacios vivos en movimiento y transformación que tejen distintas visiones que van desde la arquitectura, movilidad, servicios, salud y seguridad, hasta el conjunto de actividades humanas que se desarrollan en esos sitios.



*Ilustración 18.* Fotografía del Resultado del proyecto.



*Ilustración 19.* Fotografía del Resultado del proyecto.

Durante décadas las ciudades fueron pensadas y diseñadas de forma segregada, dando prioridad a los automóviles y, muchas veces, limitando el acceso a los espacios públicos. Lo que afecta directamente la calidad de vida de sus habitantes. En nuestros tiempos, y considerando el acelerado crecimiento de nuestras ciudades en América Latina y el Caribe, se hace urgente e impostergable repensar colaborativamente nuestras urbes para darle prioridad a la vida pública: es decir la forma en la que queremos vivir y experimentar nuestras calles, barrios y ciudades.

La grave congestión vehicular, su limitada oferta de transporte público y sus escasos espacios peatonales representan diariamente una amenaza para la productividad, la convivencia y la calidad de vida, haciéndose realmente necesario un cambio de paradigma: promover una ciudad

más amable, caminable y que comparta sus espacios públicos a través de la participación y el compromiso de todos. Uno de los principales desafíos urbanos de la ciudad es repensar lo que sucede en el corazón del corregimiento de Santa Ana, específicamente en el punto de encuentro entre la Avenida Central y La Avenida B en los alrededores de la rehabilitada Plaza 5 de mayo. En esta intersección, los vehículos particulares, el transporte público y los peatones compiten diariamente por el uso de la calle y del espacio, convirtiéndola en una zona de conflicto para la movilidad. Se buscan desarrollar una visión sostenible e innovadora para la zona. Para ello, llevarán a cabo un experimento urbano de carácter temporal llamado “Panamá Camina: comparte la Central” que tendrá lugar entre el sábado 17 de noviembre y el domingo 16 de diciembre de 2018. Esta intervención de corto plazo utilizará el mobiliario urbano, la colaboración ciudadana y la creatividad para promover el uso peatonal en el sector y crear un espacio de encuentro para todos –peatones, ciclistas, vehículos particulares y transporte público. Antes, durante y después de la intervención, se medirá el impacto sobre problemáticas urbanas y sociales del sector, las percepciones ciudadanas y la afluencia de usuarios, permitiendo a las autoridades locales evaluar sus resultados y planificar acciones a largo plazo.

### **3. Percepciones Con Enfoques Normativos En Calles, Movilidad, Espacio Público.**

Hablar de planificación y desarrollo en Colombia nace con la expedición de la ley 88 de 1947, la cual infiere Sobre fomento del desarrollo urbano del municipio y se dictan otras disposiciones. Por medio de esta ley los concejos municipales deben

- Señalar el área urbana de sus poblaciones procederán, definiendo la nomenclatura de las calles y carreras.
- Estimularán las construcciones urbanas, a fin de evitar la solución de continuidad de las edificaciones, que tanto perjudican la buena presentación de las localidades.
- Las nuevas construcciones urbanas no perjudiquen la alineación de las calles ni el plano de urbanización general.
- Los municipios que tengan un presupuesto no inferior a doscientos mil pesos (\$200.000.00) están en la obligación de asentar el plano regulador que señale la forma como debe prolongarse la urbanización futura en la ciudad. Este plano también comprenderá los nuevos barrios que hayan de levantarse, así como los lugares donde deban ubicarse los edificios públicos, sitios de recreo y deporte, templos, plazas y áreas verdes, escuelas y demás edificios necesarios a la población.

### Capítulo 3

#### 3. La planeación urbana de San Pedro-Sucre

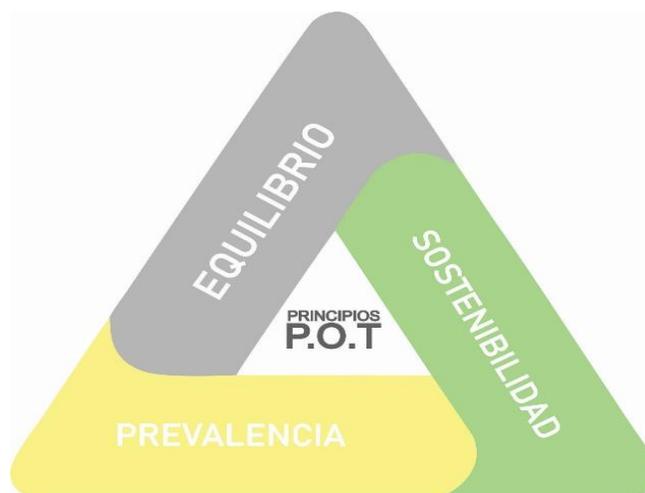
El municipio de San Pedro carece de un esquema de ordenamiento territorial actualizado y vigente, el último presentado se realizó en el año 2000, hace aproximadamente 19 años; lo que indica que sus planteamientos han debido de ser ejecutados, y que a su vez el territorio carece de un desarrollo urbano con características sustentables o que evidencie que el municipio está en un constante progreso.

El esquema apoyado del decreto N° 130 de 2000, el alcalde apoyado en sus atribuciones legales conferidas en la ley 388 del 1997 y el decreto 879 de 1998. Enfocados en la zonificación y reglamentación de usos del suelo para áreas urbanas y rurales, con planes viales y de servicios públicos. La estructura normativa en su componente general, el primer lugar ocupa de las grandes directrices que establecen la visión objetivo o escenario deseado del desarrollo integral del territorio municipal y en segundo lugar trata lo relacionado con el contenido estructural es decir las relaciones exteriores e interiores del municipio su jurisdicción, su división territorial, la zonificación del territorio, las áreas con régimen territorial especial y de las amenazas naturales; la segunda parte se refiere al componente urbano en lo relacionado con las políticas objetivos y estrategias de ocupación y de expansión urbana; la clasificación y ocupación del suelo urbano y de expansión urbana y otras zonas relacionada; los planes urbanos de infraestructura vial y de servicios; los programas de vivienda de interés social y las normas urbanísticas y arquitectónicas. La tercera parte se refiere al componente rural, igualmente a las políticas de ocupación y fomento del sector agrario; De la clasificación y la zonificación del suelo rural; de los planes rurales de infraestructura y equipamientos colectivos (vial, de servicios públicos sociales y domiciliarios) y las normas de parcelación. La parte cuarta establece los procedimientos y sanciones que orientan y regulan la función pública en cuanto al proceso de ocupación y transformación del territorio. En

la parte quinta se determinan algunas disposiciones generales que facultan de manera especial a las autoridades competentes para adelantar la ejecución.

Principios del ordenamiento territorial del municipio relacionadas con el estudio.

- Sostenibilidad
- Equilibrio del desarrollo territorial
- Prevalencia del interés público sobre el interés particular.



*Ilustración 20.* Gráfico de principios del ordenamiento territorial del municipio- Elaborado por el grupo de trabajo.

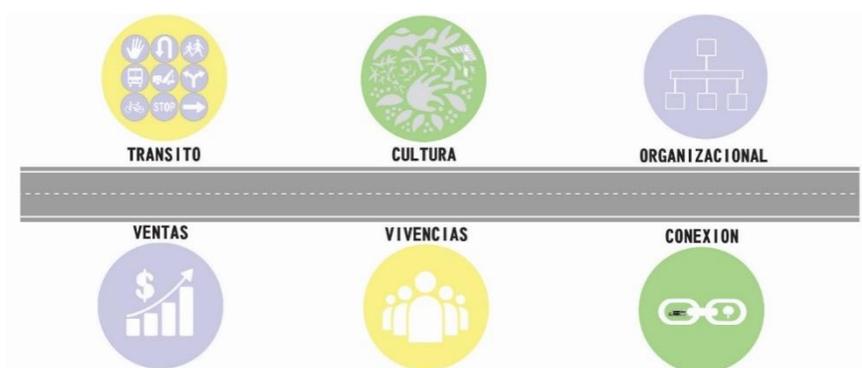
Por medio de los anteriores conceptos se planteaba la orientación al proceso de desarrollo territorial y regular su utilización y transformación a su vez establecer las relaciones funcionales urbano-rurales y urbano-regionales que garantice la articulación espacial del municipio con su contexto regional. Tener en cuenta el crecimiento ordenado del asentamiento humano en las áreas que ofrezcan las mejores condiciones y organizar un sistema vial jerarquizado acorde a la ubicación regional del municipio y promoviendo la prelación del peatón con respecto al vehículo automotor. Junto a todo lo anterior también planteaban la organización del espacio urbano y público que garantice el confort y sano ambiente para todos los usuarios, espacios cómodos y de grata socialización. Es decir que, aunque ha pasado un laxo de tiempo extenso, ya se tenía planteado principios de sostenibilidad en el territorio, que, aunque actualmente no se están

cumpliendo, se puede hablar y planificar porque ya se existe un programa que conoce y maneja conceptos propios a nuestra investigación.

### **3.1 La calle como espacio donde convergen todas las actividades que conforman y hacen la vida social, política, económica y cultural del municipio.**

La calle 9 espacio dinámico del municipio de san pedro donde se evidencia la multiplicidad de actividades que permiten el desarrollo especialmente socioeconómico tanto de la zona urbana como la rural. Esta es identificada como un eje histórico donde se recuerdan, mantienen y valoran acontecimientos que hasta el día de hoy le dan sentido de identidad e incluso pertenencia, se alcanza a conocer claramente debido a la corta edad que tiene San pedro-sucre como municipio; podemos hablar del como un eje estructurante que permite distribuir a cada zona barrial como se encuentra subdividido y también a las veredas y corregimientos que pertenecen a él, le anexamos algunos que están aledaños a él pero no son pertenecientes.

Esta calle es protagonista de cualquier evento que el municipio realice (Fiestas folclóricas, municipales, patronales, institucionales, funerales) es decir ella vive, percibe cada situación que reúne o la población conoce; con todo esto podemos decir que la calle 9 está más allá de un espacio de tránsito, ella es significativa para toda la población, algunos pueden considerarla como su medio de subsistencia, otros el lugar de vivencias que marcaron su vida.



*Ilustración 21.* Gráfico de actividades que convergen en la calle- Elaborado por el grupo de trabajo.

- Alternativas de movilidad sostenible

Las grandes ciudades han demostrado que la movilidad sostenible puede adquirirse con un diseño estratégico de esta misma; Actualmente existen 60 ciudades con mejor movilidad sostenible, que han comenzado a experimentar con nuevas alternativas de transporte y a convertirse en referentes sobre cómo impulsar este nuevo sistema. El puntaje más alto lo tiene Singapur, seguido por Estocolmo, Ámsterdam, Copenhague y Hong Kong. Estas ciudades están posicionando como un propulsor para impulsar la movilidad sostenible en otros países. (Pereira, 2018).

A su vez han demostrado que la movilidad sostenible influye directamente en el aspecto social, económico, cultural es decir los ambientes y sus ejercicios se vuelven más agradables e incluso confortable punto donde todo ser humano quiere llegar y mantenerse. En Colombia, especialmente en su costa caribe se premia la ciudad de Montería-cordoba como la ciudad más sostenible. Durante los últimos cuatro años Montería ha aparecido en la lista de ciudades ganadores del One Planet City Challenge, una iniciativa del Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF). Este concurso, traducido como Desafío de Ciudades, tiene cada año un enfoque de sostenibilidad. Para esta edición, en la que participaron 132 ciudades de 23 países, la movilidad era la protagonista. Así pues, gracias a los esfuerzos que ha hecho la capital de Córdoba, su nombre fue galardonado este miércoles en una ceremonia en Estados Unidos. (Medioambiente, 2018).

Al analizar la situación positiva de la ciudad de Montería, se evidencia que en el diseño de su movilidad fue un alto influyente para adquirir características de una ciudad sostenible. Invertir en ciclorrutas y senderos tuvo una razón: el 9 % de los monterianos utilizan las dos ruedas para transportarse, principalmente al trabajo, y un 20 % de los habitantes se movilizan a pie, de acuerdo con un estudio financiado por el Banco de Desarrollo de América Latina y la Agencia Francesa de Desarrollo en 2016. El estudio concluyó, que el principal modo de transporte es la moto, seguida por el transporte público, utilizado por el 21 % de la población. (Taborda, 2017). Es decir que la

---

forma de desplazarse en un espacio es un influyente para el mejor urbano-ambiental; Por lo cual realizar un diseño con características enfocadas o que estas tengan en cuenta un desplazamiento que no exige la utilización de medios que afecten el medio ambiente, aun mas hablando de una escala a nivel de territorio, que es pequeña, se convierte en una alternativa viable e incluso innovadora en un contexto de escaso desarrollo, que así puede volverse en un referente para aquellos lugares que se asemejan a él es decir, territorios con características similares ( tamaño, población).

## Capítulo 4

### 4. Resultados

Municipio San Pedro-Sucre, Carrera 9, estado y condiciones de la movilidad urbana.

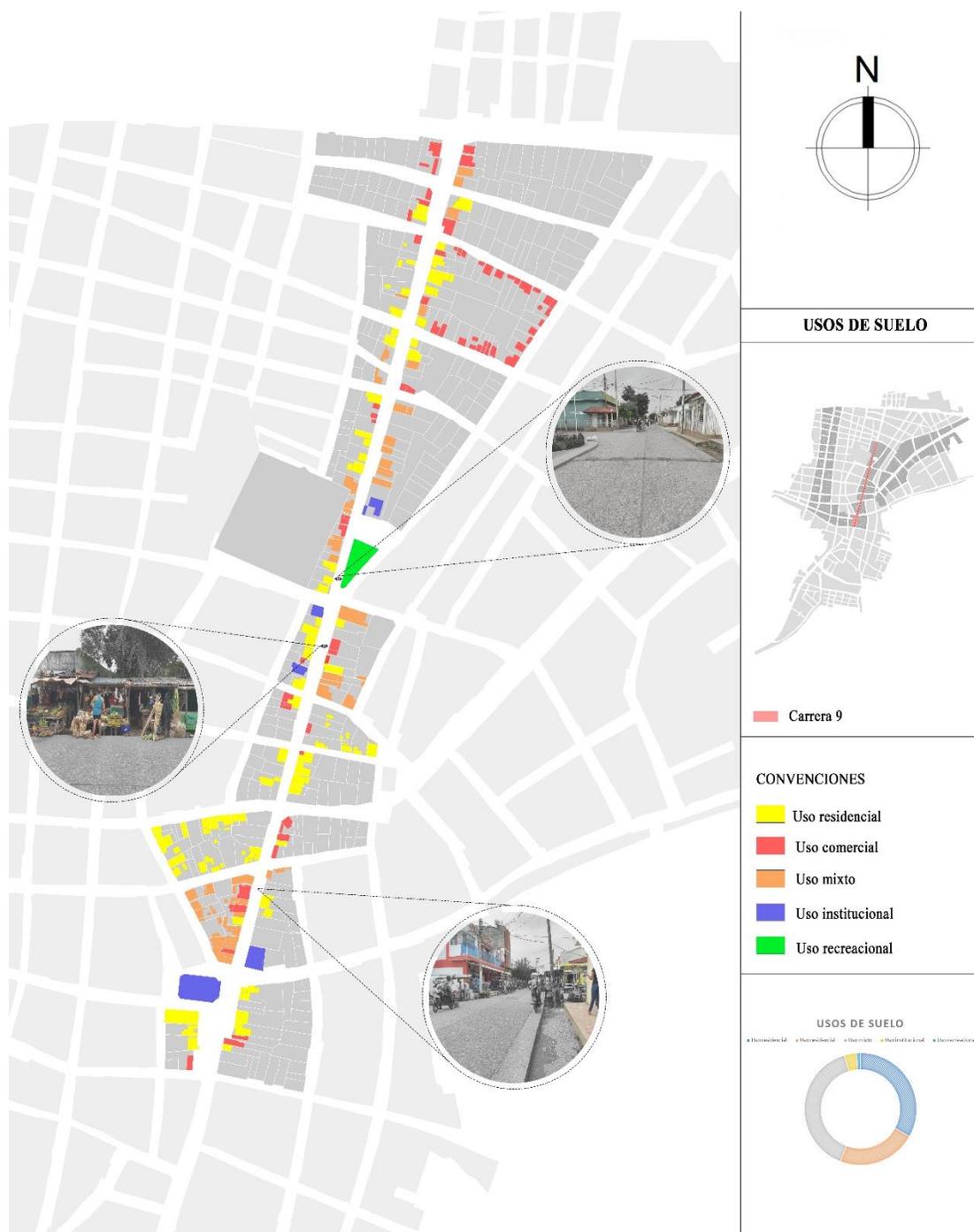
En esta sección de la investigación se realizaron análisis y apreciaciones en el estudio de campo por medio de instrumentos planteados en la metodología, levantamientos, videos, registros fotográficos, recorridos en toda la carrera 9 y dos calles alternas que tienen un alto flujo las cuales son la reconocida calle de la cruz número y la avenida los estudiantes número. En el cual se interpretó el estado físico, las medidas y movimiento diario en distintas horas.

Luego de todo el trabajo de campo se realizó la organización de la información recolectada con el fin de graficarla para que esta sea diagnosticada y explicada para ser evidenciada en este capítulo y mostrar de forma gráfica y escrita toda la situación urbana del territorio.

En resumen, se observa que el municipio de san pedro ha tenido un alto progreso y extensión en las zonas de servicios y usos públicos (comercio, institución, política, economía) todos adoptados en su carrera 9 generando un alto dinamismo, con un constante acceso a ella, de allí donde inicia el principal problema, sus calles no cuenta con el acondicionamiento necesario para movilizarse en las distintas formas de hacerlo (vehicular y peatonal). Existen un desorden organizacional en las distintas ofertas por ejemplo se cuenta con el servicio de la alcaldía municipal, la cual no cuenta con un parqueadero para motos, obligando a sus trabajadores y visitantes a ocupar partes de la calle para el parqueo de su vehículo, san pedro es un municipio joven del cual los profesionales de este no sobrepasan los 50 años por lo cual aún hay una gran masa de trabajos con servicios del campo o propios de sus residencias que se ubican en el espacio público y parte de la calle (ventas informales). Esta calle funciona para dobles sentidos ocasionando un caos por que debido a lo anterior descrito su proporción no es apta para este ejercicio a esto se le suma que por sus usos existen un constante suministro de productos convirtiéndose en una zona de carga y descarga.

#### 4.1. Análisis físico, espacio urbano (la calle-usos) más análisis de flujo vehicular y peatonal.

##### 4.1.1 Usos del suelo- carrera 9.



*Ilustración 22.* Plano de usos del suelo de la calle 9- Elaborado por el grupo de trabajo.

Siendo la carrera 9 la principal calle del municipio de San Pedro, presenta una multiplicidad de usos y actividades que hacen, conforman y definen los aspectos económicos, sociales, políticos e incluso culturales del territorio; esta calle cuenta con 172 predios en sus partes laterales de los cuales 68 corresponden al uso mixto que equivale al 39.53%, 57 predios al uso residencial que equivale al 33.13%, 39 predios al uso comercial que equivale al 22.67%, 6 predios al uso institucional que equivale al 3.48% y 2 predios al uso recreacional que equivale al 1.16%.

Con el anterior diagnóstico se pudo constatar que el uso mixto (residencial-comercial) prevalece en esta zona y generan un alto dinamismo en cuanto a desplazamiento, tránsito y movilidad junto con las otras actividades netamente comerciales e institucionales las cuales su porcentaje no es de mayor diferencia; es decir que la carrera 9 es la zona de mayor laboriosidad en distintos aspectos, los cuales son el medio de subsistencia y diario vivir de los habitantes rurales y urbanos.

#### 4.1.2 Altura de las edificaciones.



*Ilustración 23.* Plano de altura de las edificaciones de la calle 9- Elaborado por el grupo de trabajo.

---

Los inicios del territorio que partió de lo rural a lo urbano, el factor económico y la falta de conocimiento profesional para el desarrollo constructivo, es evidente por lo que encontramos dentro de 172 predios que 150 se encuentra en la altura de 1 piso que equivale al **87.20%**, 20 predios en la altura de 2 piso que equivale al **11.62%**, 2 predios que se encuentran en la altura de 3 pisos que equivale al **1.16%**, es decir que es escaso el crecimiento en alturas del municipio, lo que puede decir que entre edificaciones se encuentra un equilibrio y que en algunos casos la variación de las alturas podría ser vista en la topografía del territorio.

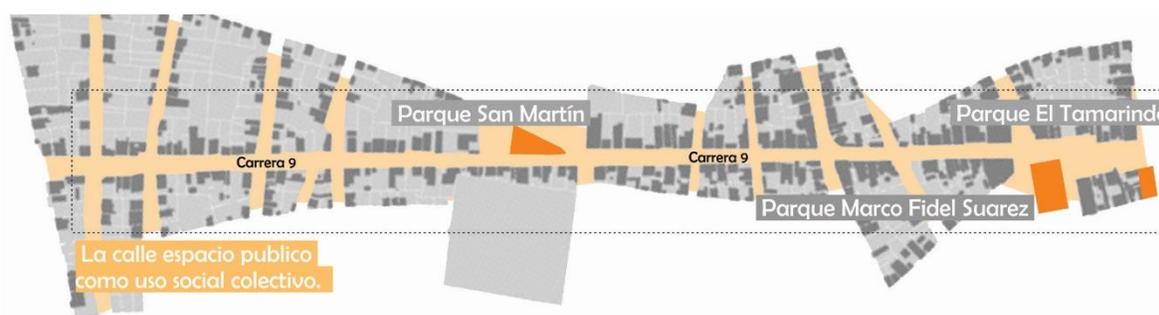
### 4.1.3 Llenos y Vacíos.



Ilustración 24. Plano de llenos y vacíos de la calle 9- Elaborado por el grupo de trabajo.

#### 4.1.4 Espacio Público.

Para el régimen jurídico: “el espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o por su afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.” (Ley 9ª de 1989 – Ley de Reforma Urbana, Artículo 5º). Entre los principios que prevalecen en el EOT del municipio de San Pedro es la Prevalencia del interés público sobre el interés particular, es decir preocuparse y a su vez planificar una vida social publica confortable. Principio que no ha sido ejecutado en un amplio porcentaje se evidencia espacios sin intervención en un estado no agradable como lo son las áreas de los andenes, zonas verdes. Actualmente existen 3 parques cuya edad no supera los 5 años, únicos espacios públicos existentes, el primero de ellos recibe el nombre de Marco Fidel Suarez, parque principal del municipio intervenido y entregado en el año 2014, el segundo es el parque el tamarindo el cual fue integrado con maquinaria de ejercicios en el presente año y una cubierta atractiva en el año 2014, y el 3 parque es el San Martin el más pequeño y su intervención culmino el mes de febrero del presente año.



*Ilustración 25.* Mapa de espacio público existente en la calle 9- Elaborado por el grupo de trabajo.

#### **4.1.5 Características del desplazamiento.**

La escala del lugar de estudio es pequeña, por lo cual el desplazamiento público es existente para trasladarse hacia una parte externa del municipio. A nivel interior la percepción de vehículos como la moto es alta, de propiedad privada y un servicio del reconocido moto taxismo; para vehículos como el carro se percibe en 3 ambientes, el primer ambiente es el carro-taxista que presta servicios para el desplazamiento a el municipio de Magangué-Bolívar y la ciudad de Sincelejo, y el segundo ambiente el carro particular que se percibe escasamente su uso en el interior del municipio y el tercer ambiente es la notoria llegada de vehículos que prestan servicios de productos que surten los distintos tipos de comercio (canasta familiar, electrodomésticos, elementos personales).

#### **4.1.6 Peatonalización.**

En el municipio de San Pedro es muy visto el tránsito peatonal debido a la cercanía entre sus lugares; aunque existen muchas quejas por parte de su población debido a que este no tiene su espacio para realizar el ejercicio tranquilamente, por lo cual algunos optan por usar vehículos en especial la moto. Existe ventajas que nos permiten proyectar diseños que protagonicen el tránsito del peatón, con el fin de mejorar el ambiente y aportar a la movilidad sostenible estas son que se cuenta con el espacio apto para realizar un diseño y proyección urbana para el área peatonal.

#### 4.1.7 Características del usuario.

El contexto social del sector es variado se aprecian personas de distintas edades pero que llegan a un estado común que es servirse de las ofertas de la calle o transitar por ella; el rango de edades esta desde los 12 años a los 70 años para llegar a un destino, personas pertenecientes a la zona urbana y rural del municipio. De 12 a 20 años hay un porcentaje del 17% de 20 a 40 años el porcentaje es de 54% y de 40 a 70 años.



*Ilustración 26.* Características de los usuarios- Elaborado por el grupo de trabajo.

#### 4.1.8 Motivos para transitar.

La carrera 9 eje principal y central del municipio de San Pedro que da acceso a cualquier lugar de este, elemento físico que presta múltiples servicios y satisface las necesidades de su población, lugar histórico contenido de vivencias, identidad, cultura y costumbres que le arrojan un lenguaje al territorio. Estos motivos de transito se encuentran en un equilibrio debido a que por motivo de servicios hay un porcentaje del 31% por hábitos 27% y por laboral 42% es decir que la zona de la carrera 9 está contenida de un dinamismo que genera causas para acceder a ella a cualquier habitante del municipio.



*Ilustración 27.* Motivos para transitar- Elaborado por el grupo de trabajo.

#### 4.1.9 Población (tipo).

Por la multiplicidad de actividades y servicios que presta a la comunidad esta calle, el tipo de población que a ella accede es variado, trabajadores de la zona formales es decir aquellas personas que tienen una preparación académica superior observando que acceden a entidades como Bancos, Alcaldía municipal, Registraduría, Super mercado. Para aspectos informales es referirse a aquellas personas que tienen un rango de edad alto y que incluso antes del desarrollo o crecimiento del entorno de este sector ya tenían en él, su participación, personas que no tuvieron la oportunidad de crecer en una formación académica que Vivian del cultivo y ganadería y por último consumidores de distintas edades, personal de casco rural.

#### 4.1.10 Formas de traslado y desplazamiento de la población externa.

Por factores económicos y ágil acceso, el desplazamiento de la zona rural a la urbana y viceversa se realiza por medio de motos particulares o mototaxismo; para el exterior de municipio desde las dos zonas (rurales y urbana) existen taxis y buses lo que podemos describir como transporte público que prestan el servicio los cuales se ubican en la calle 9 en toda su zona centro, aunque su servicio desorganizado aporta al caos y trancones constantes.



*Ilustración 28.* Medios de transporte externo- Elaborado por el grupo de trabajo.

#### 4.1.11 Modos de acceso.

Existen distintos modos de acceder a la calle 9, de manera vehicular las personas acceden en carros o motos privadas o servicio de mototaxismo y de manera peatonal, en el influye la distancia existente entre la calle y la vivienda o lugar de residencia, también la hora de acceso al mismo.

Forma de acceder	Porcentaje
Carros privados	9%
Motos privadas	41%
Servicio de moto taxi	23%
Bicicleta	5%
Peatonal	22%



Ilustración 29. Modos de acceso- Elaborado por el grupo de trabajo.

#### 4.1.12 La calle como lugar de compras.

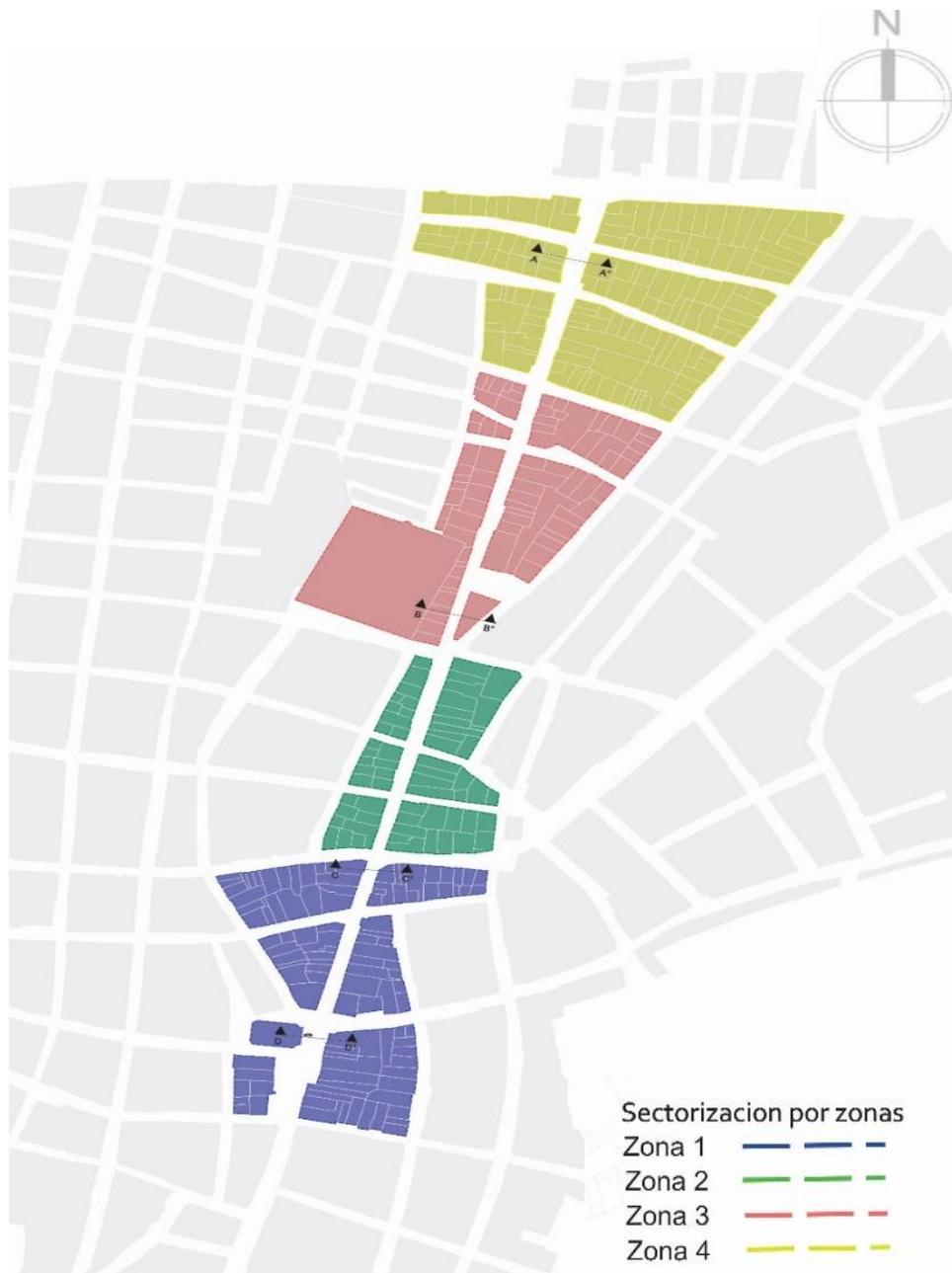
En la calle es evidente el servicio de ventas y su gran variedad, donde ya existe una identidad, a su vez una costumbre para algunas personas un habito de agrado al acceder a ella, al servirse de la oferta, un eje que cuenta con más de 20 años de servicios compartidos debido a que desde los inicios del municipio fue la primera calle existente, de allí partió la conformación del municipio, donde incluso para muchos ese espacio y ellos son uno solo, es decir estos hacen parte de la calle y sus conformaciones, punto a tener en cuenta para el diseño de la calle.



Ilustración 30. La calle como lugar de compras- Elaborado por el grupo de trabajo.

#### 4.2 Análisis físico de los factores y componentes urbanos y públicos de la carrera 9 de San Pedro Sucre, subdivididas en 4 zonas principales y protagonistas.

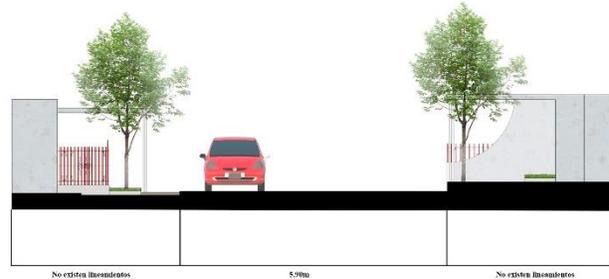
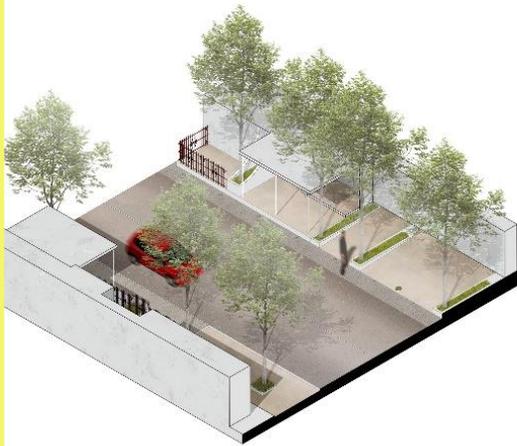
-Plano de zonas Carrera 9 San Pedro.



*Ilustración 31.* Plano de sectorización de zonas- Elaborado por el grupo de trabajo.

#### 4.2.1 -Perfiles viales- Sección A – A° Entre la Vía nacional y Calle 22.

**Sección A – A°, Entre la Vía nacional y Calle 22**



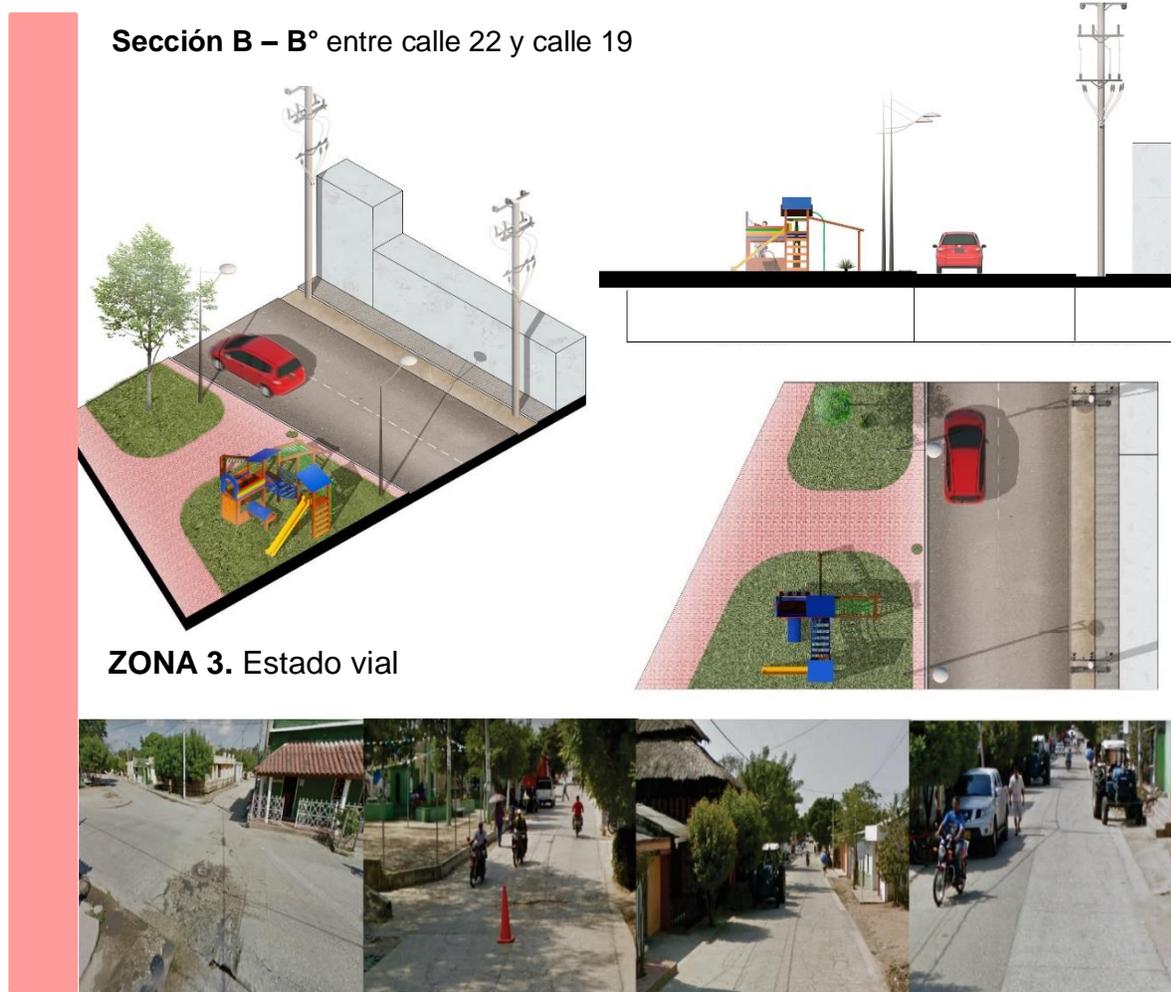
**ZONA 4. Estado vial**



*Ilustración 32. Plano de sectorización de zonas- Elaborado por el grupo de trabajo.*

Barrio San Martín, cuenta con el estado de la calle deteriorado, espacio para andenes y antejardines sin intervenciones y algunas viviendas tienen parte de estas áreas para sus terrazas, esta es la zona más pasiva en cuanto actividades de la calle.

#### 4.2.2- Perfiles viales- Sección B – B° entre calle 22 y calle 19.



*Ilustración 33.* Plano de sectorización de zonas- Elaborado por el grupo de trabajo.

Barrio San Martín, cuenta con el estado de la calle deteriorado, poco espacio para andenes y antejardines sin intervenciones, en este se encuentra El Parque San Martín, restaurado en el presente año y algunas viviendas tienen parte de las áreas que pertenecen a los andenes para sus terrazas, esta es la segunda zona más pasiva en cuanto actividades de la calle.

### 4.2.3- Perfiles Viales- Sección C – C° Entre la calle 19 y carrera 5.

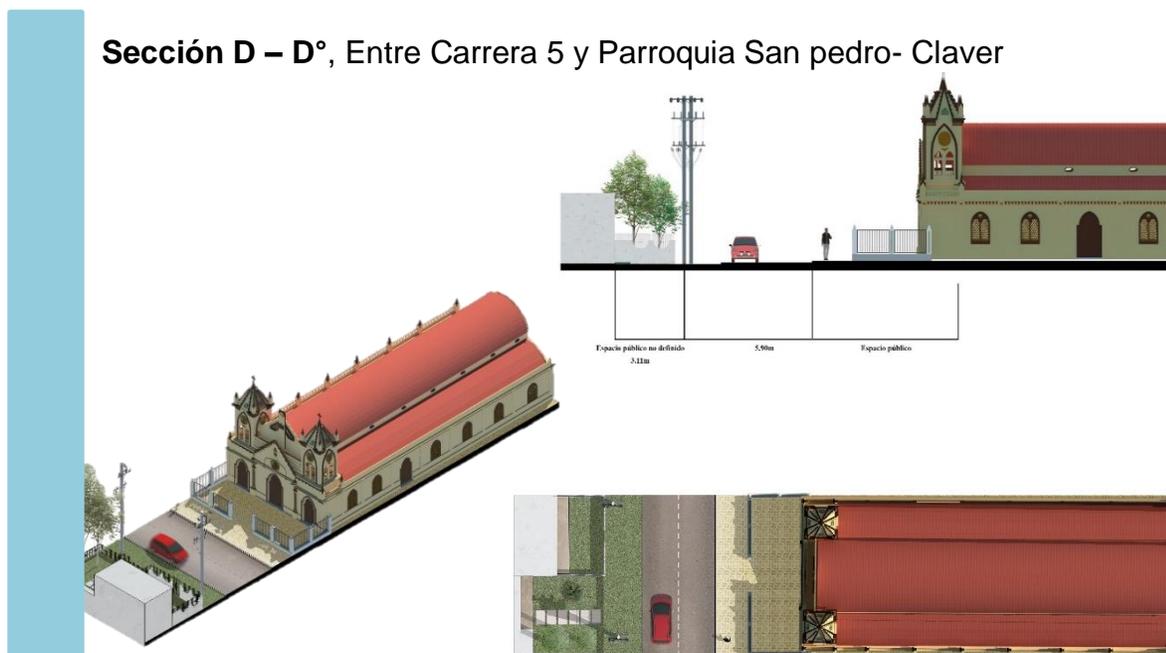


*Ilustración 34.* Plano de sectorización de zonas- Elaborado por el grupo de trabajo.

Barrio El Centro, cuenta con el estado de la calle deteriorado, amplio espacio para andenes y antejardines sin intervenciones, algunas viviendas tienen parte de las áreas que pertenecen a los andenes para sus terrazas, esta es la segunda zona más activa en cuanto actividades de la calle.

#### 4.2.4 Perfiles viales- Sección D – D° Entre Carrera 5 y Parroquia San Pedro Claver.

##### Sección D – D°, Entre Carrera 5 y Parroquia San Pedro- Claver



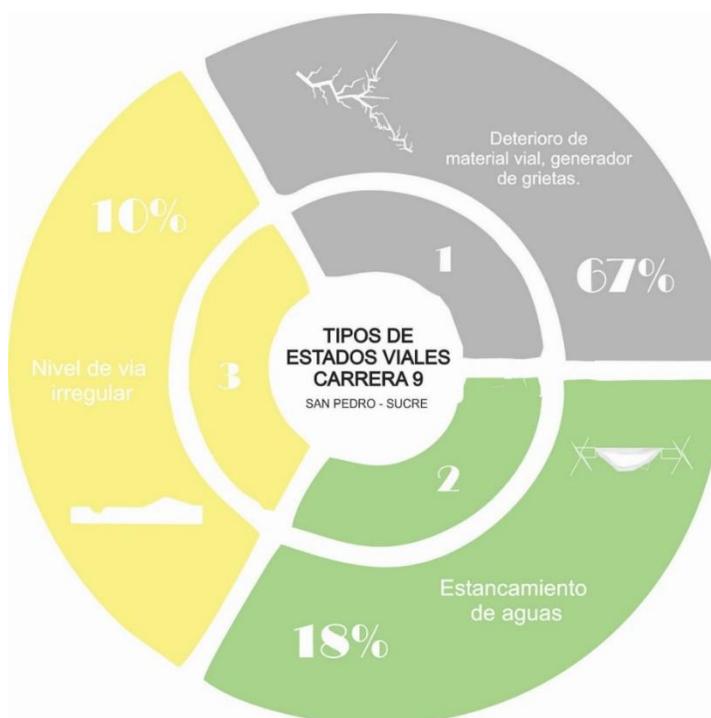
##### ZONA 1. Estado vial



*Ilustración 35.* Plano de sectorización de zonas- Elaborado por el grupo de trabajo.

Barrio El Centro, cuenta con el estado de la calle deteriorado, poco espacio para andenes y antejardines sin intervenciones, algunas viviendas tienen parte de las áreas que pertenecen a los andenes para sus terrazas, esta es la primera zona activa en cuanto actividades de la calle.

#### 4.2.5 Tipos De Estados Viales Que Comprende La Carrera 9 De San Pedro - Sucre



*Ilustración 36.* Gráfico de porcentajes de estados viales- Elaborado por el grupo de trabajo.

El estado vial de la carrera 9 tiene un alto índice negativo, en el estudio de campo no se evidenció un nivel bueno, apto o agradable, lo que indica que desde la parte física se es necesario una intervención para la mejora de su estado, el cual incide en el comportamiento, confort y sostenibilidad del lugar.

#### 4.2.6 -Estado de andenes.

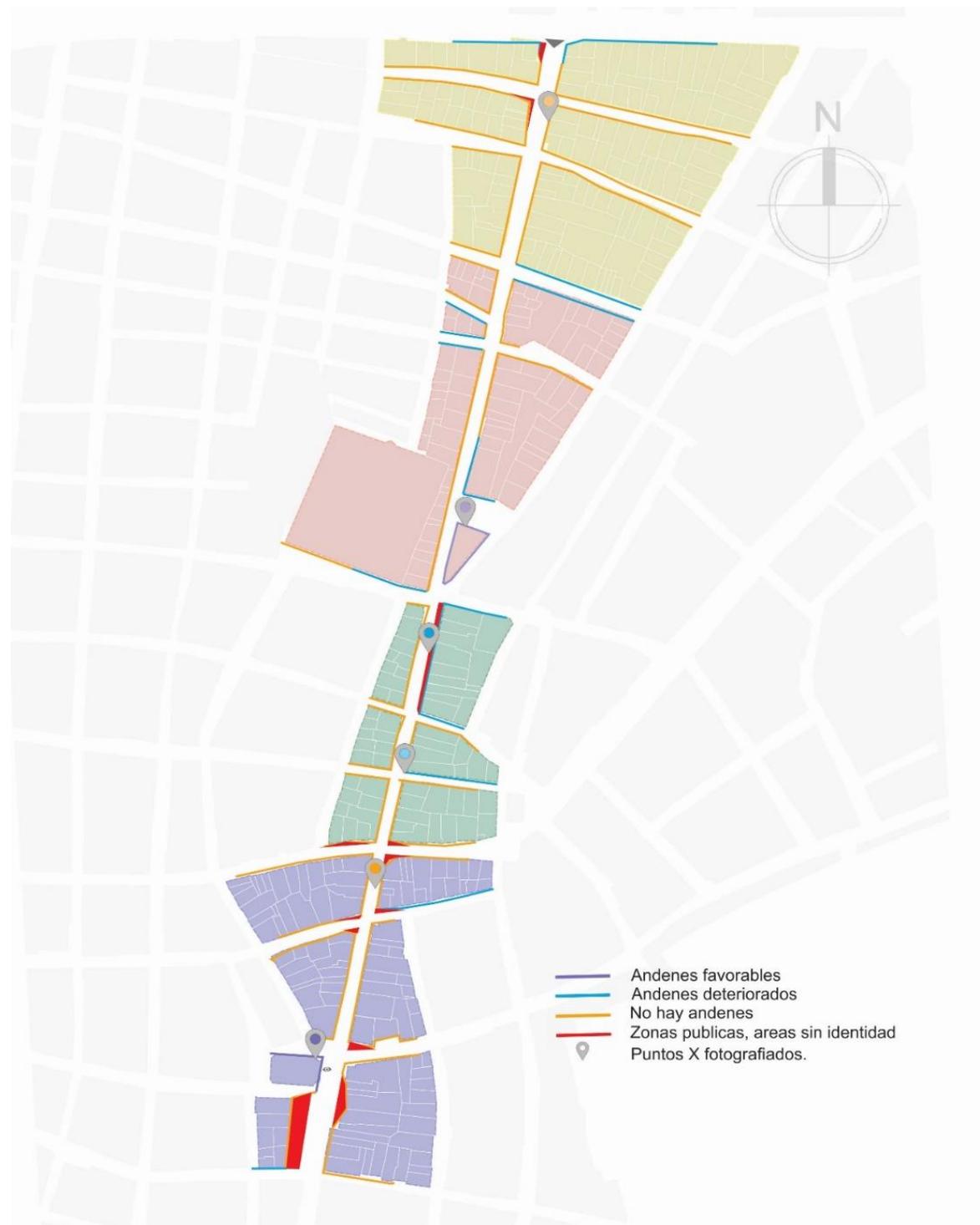
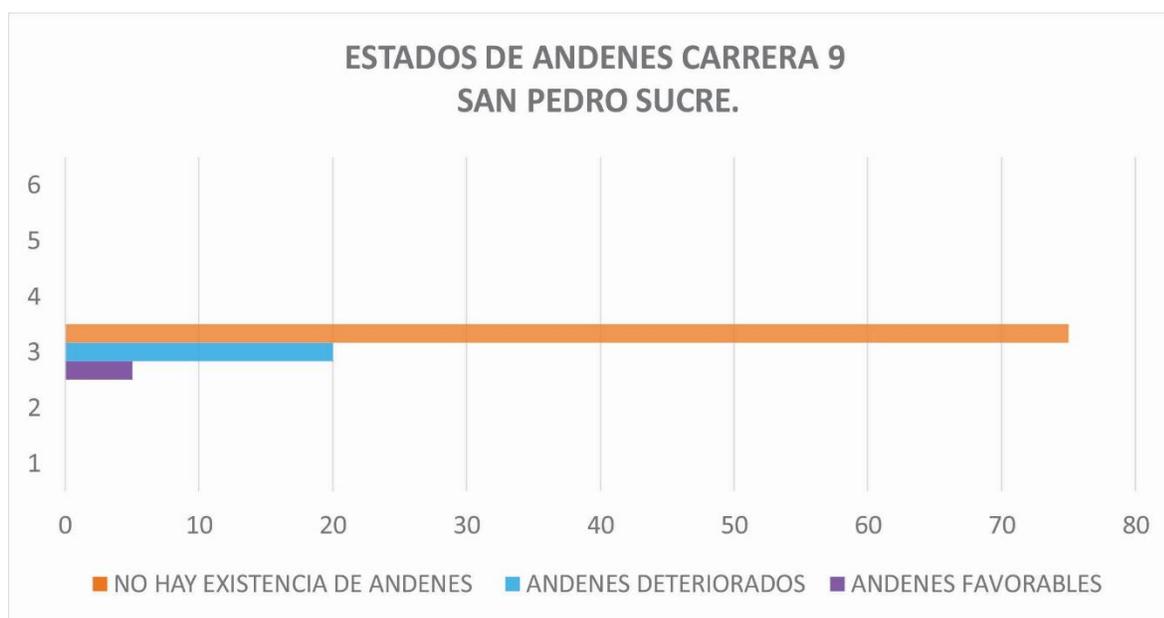


Ilustración 37. Grafico de estado de andenes- Elaborado por el grupo de trabajo.

CUADRO DE ESPECIFICACIONES Y REGISTROS FOTOGRAFICOS	
 <b>ANDENES FAVORABLES</b>	
<b>OBSERVACIONES</b>	EN TODAS LAS MANZANAS QUE CORRESPONDEN Y COMPRENDEN LA CARRERA 9 EXISTE UN <b>5%</b> EN CIFRAS REGISTRADAS CON DE ANDENES FAVORABLES.
 <b>ANDENES DETERIORADOS</b>	
<b>OBSERVACIONES</b>	EN TODAS LAS MANZANAS QUE CORRESPONDEN Y COMPRENDEN LA CARRERA 9 EXISTE UN <b>20%</b> EN CIFRAS REGISTRADAS CON DE ANDENES DETERIORADOS.
 <b>NO HAY EXISTENCIA DE ANDENES</b>	
<b>OBSERVACIONES</b>	EN TODAS LAS MANZANAS QUE CORRESPONDEN Y COMPRENDEN LA CARRERA 9 EXISTE UN <b>75%</b> EN CIFRAS REGISTRADAS DONDE DEMUESTRA LA POCA INTERVENCION Y PROYECCION DE ANDENES.
 <b>ZONAS PUBLICAS AREAS SIN IDENTIFICAR</b>	
<b>OBSERVACIONES</b>	EXISTE GRANDES AREAS SIN CARÁCTER Y SIN SENTIDO EN TODA LAS DIRECTRICES DE LA CALLE.

*Ilustración 38.* Cuadro de imágenes explicativas, del estado de andenes- Elaborado por el grupo de trabajo.



*Ilustración 39.* Gráfico estadístico de estados de andenes- Elaborado por el grupo de trabajo.

Para el análisis del espacio público, se realizó un estudio de observación, fotografía y levantamientos, que permite detallar todas las características y estados de este espacio, se hizo énfasis en andenes los cuales favorables existen en un muy bajo porcentaje (5%) y altos porcentajes en estado de deterioro y en la no existencia de ellos. Junto a esto se realizó la identificación de las áreas públicas existentes que no están intervenidas e incluso se encuentran invadidos por ventas informales.

#### 4.2.7 Tabla Calificativa de los factores y componentes urbanos y públicos de la carrera 9 de san pedro sucre.

F-A [FIGURA 1]		CARACTERIZACIÓN DE LOS COMPONENTES URBANOS Y PUBLICOS																						
Localización																								
Zonas	1.[Mz]0076,0075,0070,0071,0055,0056.	2.[Mz]0053,0054,0035,0034,0028,0029.	3.[Mz]0010, 0009, 0180, 0134, 0133.	4.[Mz]0137,0138,0142,0143,0152,0153.																				
Factores de clasificación																								
Calle clasificada y sectorizada por zonas	Zona 1				Zona 2				Zona 3				Zona 4											
																								
Factores urbano publico																								
Componentes urb. usos del suelo																								
1a	2a	3a	4a	1a	2a	3a	4a	1a	2a	3a	4a	1a	2a	3a	4a	1a	2a	3a	4a					
Res.	Com.	Mix.	Inst.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					
Componente urb. Lleno y vacíos																								
1a	2a	3a	4a	1a	2a	3a	4a	1a	2a	3a	4a	1a	2a	3a	4a	1a	2a	3a	4a					
█	█	█	█	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%					
1b	2b	3b	4b	6%	6%	17%	6%	0%	25%	6%	0%	3%	6%	9%	0%	4%	4%	0%	0%					
█	█	█	█	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%					
1b	2b	3b	4b	6%	23%	0%	44%	3%	9%	0%	56%	0%	32%	3%	47%	4%	32%	7%	50%					
Comp. altura de las edificaciones																								
1a	2a	3a	4a	1a	2a	3a	4a	1a	2a	3a	4a	1a	2a	3a	4a	1a	2a	3a	4a					
1	2	3	4	X	X	X		X	X	X		X	X			X	X							
Factores urbano social																								
Comp. Desplazamiento																								
1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5					
Moto privada	Moto publica	carro privado	carro publico	Carro de servicio	X		X	X			X				X						X		X	
Comp. El usuario																								
1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3										
12 a 20 años	20 a 40 años	40 a 70 años		X				X																
Comp. Motivación para transitar																								
1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3										
Laboral	Servicio	Traslado	X	X	X	X	X	X	X	X				X										
Componente Poblacion																								
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4									
Formal	Informal	Rural	Urbano	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X			X						
Comp. La calle como lugar de compras																								
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4									
Bueno	Medio	Malo	Regular			X				X			X				X							

Ilustración 40. tabla calificativa- Elaborado por el grupo de trabajo.

La anterior tabla es el ejercicio calificativo de los factores y componentes urbanos de la carrera 9 que permitió cuantificar los usos del suelo, las alturas y llenos-vacíos que pueden encontrarse en las 4 zonas, anexo a esto todas las actividades urbanas que en ellas se pueden presentar y la jerarquía con la que se presentan.

### 4.2.8 Contaminación visual.

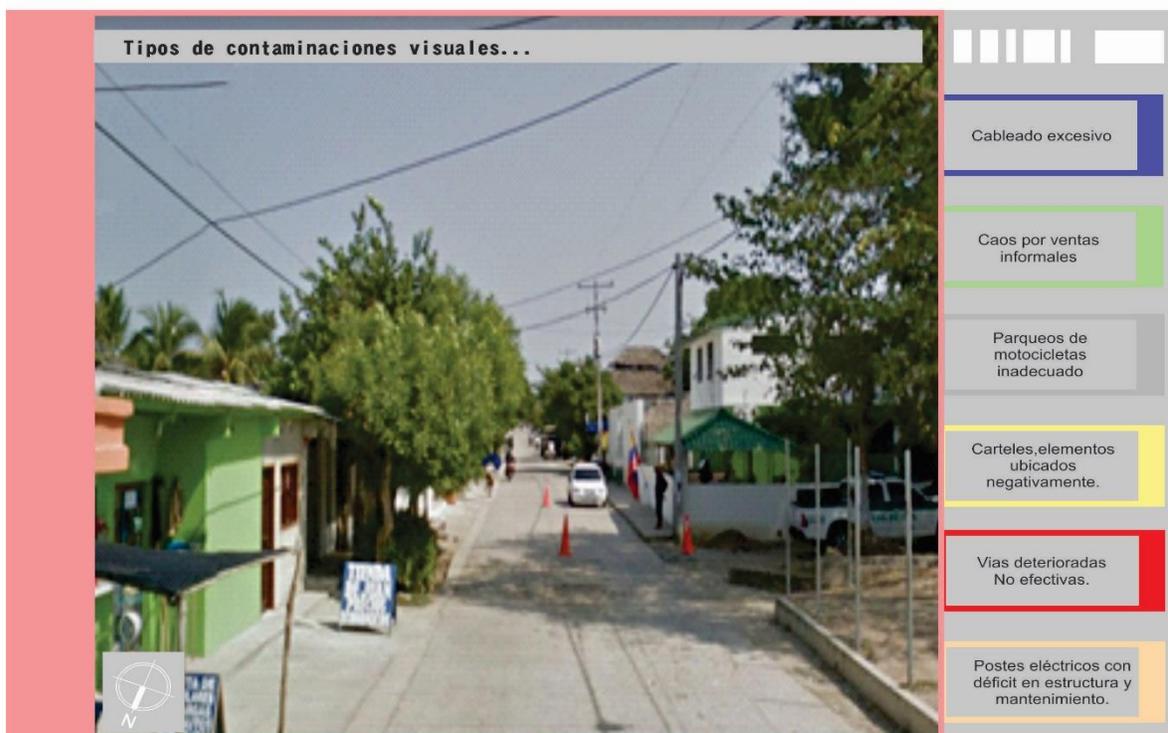
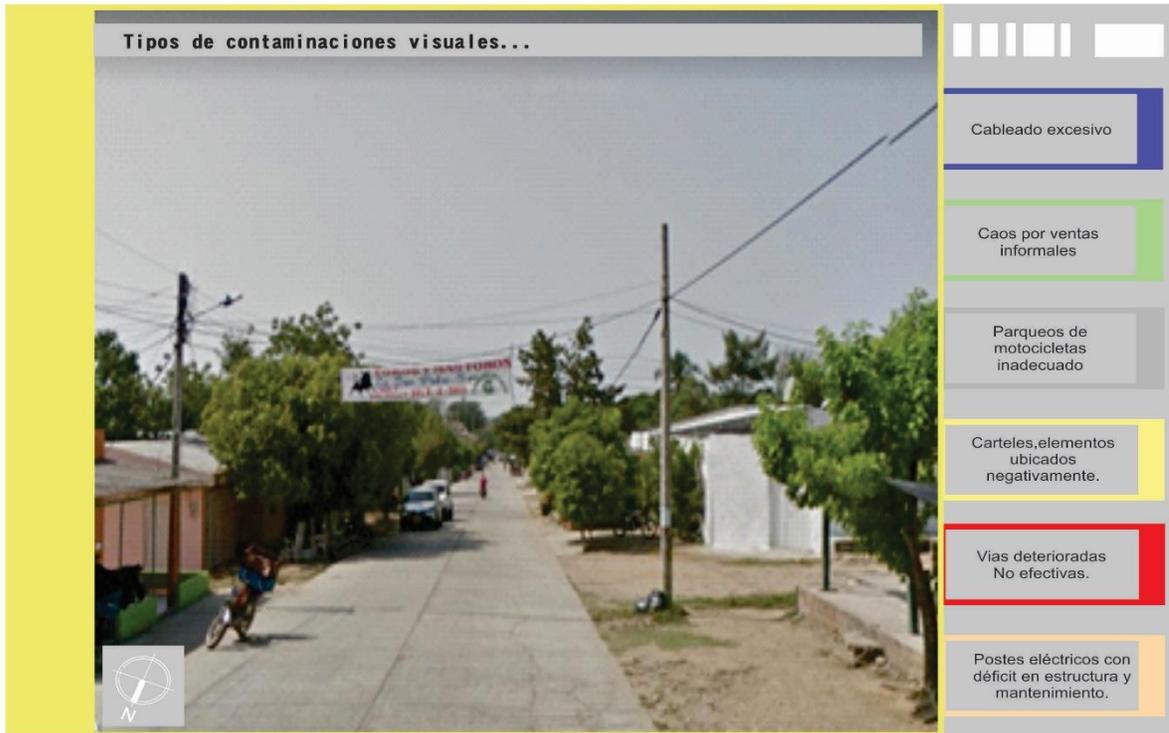


Ilustración 41. Imágenes y análisis de contaminación visual- Elaborado por el grupo de trabajo.

## LA CALLE, ESPACIO URBANO SOPORTE DE LA MOVILIDAD

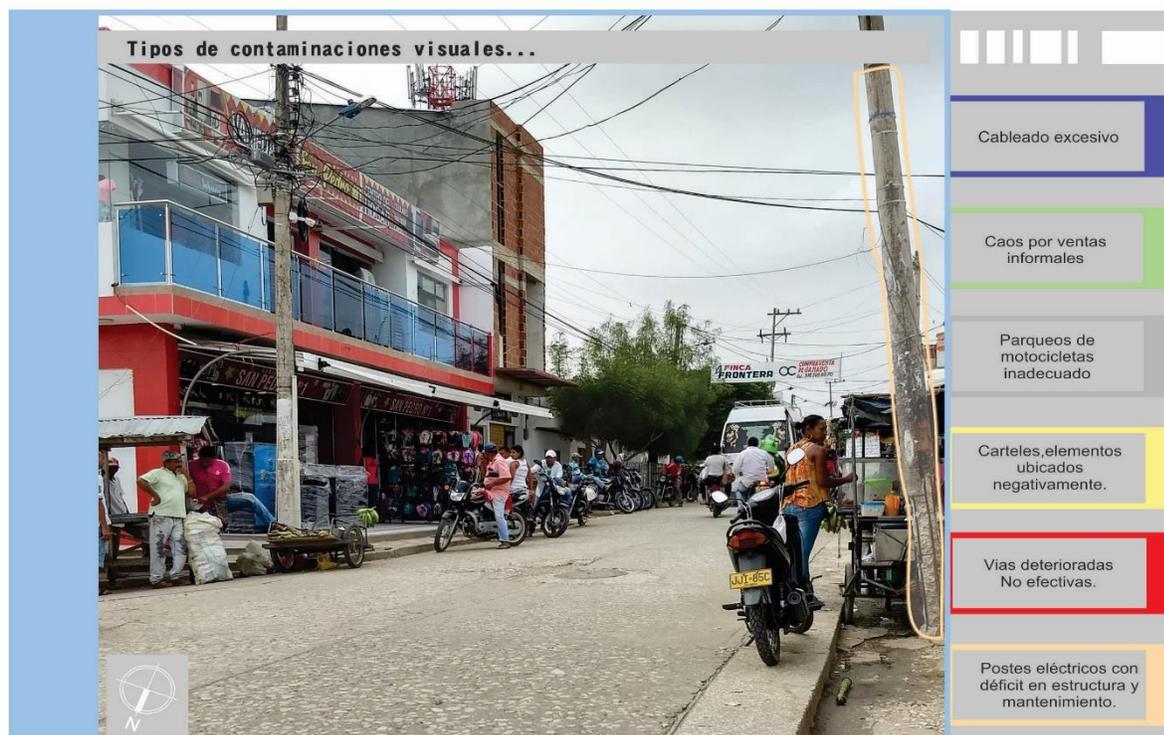
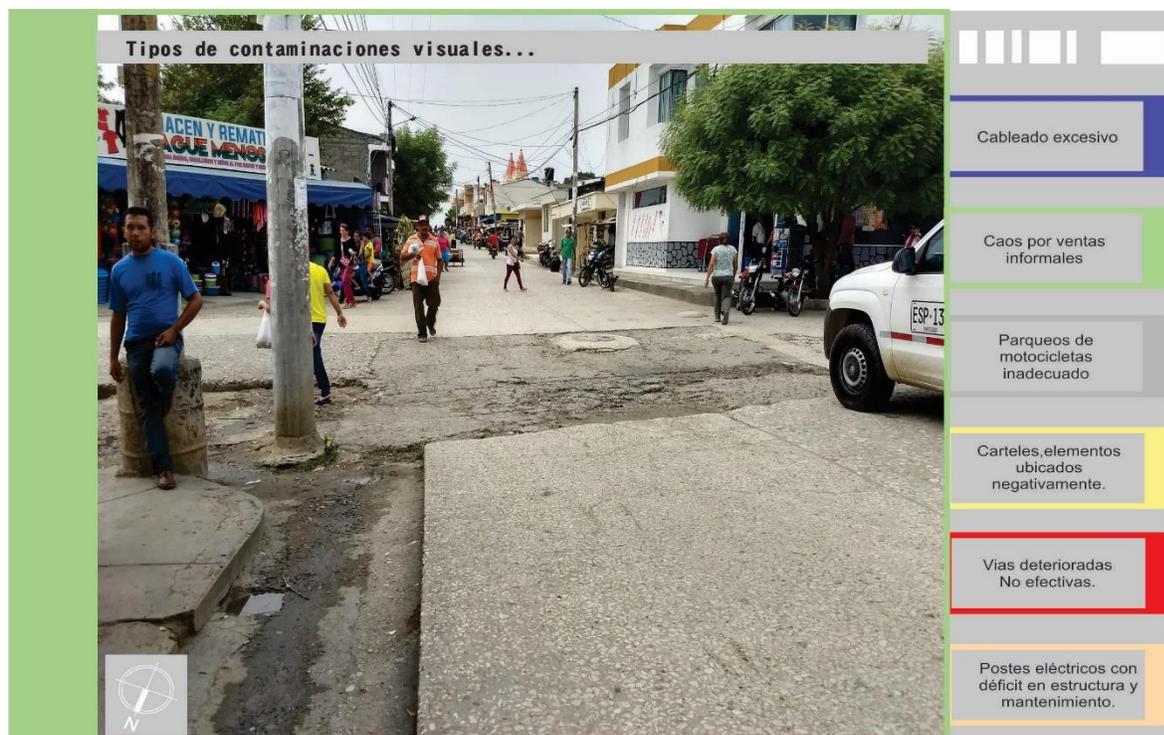
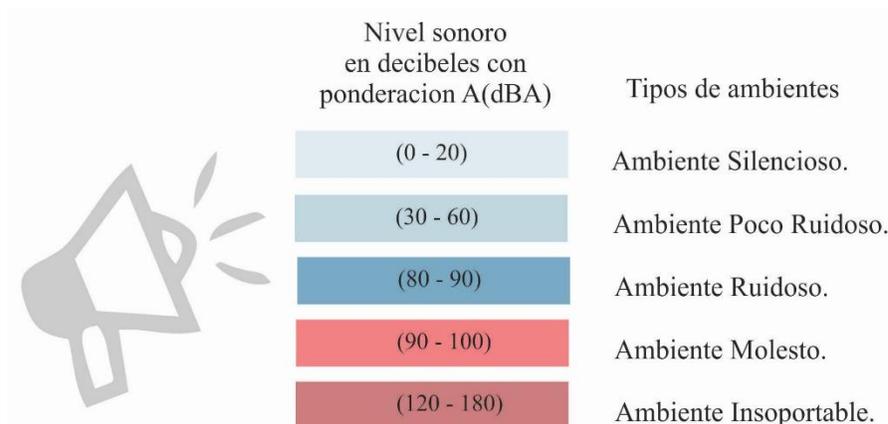
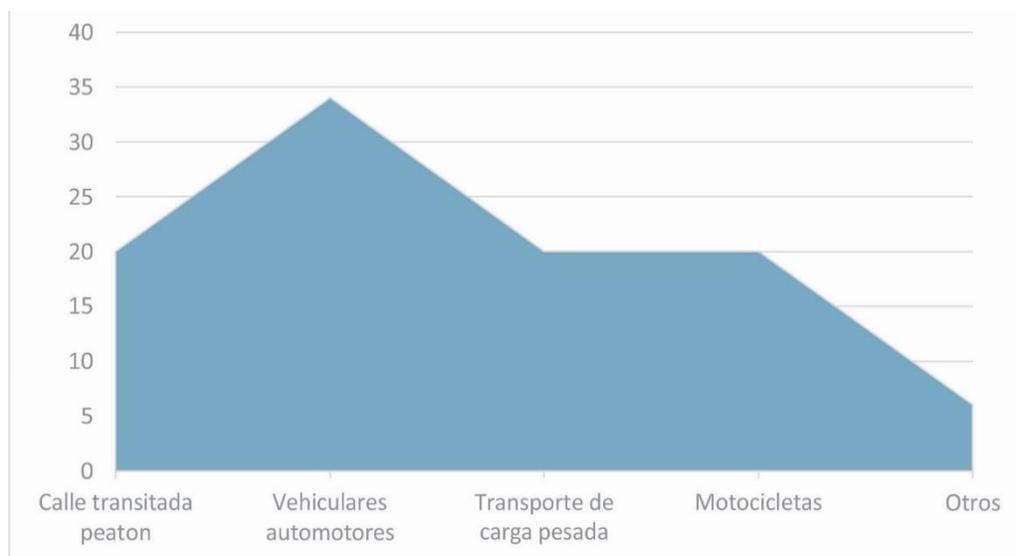


Ilustración 42. Imágenes y análisis de contaminación visual- Elaborado por el grupo de trabajo.

#### 4.2.9 Contaminación Auditiva.

Fuentes Generadoras De Ruido En Todo El Transcurso De La Carrera 9 San Pedro Sucre.



*Ilustración 43. Gráfico de evaluación del ruido.*

La calle de acuerdo con la clasificación de niveles sonoros percibimos que el tipo de ambiente que presenta esta zona es de ambiente ruidoso con una ponderación que lo estipula de (80 – 90 dBa), (dBa niveles de medidas del ruido).

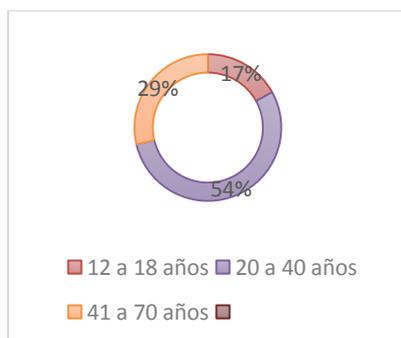
### 4.3 Percepciones.

Teniendo en cuenta el análisis de la problemática y todo lo que se evidencia en ella se realizó una encuesta con el fin de identificar las personas que conviven en el sector, sus cualidades y el reconocimiento que ellas puedan tener del lugar y sus aspectos positivos y negativos.

Esta encuesta se realizó a 300 personas que en el momento del ejercicio se encontraban en la zona de las cuales se arrojaron los siguientes resultados:

- Para la primera pregunta:

Rango de edad en el que se encuentra:

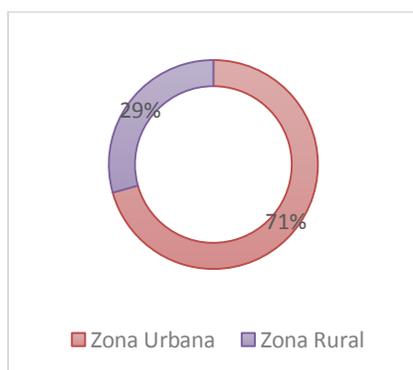


Para esta pregunta 51 personas respondieron al primer rango que equivale al 17% los cuales son jóvenes, 163 respondieron al segundo rango el cual equivale al 54.3% y 86 al tercer rango que equivale al 28.66%.

Es decir que las personas que se encuentran en el lugar tienen un alto sentido de pertenencia y conocimiento de las vivencias de este.

- Para la segunda pregunta

A que zona del municipio pertenece:

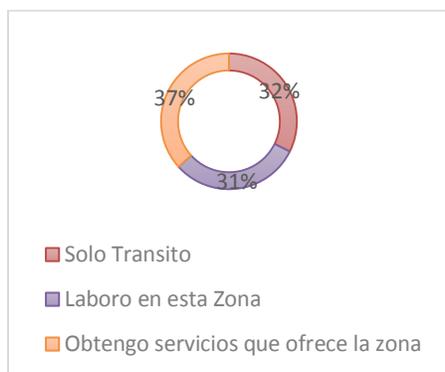


Para esta pregunta 212 personas respondieron a la zona urbana que equivale al 71% para la zona rural respondieron 88 personas el cual equivale a 29%.

Es decir que las personas que más habitan en el lugar son pertenecientes al casco urbano del municipio.

- Para la tercera pregunta

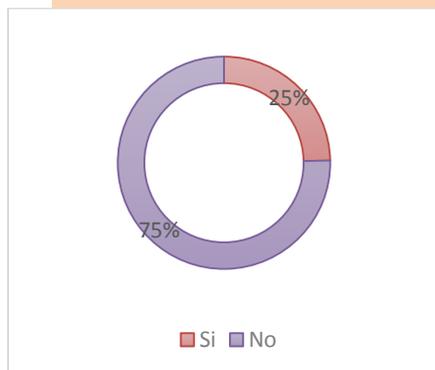
Qué actividad realiza usted en la carrera 9 del municipio:



Para la actividad del tránsito 97 personas respondieron equivale al 32%, 93 personas respondieron que laboran en la zona eso equivale al 31% y para las personas que adquieren el servicio que se ofrece en el sector respondieron 110 las cuales equivalen al 37%.

- Para la cuarta pregunta

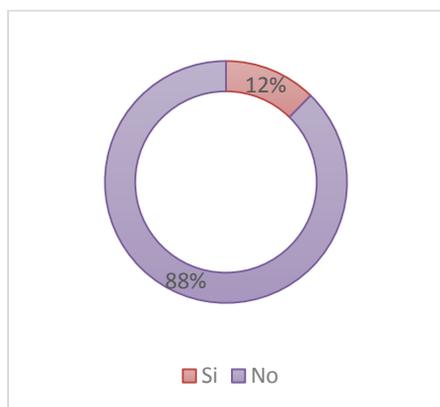
Realiza de manera cómoda su actividad en la carrera 9:



Para esta pregunta 76 personas respondieron que si realizan de manera cómoda las actividades esto equivale a un 25% y 224 personas que respondieron aun no esto equivale a un 75%.

- Para la quinta pregunta

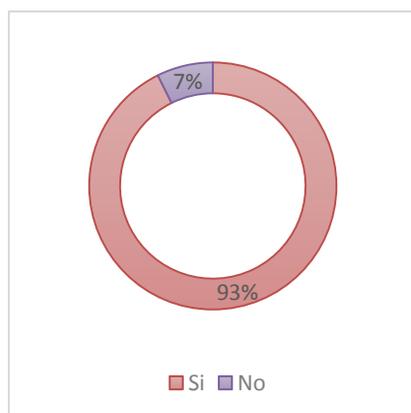
Cree usted que la carrera 9 se encuentra en óptimas condiciones para su uso y funcionamiento.



En esta pregunta 263 personas evidenciaron que la carrera 9 no se encuentra en óptimas condiciones para su funcionamiento esto equivale a un 88% y 37 personas responden a que si se encuentra en óptimas condiciones esto equivale a un 12%.

- Para la sexta pregunta

Cree usted que la carrera 9 necesita una intervención de carácter urbano-arquitectónico.



Para esta pregunta 278 personas identificaron que existe la necesidad de realizar una intervención esto equivale al 93% de las personas encuestadas y 22 personas que no cree en la necesidad de intervenir el lugar esto equivale a un 7%.

---

Esta encuesta permitió obtener información, que se convierte en el aporte a la propuesta de solución en ella se manifestó la edad de las personas que hacen parte de la calle, las actividades que se relevan en ella, el reconocimiento del estado y la necesidad de una intervención, lo cual todo respondió a una existente problemática, no solo notoria por personas que manejan la temática, si no las personas que pertenecen al lugar, llevándonos a ser puntuales y si proponer una solución de calle ideal, espacio de soporte urbano de la movilidad, en la Carrera 9 del municipio de San Pedro Sucre.

## Capítulo 5

### 5. Lineamientos de la forma urbana -carrera 5, carrera 9, carrera 15, calle 13

Al utilizar el término de sutura urbana, queremos englobar todos los componentes encontrados en la problemática de la carrera 9, con el fin de enlazar o realizar un tejido, debido a la dependencia que estos tienen entre sí. Estos componentes son: usos del suelo, espacio público, espacio urbano, movilidad, malla vial.

Usos del suelo: la zona de estudio marcada con el dinamismo del municipio de San Pedro, por la multiplicidad de servicios que ella presta, se afecta en un caos constante generando la carencia de espacios sostenibles y confortables, por lo cual en nuestra propuesta se pretende, **Reubicar** las zonas de ventas informales y Acondicionar espacios para la reubicación de ventas informales y moto taxismo.

Espacio público: se evidenciaron intervenciones de parques públicos modernos realizadas en los últimos 8 años, sin embargo, la ausencia de andenes y en buen estado, con elementos urbanos, zonas verdes se convierte en una necesidad y a su vez generar una idea de diseño que complemente estas intervenciones, las cuales pueden ir conectadas y conjuntas a la misma materialidad y detalles estéticos, específicamente estaremos proponiendo, Andenes adoquinados, Zonas verdes como espacios de protección y limitación, Luminarias, bancas, canecas de basuras, Bahías y Parqueaderos de motos y bicicletas.

Espacio urbano: la implementación de acondicionamiento en la zona de estudio es con el fin de mejorar la imagen y aportar al desarrollo urbano-social e incluso económico del municipio, es decir donde las funciones que en él se ejecutan económicas, publicas, sociales, culturales, políticas e institucionales, garanticen un buen ejercicio de estas y sea de agrado tanto para la población como para el territorio.

Movilidad: se quiere implementar nuevas formas de moverse en este punto, es para disminuir el caos, la congestión y aumentar el confort y espacio sostenible, por medio de Ciclo rutas y Peatonalizaciones.

Malla Vial: con el estudio de campo, conociendo específicamente las medidas y proporciones de las calles, se opta por proponer el acondicionamiento de 3 calles:

Carrera 9: la implementación de andenes adoquinados, con elementos complementarios, un ciclo ruta y un solo sentido de tránsito para los vehículos.

Carrera 5 (avenida los estudiantes): implementación de andenes adoquinados, con un bulevar dotado de luminarias y zonas verdes, una calle con dos sentidos de tránsito para vehículos.  
Calle 13: implementación de andenes adoquinados, con elementos complementarios, ciclo ruta y un solo sentido de tránsito para vehículos.

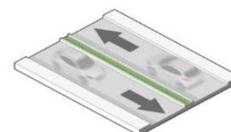
Carrera 15: implementación de andenes adoquinados, con elementos complementarios, ciclo ruta y un solo sentido de tránsito para vehículos. Calle parque marco fidel Suarez: peatonalización de esta calle, con el fin de aumentar el área pública del sector.

### 5.1 Carrera 15- problemática

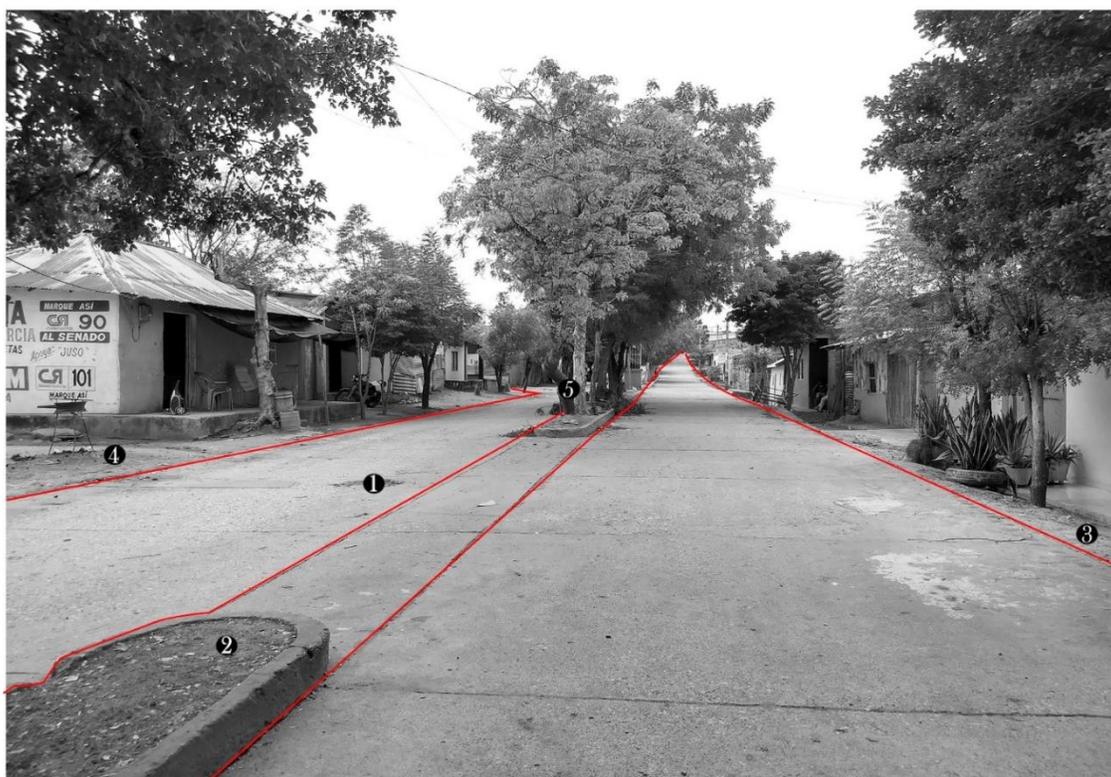
- ❶ Vías en mal estado
- ❷ Separador de calle no óptimo
- ❸ Andenes no proyectados
- ❹ Espacio peatonal no definidos
- ❺ Vegetación sin mantenimiento adecuado



Elementos de carrera 15

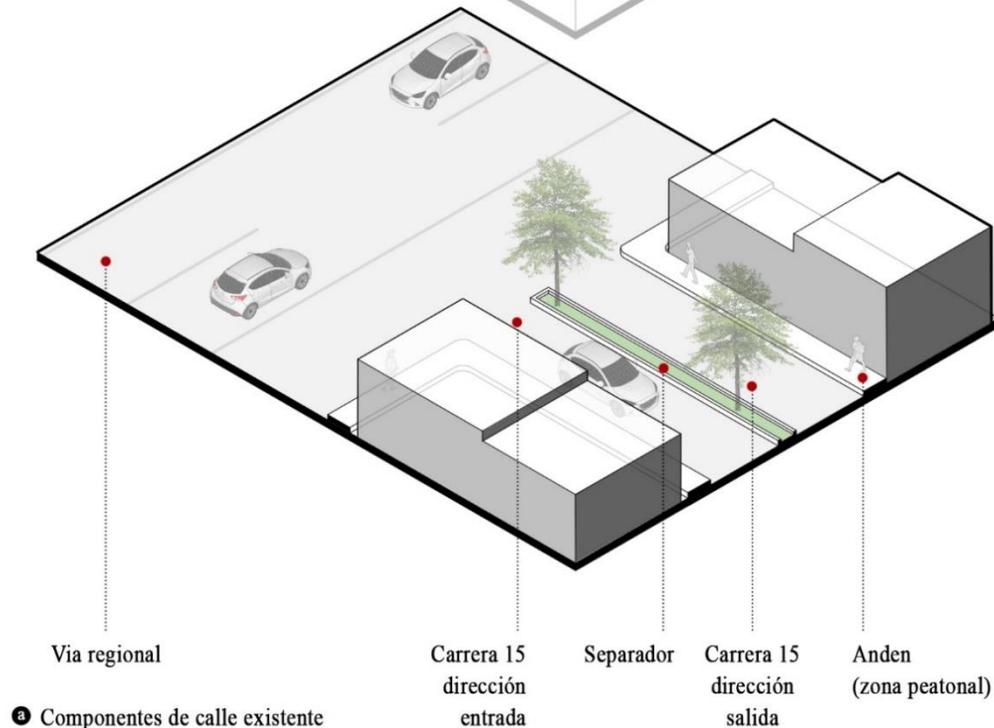
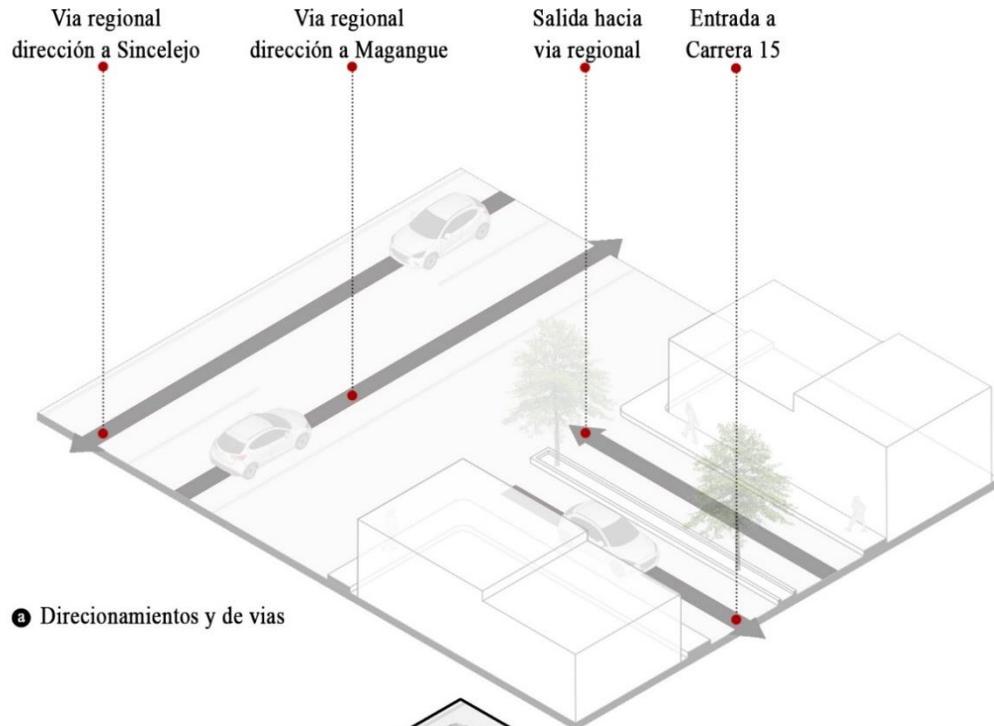


Sentido de vías



*Ilustración 44.* Fotografía de la carrera 15 y su estado actual- Elaborado por el grupo de trabajo.

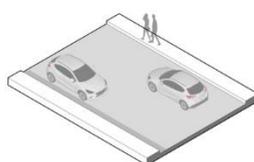
**5.1.1 Estado actual.**



*Ilustración 45.* levantamiento digital estado actual de la carrera 15- Elaborado por el grupo de trabajo.

## 5.2 Carrera 5-Problemática

- ❶ Vías en mal estado
- ❷ Separador de calle no óptimo
- ❸ Andenes no proyectados
- ❹ Espacio peatonal no definidos



Elementos de carrera 15

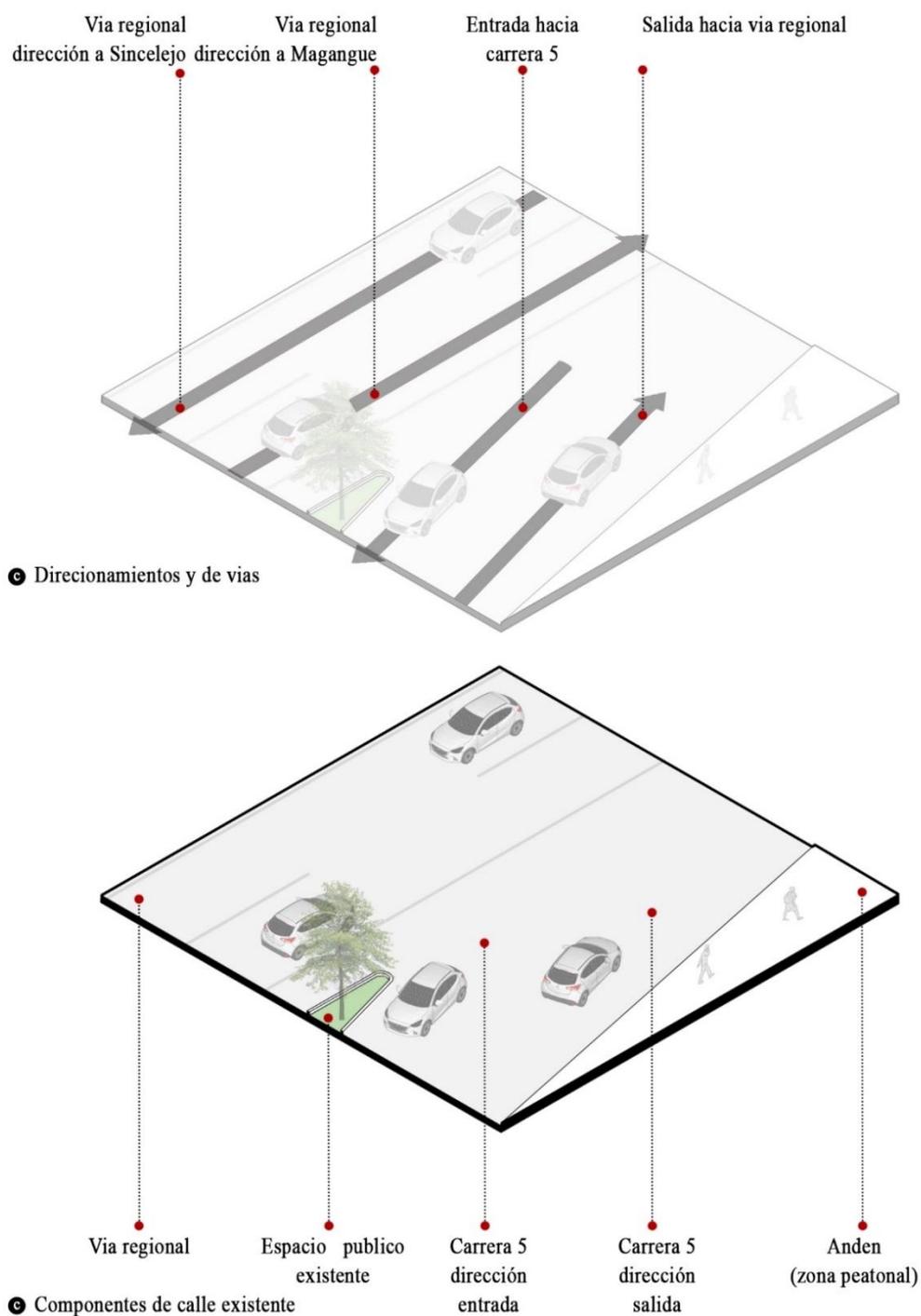


Sentido de vías



*Ilustración 46.* Fotografía y análisis del estado actual de la carrera 5- Elaborado por el grupo de trabajo.

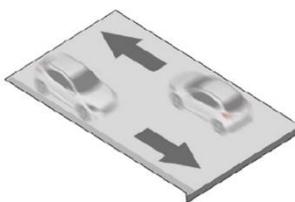
### 5.2.1 Estado actual.



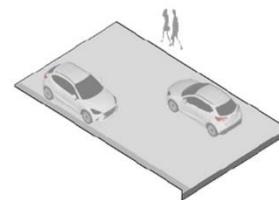
*Ilustración 47.* Levantamiento digital del estado actual de la carrera 5- Elaborado por el grupo de trabajo.

### 5.3 Calle 13-Problemática

- ❶ Vías en mal estado
- ❷ Andenes no proyectados
- ❸ Espacio peatonal no definidos



Sentido de vías

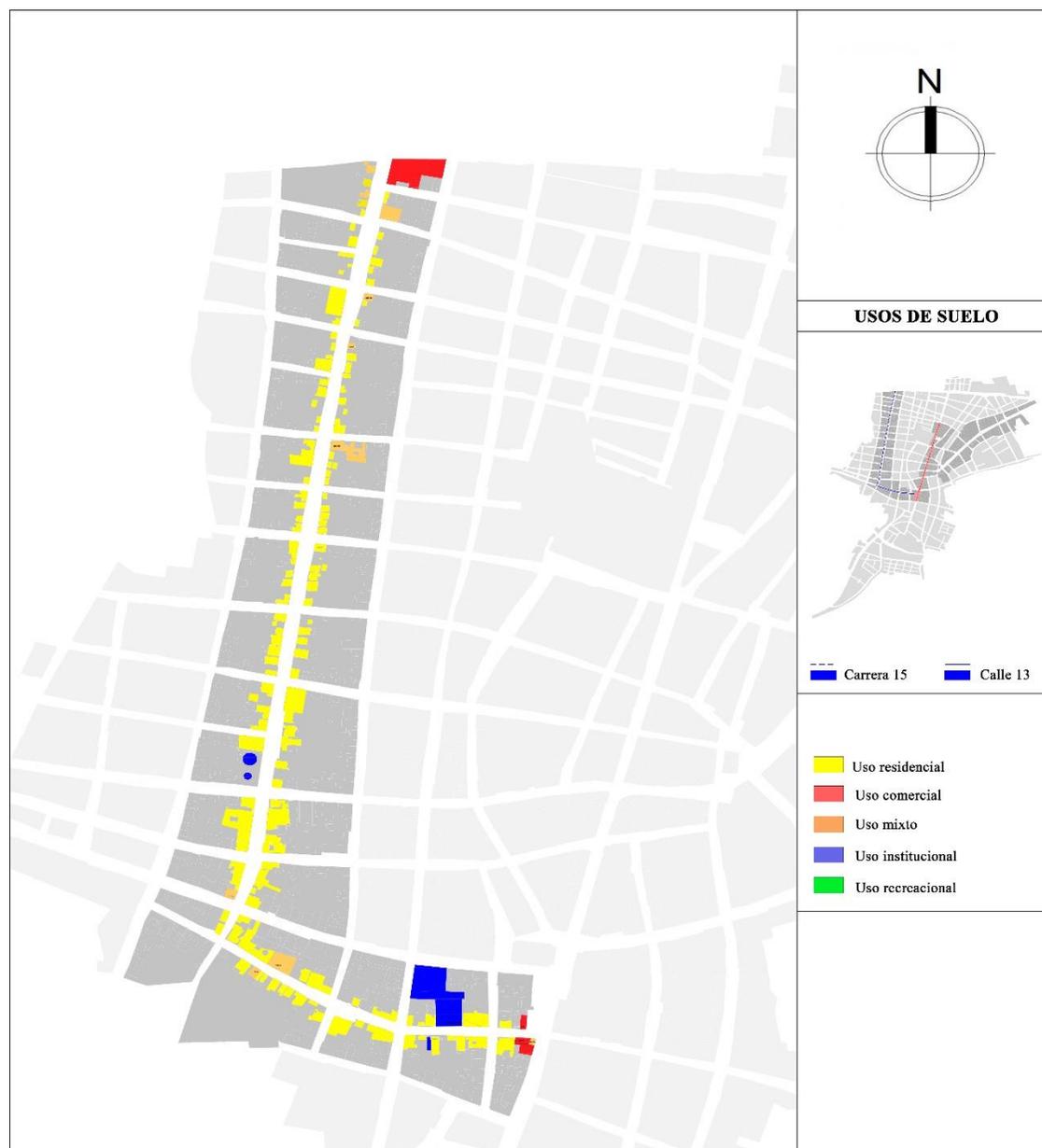


Elementos de calle 13



*Ilustración 48.* fotografía y análisis del estado actual de la carrera 5- Elaborado por el grupo de trabajo.

### 5.3.1 Usos del suelo de las vías alternas (carrera 5, carrera 15, calle 13).



*Ilustración 49.* Plano de usos del suelo de la carrera 15 y calle 13- Elaborado por el grupo de trabajo.



*Ilustración 50.* Plano de usos del suelo de la carrera 5- Elaborado por el grupo de trabajo.

---

Las vías alternas estudiadas, se escogieron por las características espaciales que tienen y a su vez por la cercanía que tienen para acceder al municipio desde sus partes laterales a esto se le suma que tienen un gran uso.

Ellos presentan variedad de usos; pero en el análisis gráfico se evidencia que en la intersección con la cerra 9 es donde se encuentra la variedad de esto, por lo contrario, se encuentran enriquecidos del uso residencial.

### 5.4 Reconstrucción de la forma urbana de la carrera 5, carrera 9, carrera 15, calle 13

Al referirnos a la reconstrucción de la forma urbana de las carreras y calles identificadas, de manera arquitectónica cuenta con unas características que determinan y permiten identificar las nuevas alternativas de movilidad que incluso responden a unas características sostenibles.

Componentes	Medidas	Materialidad	Características
Andenes	Carrera 15 1,20. (Mts)	 Adoquín gris, rústico, 4 caras, resistente 100% al agua, fácil de instalar	Material en concreto de uso para soportar tráfico peatonal .
	Calle 13 1,20. (Mts)		
	Carrera 5 1,50. (Mts)		
	Carrera 9 2,00. (Mts)		
Areas Verdes	Carrera 15 0,60. (Mts)	 Bloques de cements prefabricados color gris.	Sardinel de concreto de 0,20x0,80, de uso peatonal
	Calle 13 0,60. (Mts)		
	Carrera 5 0,60. (Mts)		
	Carrera 9 0,70. (Mts)		
Vegetación	Carrera 15 3,79 - 1,80 - 2,00. (Alt)	Arborización existente mas competente.	La prevalencia de arborización en las zonas verdes aportan al espacio publico diseñado,un condicionante estetico, sincrónicamente ayudan a un mejor microclima del ambiente.
	Calle 13 3,79 - 1,80 - 2,00. (Alt)		
	Carrera 5 3,79 - 1,80 - 2,00. (Alt)		
	Carrera 9 3,79 - 1,80 - 2,00. (Alt)		
Elementos Urbanos	Lamparas 4,10. (Alt)	 Lampara, Garita, Señales, Bancas, Contenedores	Los elementos urbanos o equipamientos urbanos, son ubicados en puntos estrategicos dentro de las zonas que competen el estudio, complementando a un diseño fisico- espacial mas competitivo.
	Garitas 3,21x2,50x2,21		
	Señalizaciones 2,50x0,70		
	Bancas 3,10 x 0,44x0,44		
	Contenedores de basuras 1,0x0,58x0,73		
Areas De Transito Vehicular	Carrera 15 3,20.(Mts)	 Concreto fundido, con una textura simultanea a lo que es el adoquin rustico.	Concreto, apto para soportar tráfico vehicular.
	Calle 13 3,20.(Mts)		
	Carrera 5 3,00.(Mts)		
	Carrera 9 3,20.(Mts)		
Cicloruta	Carrera 15 1,20.(Mts)	 Cicloruta	Concreto, apto para soportar tráfico.
	Calle 13 1,20.(Mts)		
	Carrera 5 xxxxxxxxxxxxxxxx		
	Carrera 9 1,50.(Mts)		

*Ilustración 51.* Cuadro de componentes y lineamientos técnicos arquitectónicos- Elaborado por el grupo de trabajo.

### 5.4.1 Carrera 15- Propuesta.

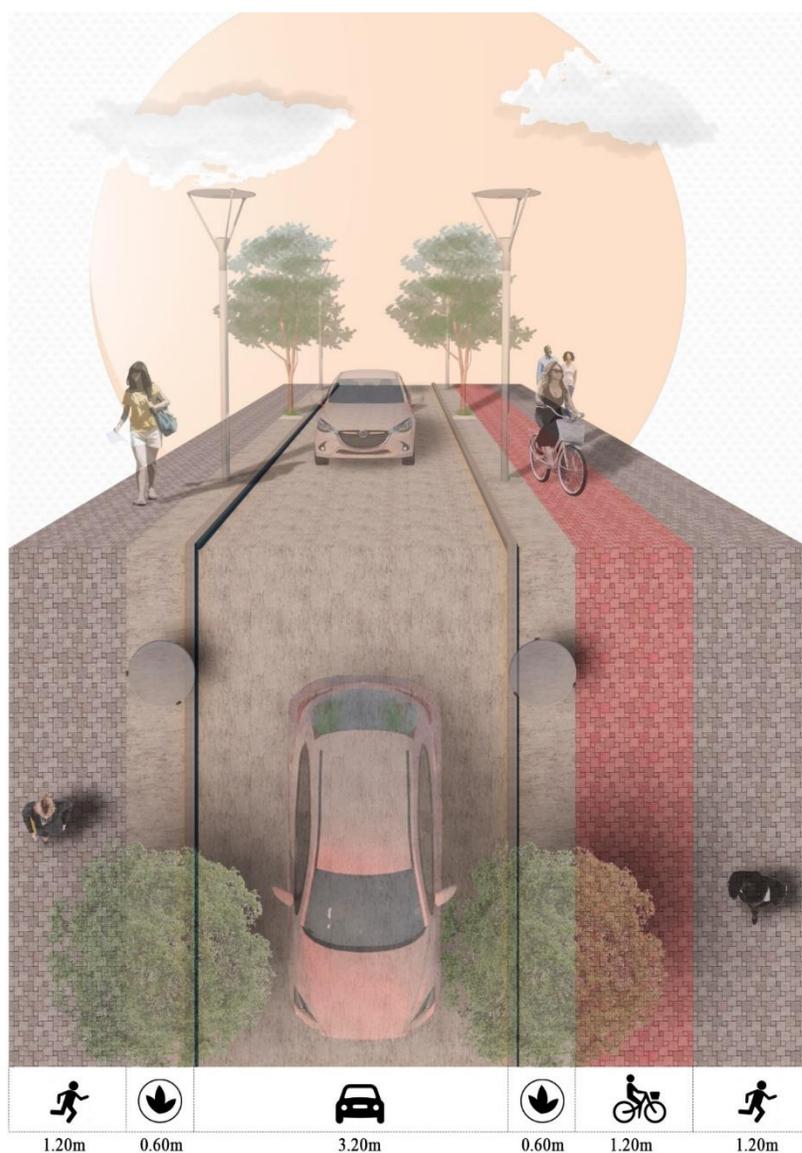
Se proyecta una vía en un solo sentido dotada de un ciclo ruta, espacio verde, con elementos complementarios y andenes para el peatón.



*Ilustración 52.* Propuesta grafica carrera 15- Elaborado por el grupo de trabajo.

### 5.4.2 Calle 13-Propuesta.

Se proyecta una vía en un solo sentido dotada de un ciclo ruta, espacio verde, con elementos complementarios y andenes para el peatón, esta vía está conectada con la carrera 15 y carrera 9 es decir un mismo diseño vial.



*Ilustración 53.* propuesta grafica calle 13- Elaborado por el grupo de trabajo.

### 5.4.3 Carrera 5-Propuesta.

Esta proyección cuenta con una vía en doble sentido dividida por un bulevar, en sus partes laterales dotada de elementos complementarios y andenes para el peatón.

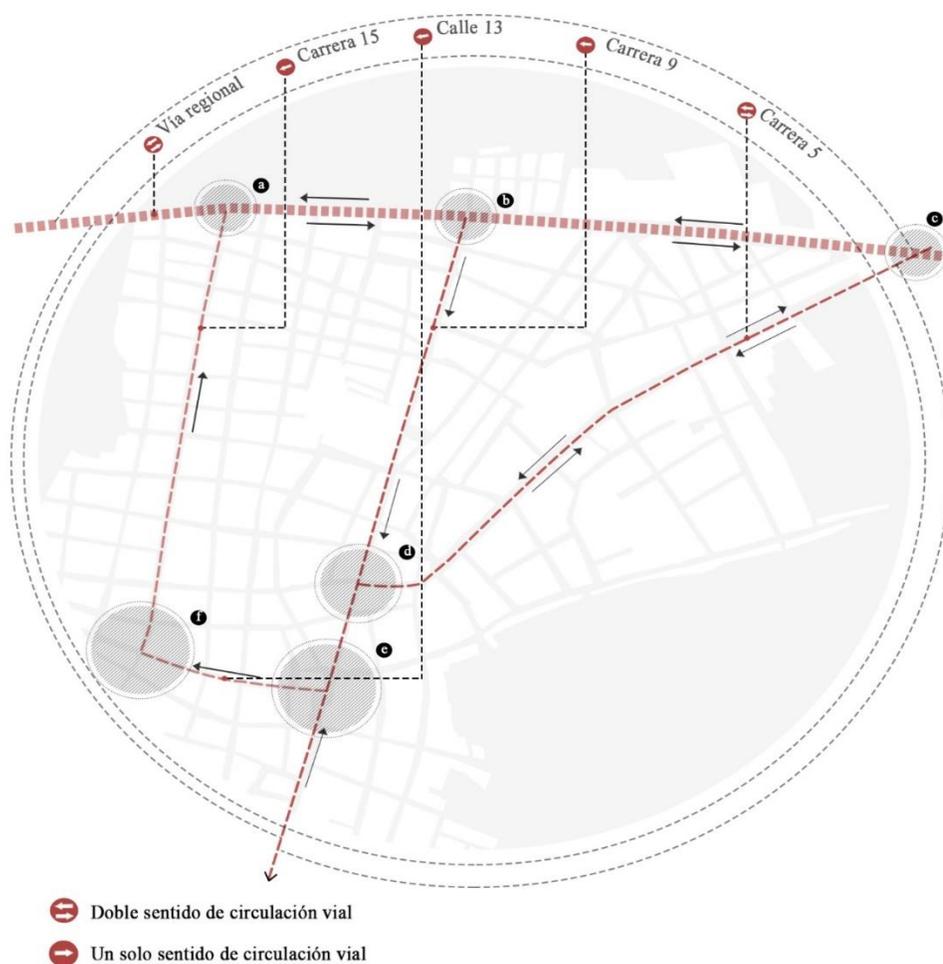


Ilustración 54. propuesta grafica carrera 5- Elaborado por el grupo de trabajo.

### 5.5 Sutura urbana de la carrera 5, carrera 9, carrera 15, calle 13

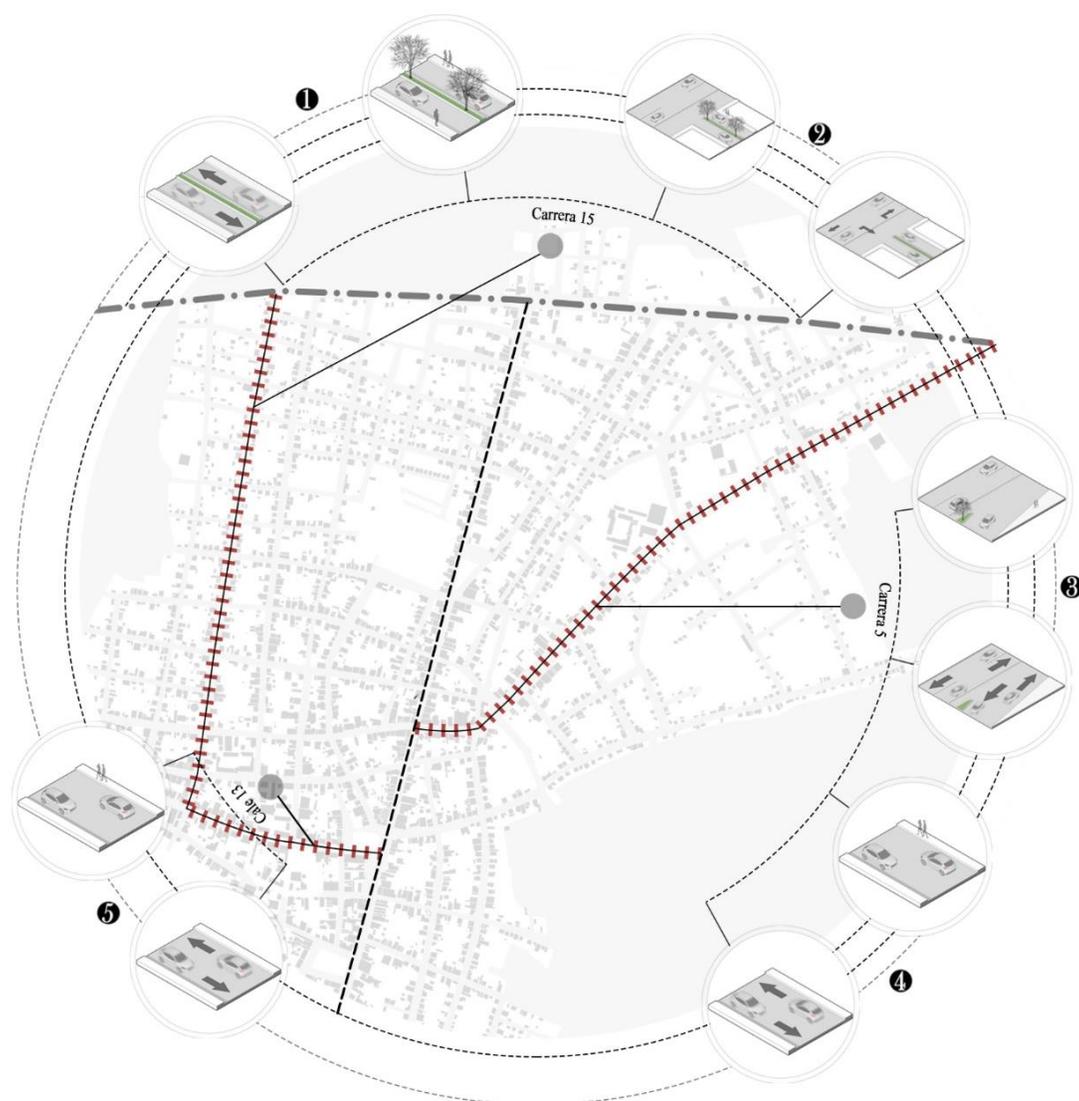
El planteamiento de una sutura urbana, con el fin de reorganizar la malla vial y todos los componentes que se ven afectados en ella, como un ejercicio de mejorar y aportar al desarrollo del territorio donde se realizó la investigación.

Se ilustra la propuesta general de diseño urbano, con el sentido y circulación de las vías: carrera 5, carrera 9, carrera 15, calle 13.



*Ilustración 55.* propuesta general del sentido de las vías- Elaborado por el grupo de trabajo.

El siguiente grafico describe las formas de acceder y transitar a cada calle.

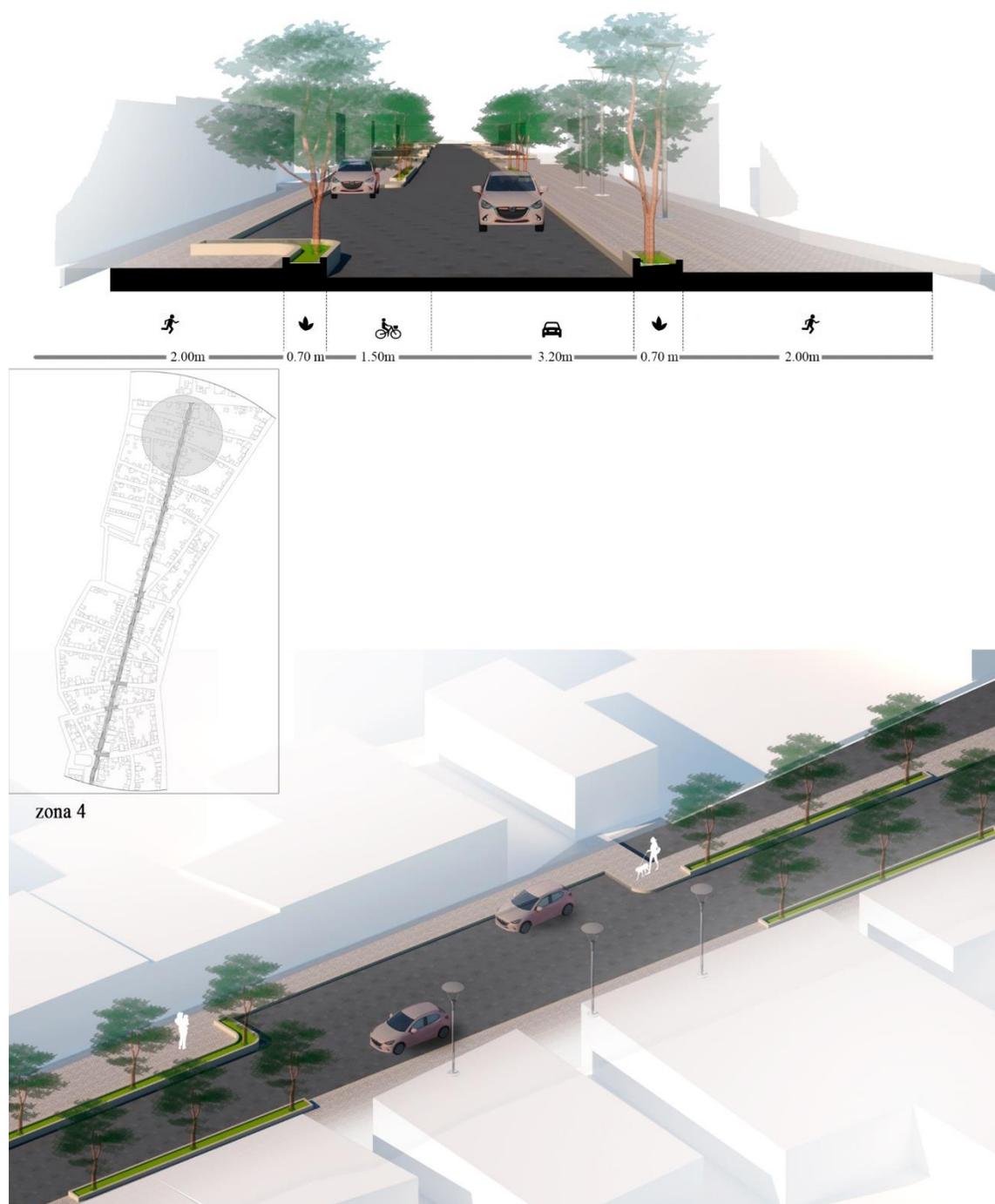


- ❶ Elementos compositivos de carrera 15    ❷ Acceso y salida de carrera 15    ❸ Acceso y salida de carrera 5    ❹ Elementos compositivos de carrera 5    ❺ Elementos compositivos de calle 13

*Ilustración 56.* propuesta general del acceso e intersección de las vías- Elaborado por el grupo de trabajo.

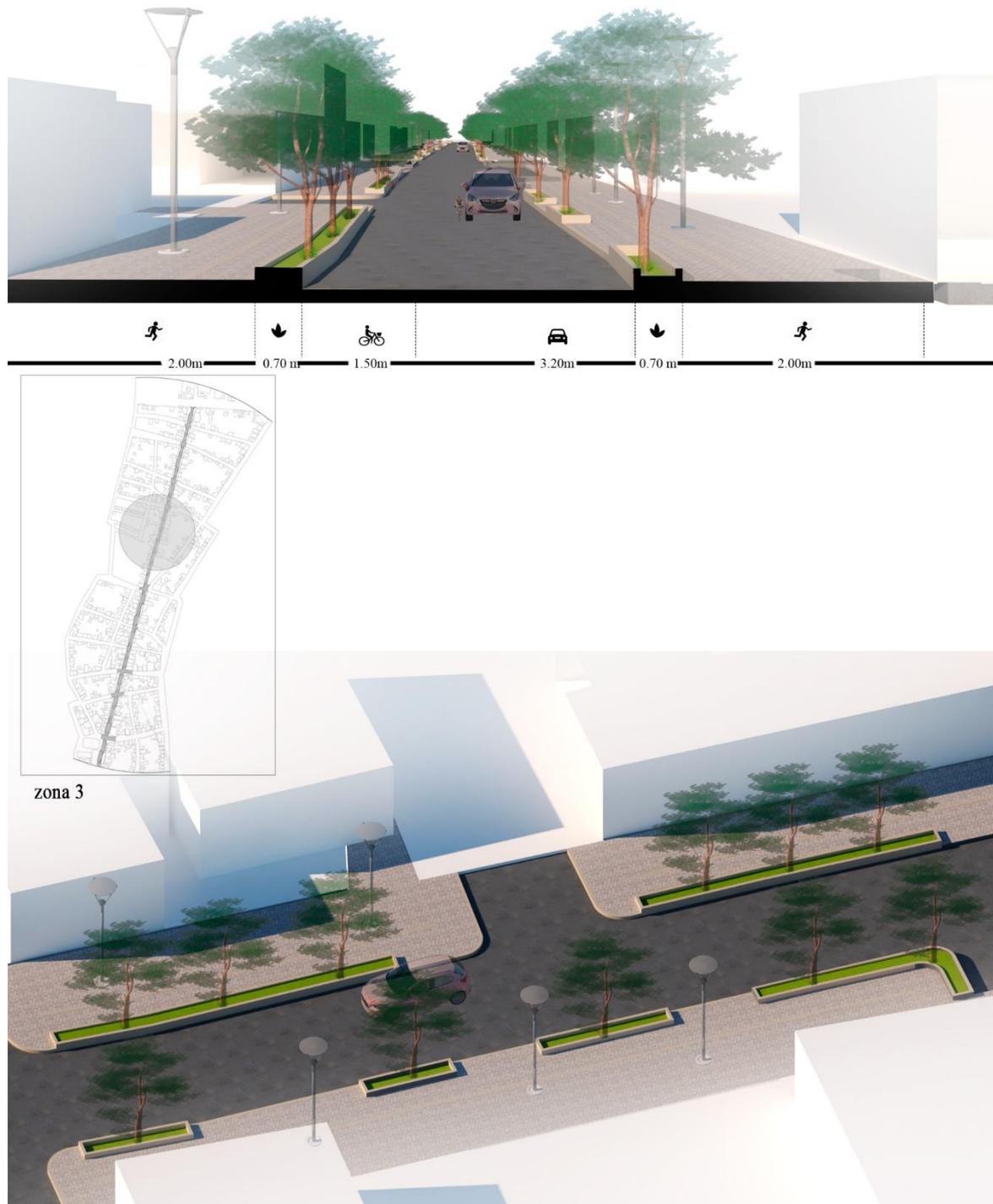
### 5.5.1 Gráfico específico de la propuesta para la Carrera 9 por zonas.

#### 5.5.1.1 Zona 4-Grafico.



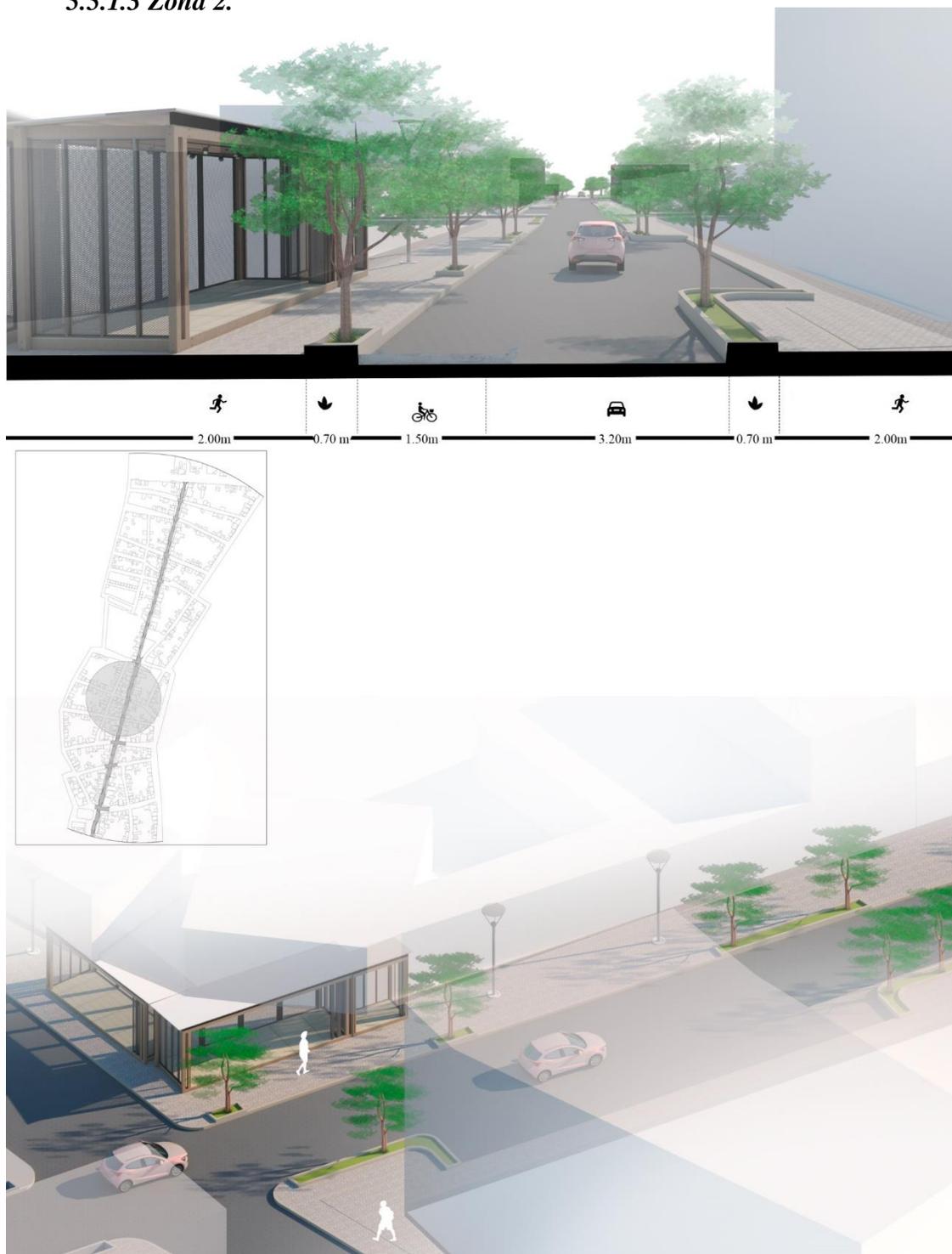
*Ilustración 57.* propuesta Específica del diseño vial de la carrera 9, zona 4 - Elaborado por el grupo de trabajo.

### 5.5.1.2 Zona 3.



*Ilustración 58.* Propuesta específica del diseño vial de la carrera 9, zona 3- Elaborado por el grupo de trabajo.

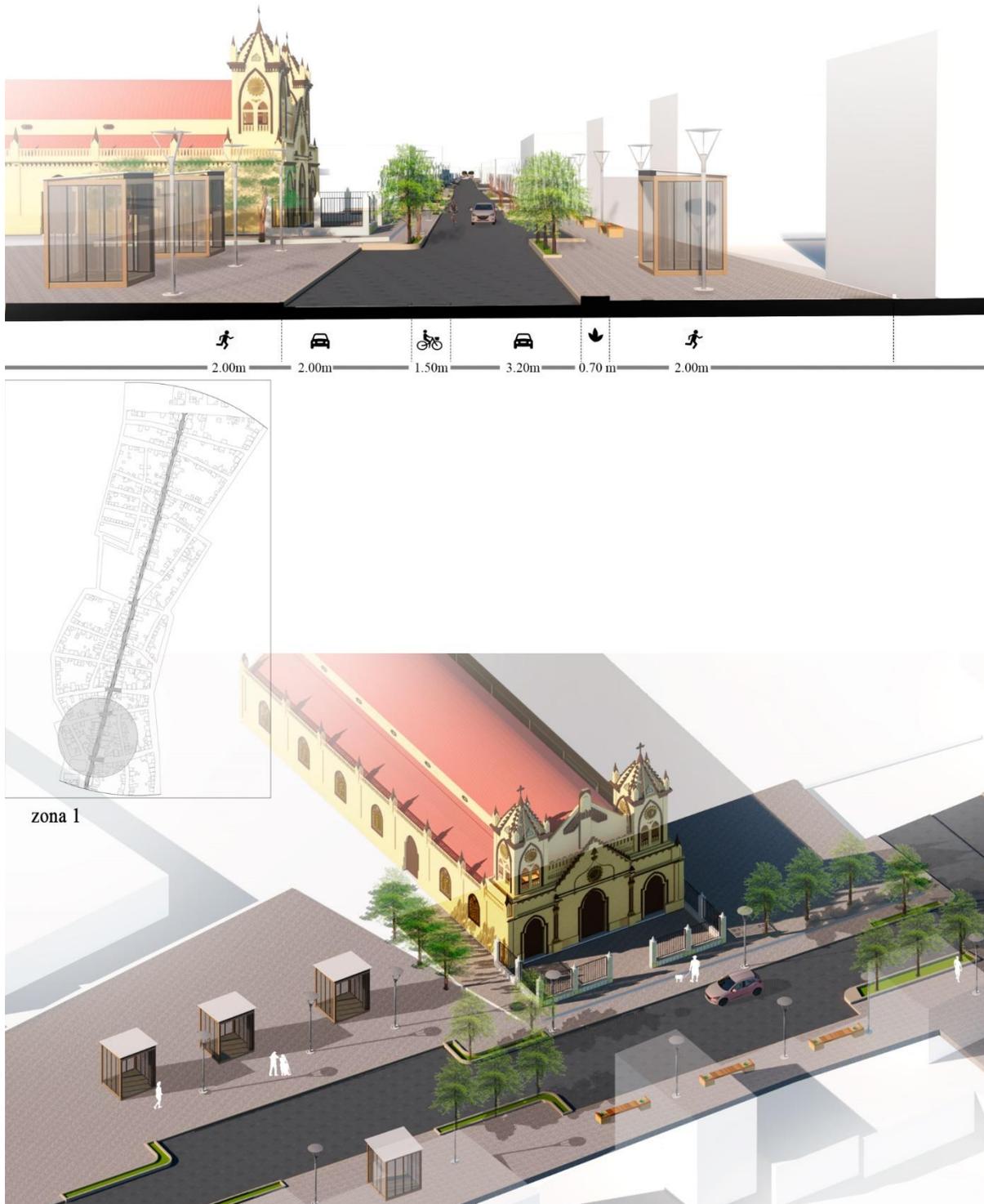
### 5.5.1.3 Zona 2.



*Ilustración 59.* Propuesta específica del diseño vial de la carrera 9, zona 2- Elaborado por el grupo de trabajo.

## LA CALLE, ESPACIO URBANO SOPORTE DE LA MOVILIDAD

### 5.5.1.4 Zona 1.



*Ilustración 60.* Propuesta específica del diseño vial de la carrera 9, zona 1- Elaborado por el grupo de trabajo.

*5.5.1.5 Peatonalización tramo calle 14 (Vía aledaña al Parque Marco Fidel Suarez).*



Aumentar áreas que favorezcan espacios públicos y que a su vez motiven a las personas a caminar por el sector, es crear nuevas culturas en la movilidad del municipio, es transformar la percepción de la calle en algo más que un objeto físico- espacial, es verlo como una pertenencia y de la sociedad que convive alrededor.

## Capítulo 6

### 6. Conclusiones

El estudio se realizó en la carrera 9, calle principal del municipio de san pedro sucre, promovido por las particularidades presentadas en sus espacios físicos, sociales, culturales, económicos y de movilidad.

Se destaca las particularidades entre los ambientes físicos y espaciales ya que estos nos ayudaron a determinar las falencias y carencias existentes en lo cual se pudo deducir la no movilidad sostenible o agradable en el sector y la no adecuación de una calle con componentes ideales para un buen tránsito que es necesario en esta zona por la gran relevancia de esta, en el municipio.

Aspecto ambiental: la ausencia de áreas verdes que conforten el lugar genera un entorno social incomodo e incluso de estrés en el ejercicio de las actividades, sin embargo, la comunidad no se cohíbe de realizar sus funciones en este espacio.

Aspecto físico-urbano: Los planteamientos de la calle, espacio urbano soporte de la movilidad, para la carrera 9 sector de estudio del municipio de san pedro, explicado en la documentación anterior no pueden ser aplicadas, comparadas en otro lugar ya que este es singular para el municipio.

Aspecto sociocultural: es mejorar la perspectiva del lugar, a más de un medio de servicio, que exista un sentido de pertenencia donde las personas se preocupen y adquiera la disciplina de estar y hacer parte de él, que sus hábitos tenga una coherencia con los elementos físico-espaciales de la calle.

Se concluyo con el objetivo general de la investigación, ya que en el estudio e interpretación de este se evidenció la necesidad de desarrollar una propuesta de movilidad adecuada, donde la

---

carrera 9 tenga las características de calle ideal para el confortable encuentro de los habitantes y ejecución de sus actividades.

Con todo lo evidenciado en el estudio, la planeación urbana del municipio se puede optar por los ideales y diseños propuestos en la carrera 9 que pueden ser relacionados con los temas arquitectónicos, urbanos, sociológicos, culturales, laborales e incluso políticos, formulando una serie de discusiones desde distintas disciplinas que se conviertan en un aporte para la proyección y ejecución. Es importante hacer partícipe a los planteamientos vigentes en el EOT municipal. Estas investigaciones y a la vez las propuestas formuladas se vuelven considerables a no dejarlas en una idea de solución, si no a colocarlas en prácticas y junto a esto la integración de otras disciplinas, con la comunidad.

### Referencias bibliográficas

- Andrearu. (2018). Panamá camina: una intervención urbana y creativa para vivir la ciudad. *Bid- mejorando vidas*.
- Arrue. (2009). Movilidad. En c. Dangond, j. Francois jolly, a. Monteoliva vilches, & f. Rojas parra, *algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en colombia desde la perspectiva del desarrollo humano* (pág. 490). Bogota: pap. Polít. Bogotá (colombia), vol. 16, no. 2, 485-514.
- Batjin, m. (1981). En b. Mijail, *cronotopos relacion entre tiempo y espacio* (págs. 84-85).
- Benavides, j. (2005/2006). *La ciudad*.
- Borja, j. (2012). *Espacio público y derecho a la ciudad*. Barcelona.
- Camagni, r. (2004). Economía urbana. *Investigaciones regionales*, 236.
- Dangond gibson, c., francois jolly, j., monteoliva vilches, a., & rojas parra, f. (2011). *Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en colombia desde la perspectiva del desarrollo urbano*. Bogota. Recuperado el 23 de 04 de 2019, de <http://www.scielo.org.co/pdf/papel/v16n2/v16n2a07.pdf>
- Di siena, d. (2011). *El espacio publico crea ciudad*.
- Duarte, c. (2013). *Movilidad avanza en la calle 13, gran estrategia de intervención en la vía*. Bogota.
- Gausa, m. (2001). Arquitectura y paisaje. En g. Manuel, *otras "naturalezas urbanas"* (pág. 27). Barcelona.
- Gehl, j. (2015). Conoce las intervenciones urbanas propuestas por gehl para puerto varas y puerto montt en chile. *Archdaily*.
- Higueras, e. (2009). Desarrollo urbano sostenible y criterios de diseño urbano para ordenaciones residenciales. En e. Higueras, *el reto de la ciudad habitable y sostenible* (pág. 5). Dapp.
- Holston, j. (2008). La ciudad modernista, la muerte de la calle. *Antipoda. Revista de antropología y arqueología*.
- Jacobs, j. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Estados unidos: capitan swing libros.
- Kaufmann, e. (2008). Movilidad. En c. Dangond, j. Francois jolly, a. Monteloiva viches, & f. Rojas parra, *algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en colombia desde la*

- perspectiva del desarrollo humano* (pág. 491). Bogota: pap. Polít. Bogotá (colombia), vol. 16, no. 2, 485-514, julio-diciembre 2011.
- Landa, h. (1976). *Terminología de urbanismo*. Mexico: méxico : centro de investigación, documentación e información sobre la vivienda, instituto nacional para el desarrollo de la comunidad rural y de la vivienda popular, 1976.
- Lynch, k. (1959). *La imagen de la ciudad*. Buenos aires: infinito.
- Martin, g. (2011). En g. Martin, *ciudades colombianas en transformacion* (págs. 134-135). Bogota: planeta colombiana s.a negocios corporativos.
- Martinez gaete, c. (2015). Calles para la gente, proyecto de mejoramiento urbano para mar de plata. *Plataforma urbana*.
- Medioambiente, r. (13 de septiembre de 2018). Premian a montería como ciudad sostenible del planeta por cuarto año consecutivo. *El espectador*, pág. 1.
- Monografias. (2003). *Las vias urbanas*. Elsan-pasca.
- Nakagawa, j. (2011). *El transporte como elemento de estructuracion urbana, hacia un equilibrado desarrollo urbano guiado por el transporte publico en la ciudad de sao paulo*. Catalunya: universidad politecnica de catalunya.
- Niño melgarejo, j. A. (2013). *Cohesion social a partir de espacios publicos en sectores de la ciudad que presentan segregacion espacial local*. Bogota.
- Niño-ramirez, a. (2010). *Espacio urbano y sentido. De las teorias urbanas al semanalisis*. Bogota: universidad de los andes.
- Pereira, i. (2018). Las 60 ciudades mas sostenibles del mundo. *Generacion anahuac*, 1.
- Programa de las naciones unidas para el desarrollo. (2019). *¿qué son los objetivos de desarrollo sostenible?* Pnud.
- Taborda, c. (16 de 08 de 2017). ¿por qué montería es la más sostenible? *El espectador*, pág. 1.
- Velasquez, c. (2015). *Espacio público y movilidad urbana-sistemas integrados de transporte masivo* . Barcelona.

**Anexos****Formato de Encuestas**

1- Rango de edad en el que se encuentra:

a- 12 a 18 años

b- 20 a 40 años

c- 40 a 70 años

2- A que zona del municipio pertenece:

a- Zona urbana

b- Zona rural

3- Qué actividad realiza usted en la carrera 9 del municipio

a- Solo tránsito.

b- Laboro en esta zona.

c- Obtengo servicios que ofrecen en la zona.

4- Realiza de manera cómoda su actividad en la carrera 9

a- Si

b- No

5- Cree usted que la carrera 9 se encuentra en óptimas condiciones para su uso y funcionamiento.

a- Si

b- No

6- Cree usted que la carrera 9 necesita una intervención de carácter urbano-arquitectónico.

a- Si

b- No

## Entrevistas

### Arquitecto- Ramiro José Caicedo

*“A nivel urbano percibo san pedro, como un municipio de alto movimiento en todos sus componentes (sociales, culturales, económicos, políticos) donde la carrera 9 es la principal protagonista de este ejercicio, percibiendo que su espacio no es el adecuado y no cuenta con las debidas condiciones para su buen funcionamiento, una solución urbana es plantear la carrera 9 en un solo sentido a su tránsito desde su iglesia Parroquia San Pedro Claver hasta el reconocido Parque San Martin”.*

### Señora Adalgisa Aguirre

Fue directora de la registraduría del municipio de san pedro sucre por más de 20 años, nació y creció en una vivienda ubicada en la carrera 9, Zona D en el centro del municipio. *“ la carrera 9 es un eje muy significativo para cualquier persona que habita en el municipio e incluso para el trazado urbano del mismo ya que es la vía principal que durante toda la historia ha comunicado nuestro municipio a nivel interno y externo; en mi interpretación a la problemática que esta calle vive, puedo inferir que se anexen vías alternas para el acceso al municipio es decir la reconocida calle San Agustín que parte desde la parte posterior de la iglesia (calle real) hasta lo que se reconoce como los chijetes y convertir la carrera 9 en un solo sentido de salida”.*

### Señor Jorge Luna- Residente de la carrera 9

Habitante del municipio en la zona urbana, reside en la carrera 9, la zona C en el centro del municipio. *“He vivido en esta zona más de 25 años he participado y percibido la historia, conformación y transformaciones de la calle y el municipio, actualmente, puedo expresar que las condiciones que ella presentan son de impactos negativos, partiendo de su estado físico, el caos que en ella ya se encuentra infiltrado debido a la multiplicidad de actividades de la que se contiene y las cuales son necesarias y se sirven muchos habitantes; para mi es momento de en primera instancia mejorar el aspecto físico ya que este pavimento cumplió su servicio, esta carrera para*

*que sea optima debería servir a un solo sentido para con ella garantizar que se ofrecerá un espacio para el peatón y aporte al desarrollo urbano de nuestro municipio el cual, vive en un constante crecimiento territorial y económico”.*