

# **PEATONALIZACIÓN Y SEMIPEATONALIZACIÓN: UN MODELO PARA RECUPERAR EL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO DE MEDELLÍN**

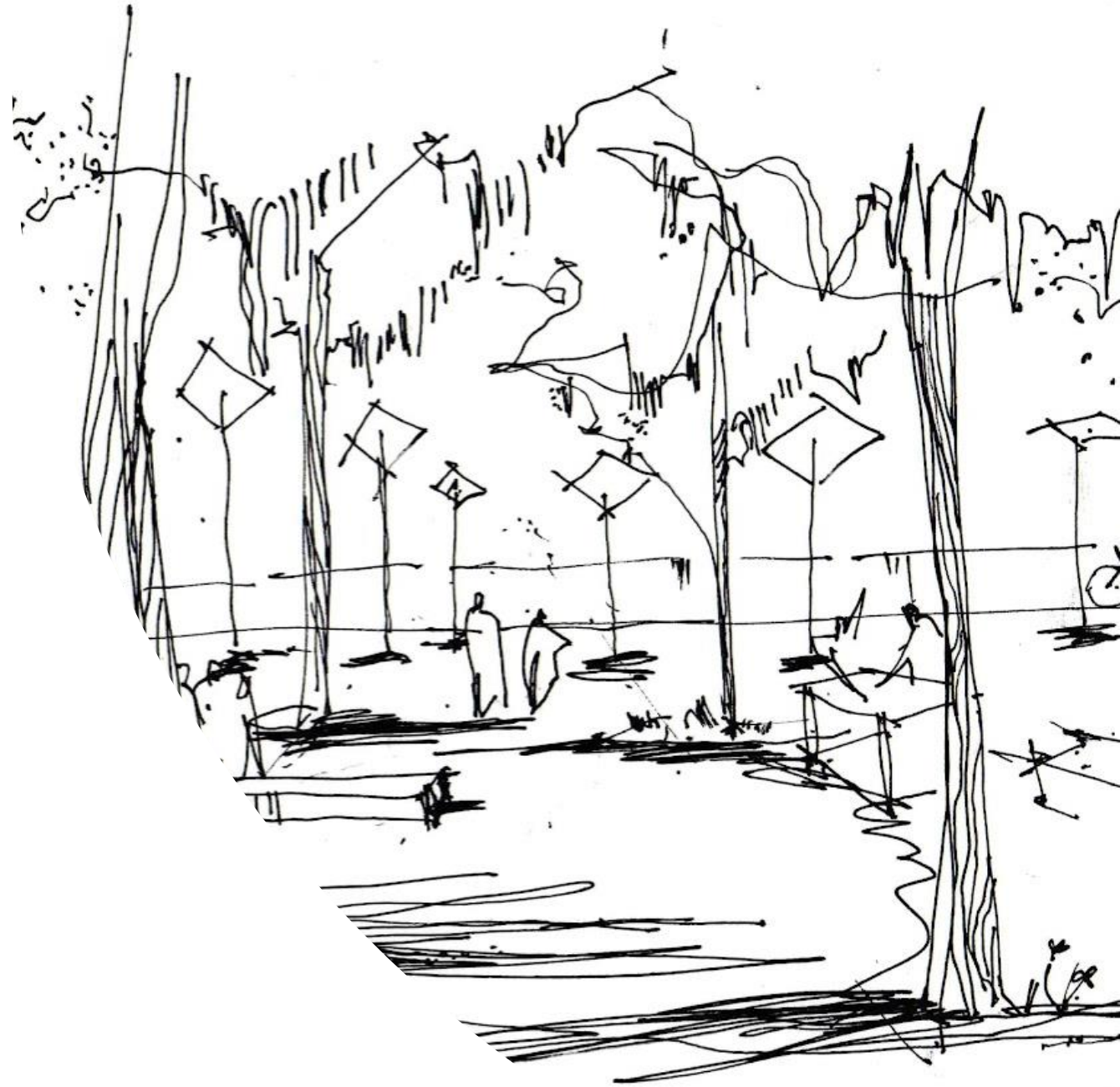
Matilde Tobón – Juan Pablo Jaramillo – Iván Sarmiento  
Universidad Nacional de Colombia sede Medellín

Conference MOVICI-MOYCOT  
Abril 2018

# CONTENIDO

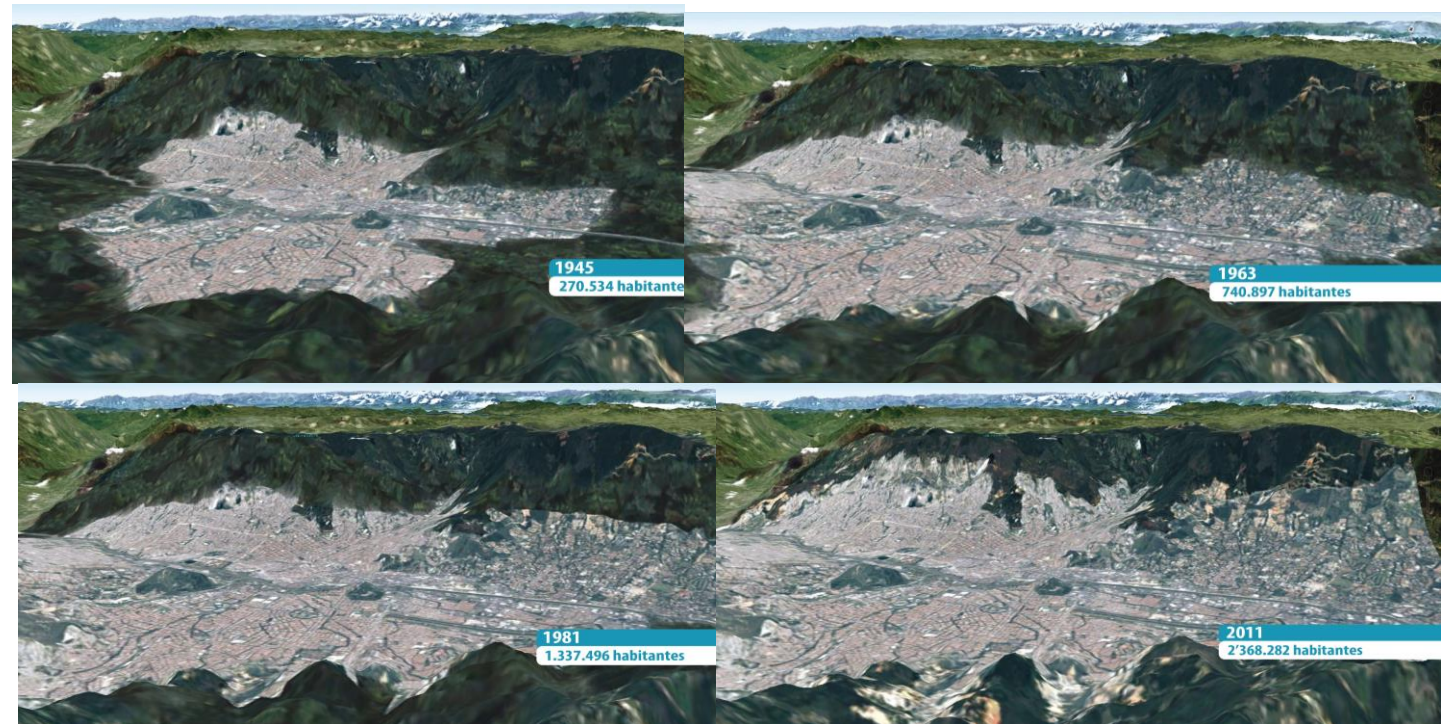
---

1. Introducción
2. Antecedentes
3. Metodología
4. Aplicación
5. Resultados
6. Conclusiones
7. Referencias



# 1. INTRODUCCIÓN

El acelerado crecimiento de Medellín durante el último siglo, pasando de 270 mil habitantes en 1945 a cerca de 2,3 millones en 2011, ha impedido la suficiente generación de espacios públicos. Aunque el gobierno local ha tenido algunos avances, todavía, las inversiones privilegian la infraestructura vehicular.



Expansión urbana Medellín 1945- 1963 – 1981 - 2011

# 1. INTRODUCCIÓN

## Motivación para ir al centro

- Compras
- Servicios
- Trabajo
- Estudio
- Ocio



## ¿Por qué usan el vehículo privado en Medellín?

- Comodidad
- Status social
- Trabajo
- Seguridad

# 1. INTRODUCCIÓN



*“Centro de Medellín: Recuperado de: <https://www.minuto30.com/asi-esta-la-movilidad-en-medellin-al-medioidia-de-este-jueves-23-de-febrero/344614/>”*



*“Centro de Medellín: Recuperado de: <https://www.minuto30.com/asi-esta-la-movilidad-en-medellin-al-medioidia-de-este-jueves-23-de-febrero/344614/>”*

# 1. INTRODUCCIÓN



“Paseo Junín: Recuperado de: <https://www.google.com.co/maps/@6.2510761,-75.5658191,2a,75y,10.96h,96.64t/data=!3m6!1e1!3m4!1syTJDzTnV0PCyTCmhhMIMdg!2e0!7i13312!8i6656>”



“Fotografía Carrera Junín con Pichincha 2013”

# 1. INTRODUCCIÓN



## ESPACIO PÚBLICO

- Es la materialización espacial de las relaciones sociales, siendo el principal índice de la calidad de vida de las comunidades urbanas.



## PROBLEMAS ESPACIO PÚBLICO

- Inversión
- Gestión
- Carencia de una cultura ciudadana que se apropie del territorio



## ACCIONES DE CIUDAD

- Desde el 2005 se han llevado a cabo importantes transformaciones urbanísticas, destacándose las políticas de peatonalización.

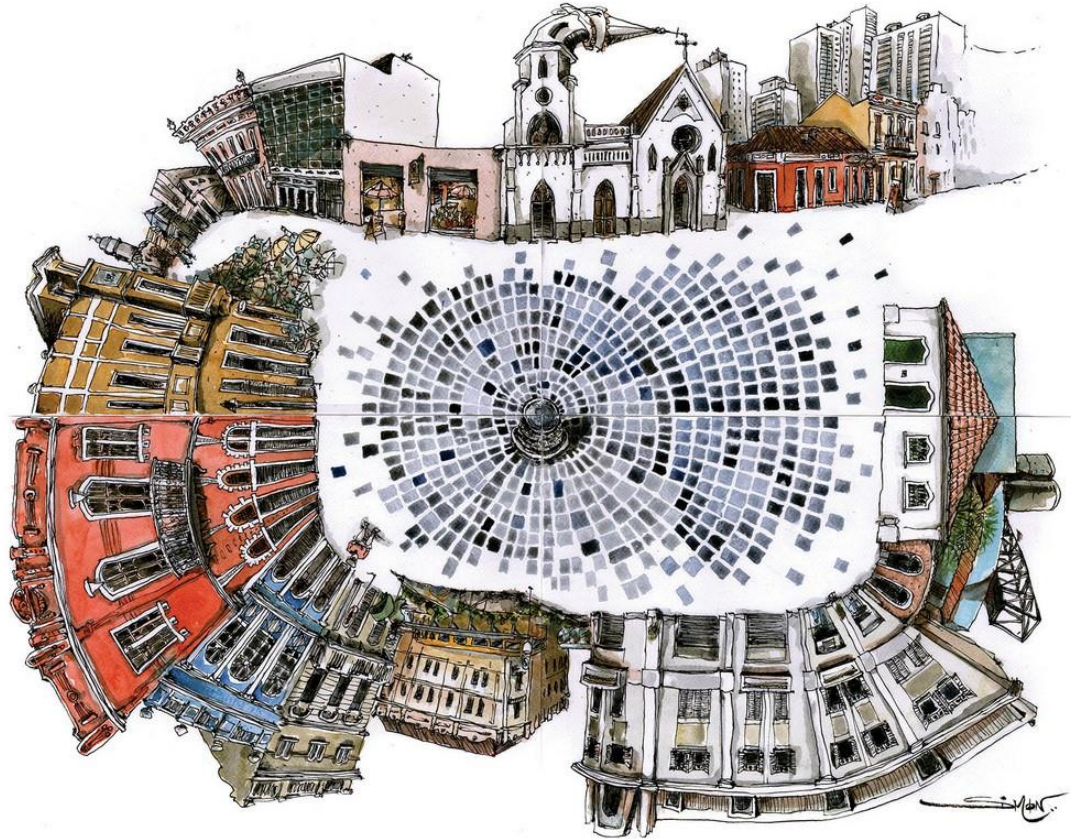


## CENTRO DE LA CIUDAD

- Quedó sometido a las funciones de circulación que privilegian a vehículos, así como la pavimentación y el endurecimiento de las áreas de antejardín, fomentando detrimento patrimonial y ambiental

## 2. ANTECEDENTES

La ciudad brasileña de Curitiba, como modelo de urbe del futuro, desarrolló su primer centro peatonal en 1972, antes del comienzo de la Red de Transporte Integrado ITN e implementó las siguientes medidas:



- Promovió la vivienda residencial en el centro.
- Estacionamientos limitados y acceso al transporte público para los residentes del sector.
- Contornear el centro tradicional por un anillo central de tránsito lento.
- La red vial fue jerarquizada, garantizando el espacio necesario al transporte masivo.
- Política de creación de áreas verdes.

Largo da Ordem 360 por Simon Taylor. Fotos: Divulgación.





## 2. ANTECEDENTES

Experiencias de Alemania, Suecia, Estados Unidos y el Reino Unido sobre el efecto de peatonalización, muestran un efecto económico positivo donde se aumentan las ventas al por menor, entre 20% - 40%, cuando ésta fue combinada con buenos diseños y suficientes estacionamientos.



Illustration of pedestrians crossing road, Ginza Tokyo

## 2. ANTECEDENTES

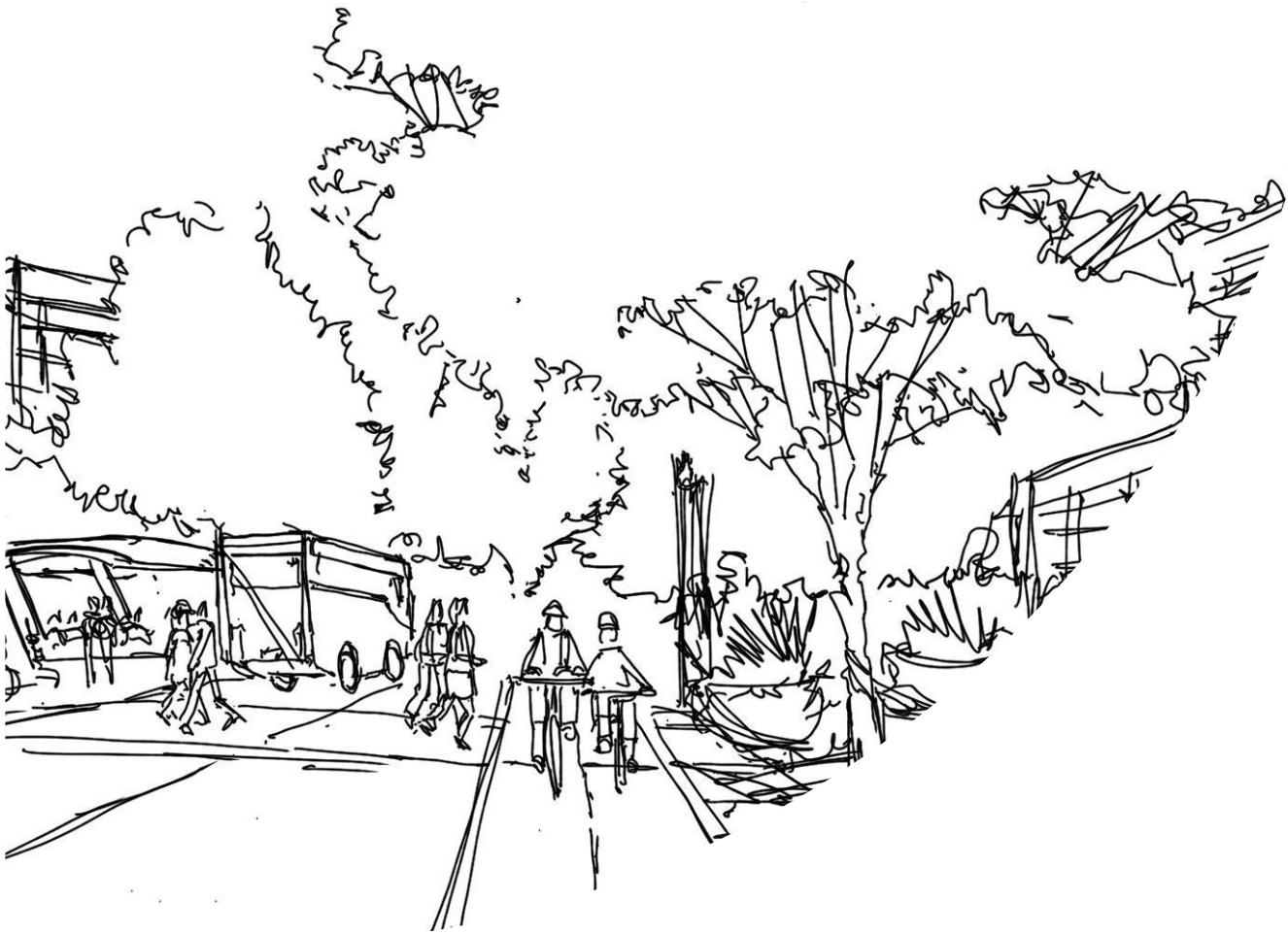


En Medellín las políticas públicas de los últimos gobiernos locales han enfocado sus esfuerzos en la recuperación del espacio público y la generación de una movilidad sostenible.

La **peatonalización** es dedicar toda la calzada de una vía para el uso preferencial de los peatones, y la **semipeatonalización** ampliar andenes y reducir la calzada vehicular para el paso restringido de vehículos.

Peatonalizar y semipeatonalizar la Carrera Carabobo, Junín, Bolívar y la calle Boyacá, significó un paso para dotar al Centro de un eje que articulara dinámicas claves para la ciudad, dado que el 25% de los viajes en Medellín se realizan a pie (2012).

*“Carrera Carabobo: Recuperado de:  
<http://ciudadarteycultura.blogspot.com/2010/05/voyerismo-social.html>”*



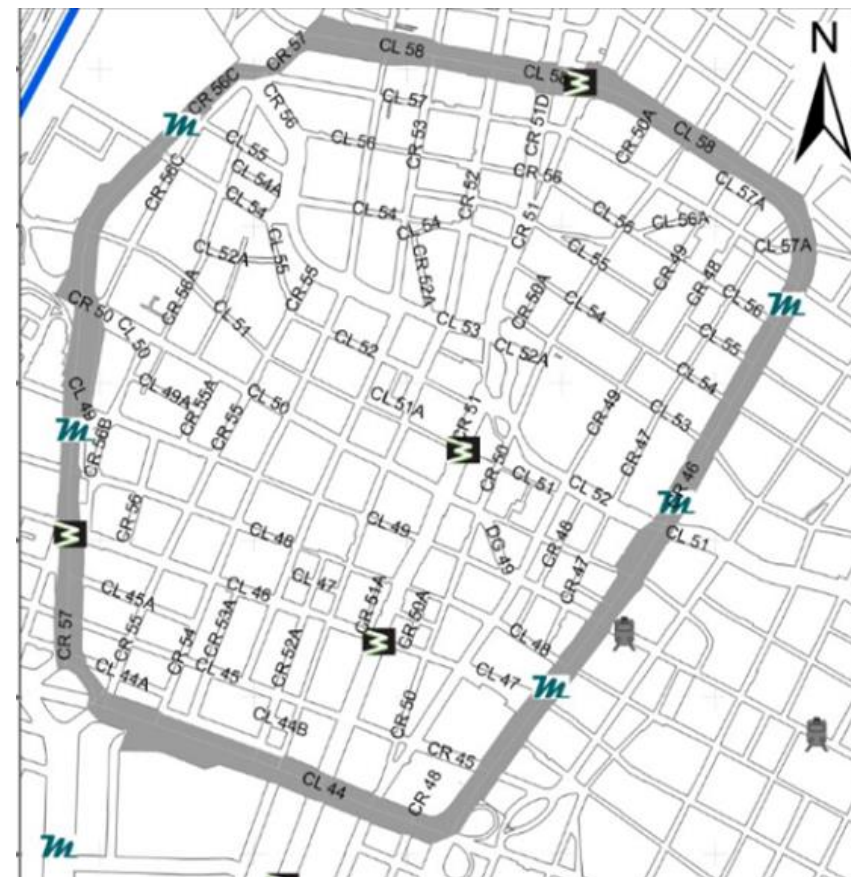
Se basa en las siguientes cuatro acciones :

1. Consulta de fuentes secundarias
2. Búsqueda de información primaria
3. Observación directa en campo
4. Planteamiento de soluciones de peatonalización y semipeatonalización

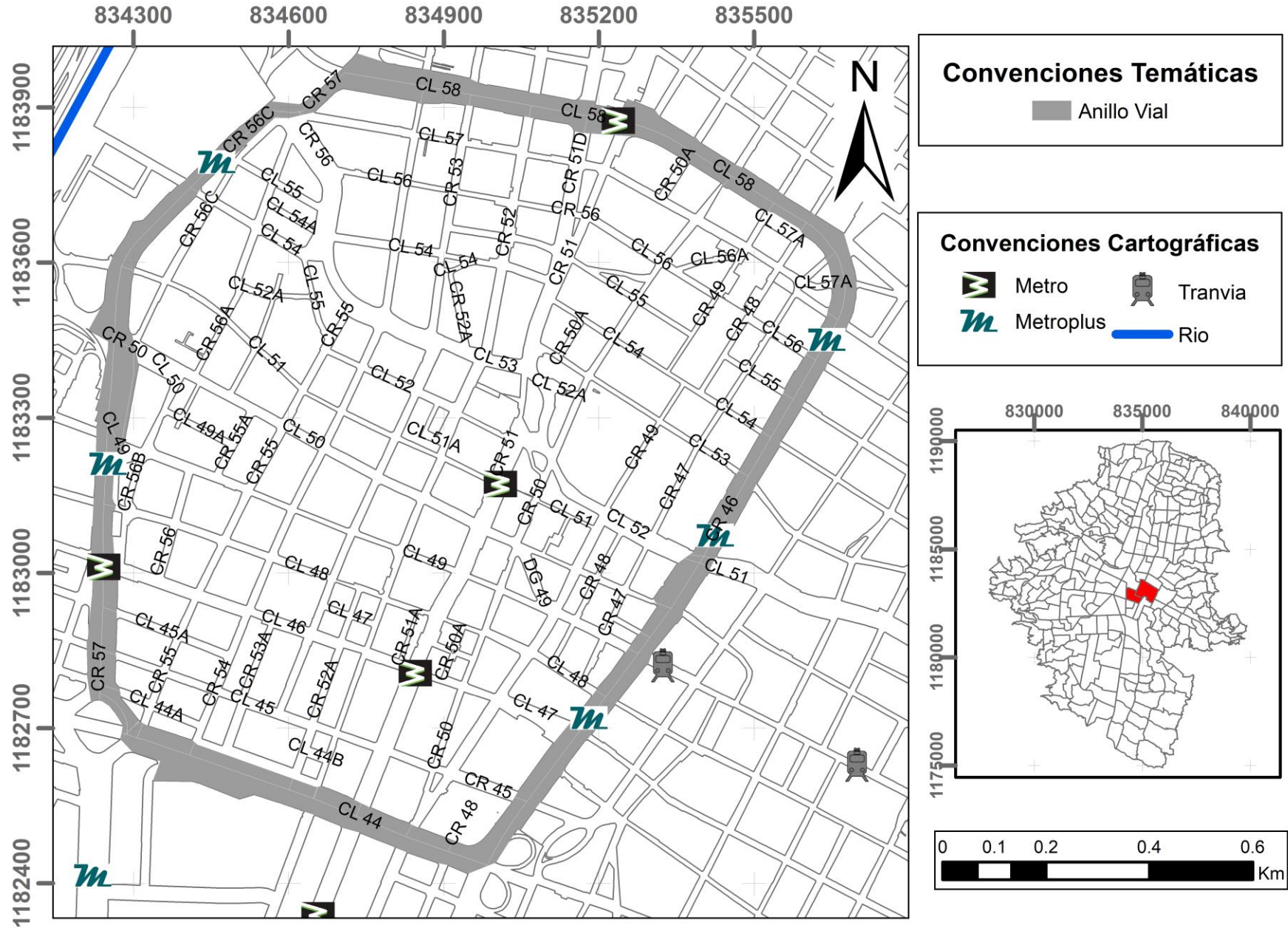
### **3. METODOLOGÍA**

# 4. APLICACIÓN

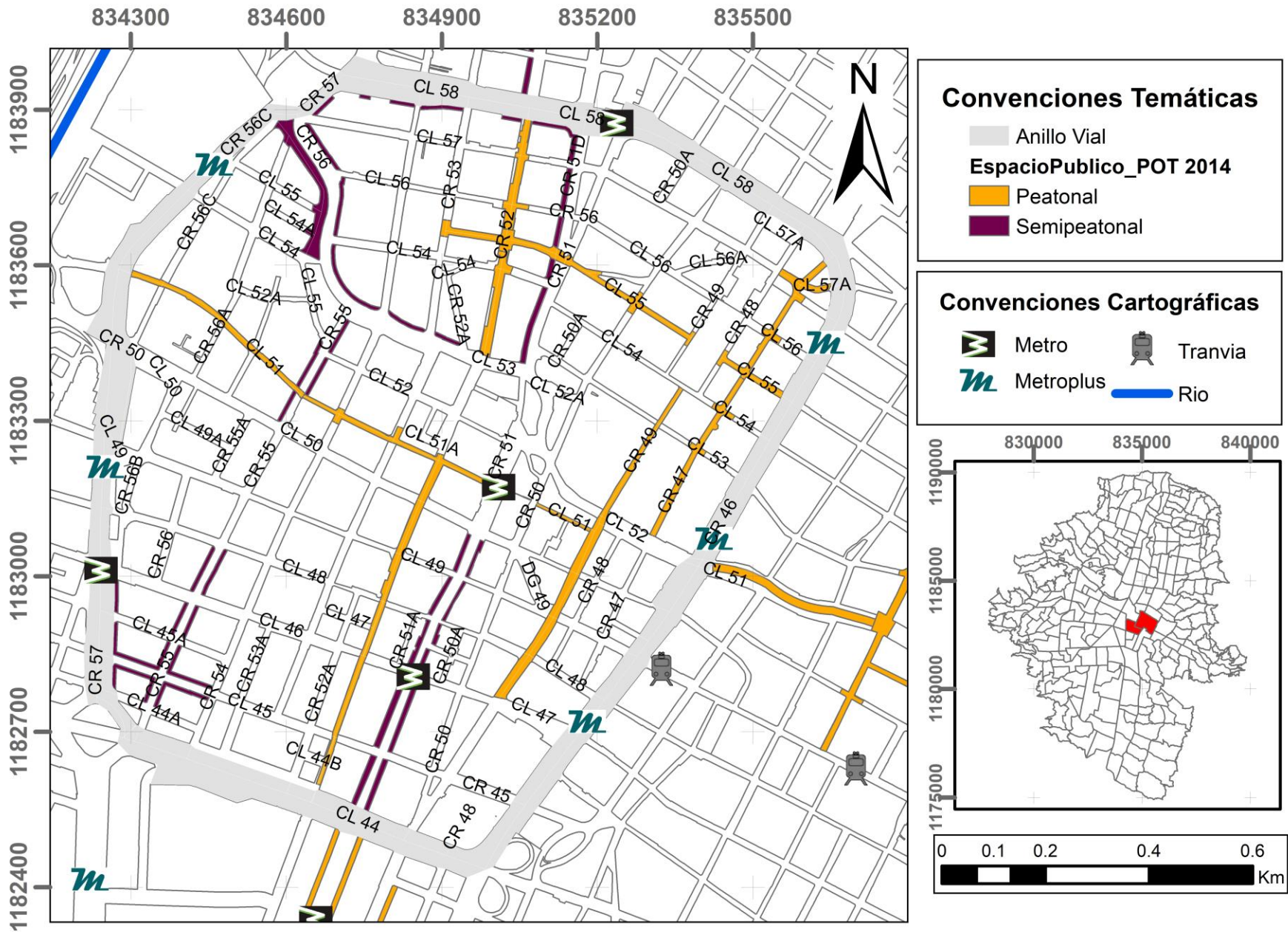
- Se establece un anillo vehicular entre la calle San Juan (calle 44), la avenida Oriental (carrera 56 y calle 48) y la Avenida del Ferrocarril (carrera 57). Área aprox. 2 km<sup>2</sup>.
- Se genera un anillo peatonal que enmarca el perímetro del centro histórico dentro del circuito de tráfico vehicular.
- Implementación de horarios exclusivos de carga y descarga de mercancía.



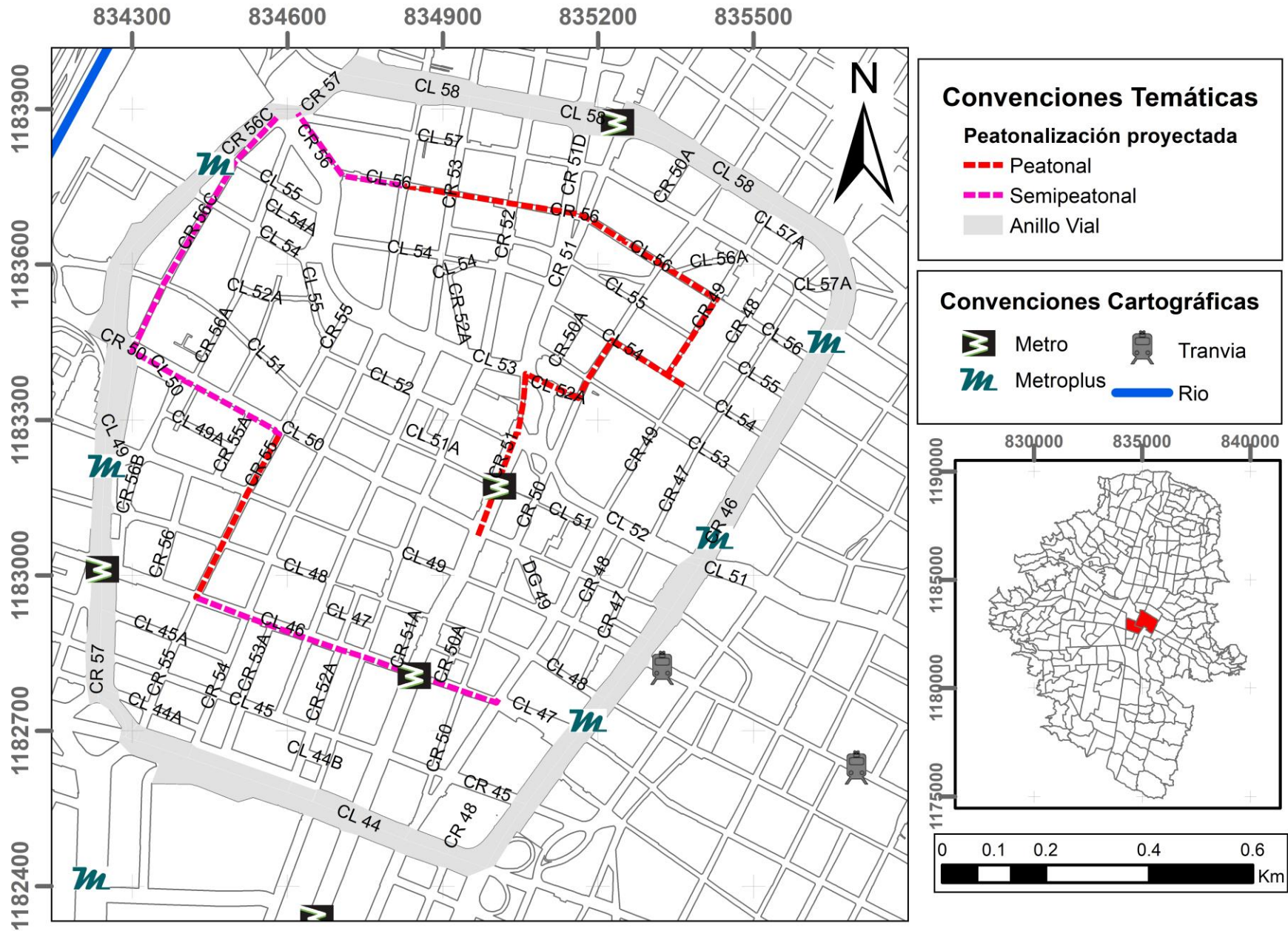
# Propuesta de circuito vial Centro de Medellín



# Espacio Público POT 2014 Centro de Medellín

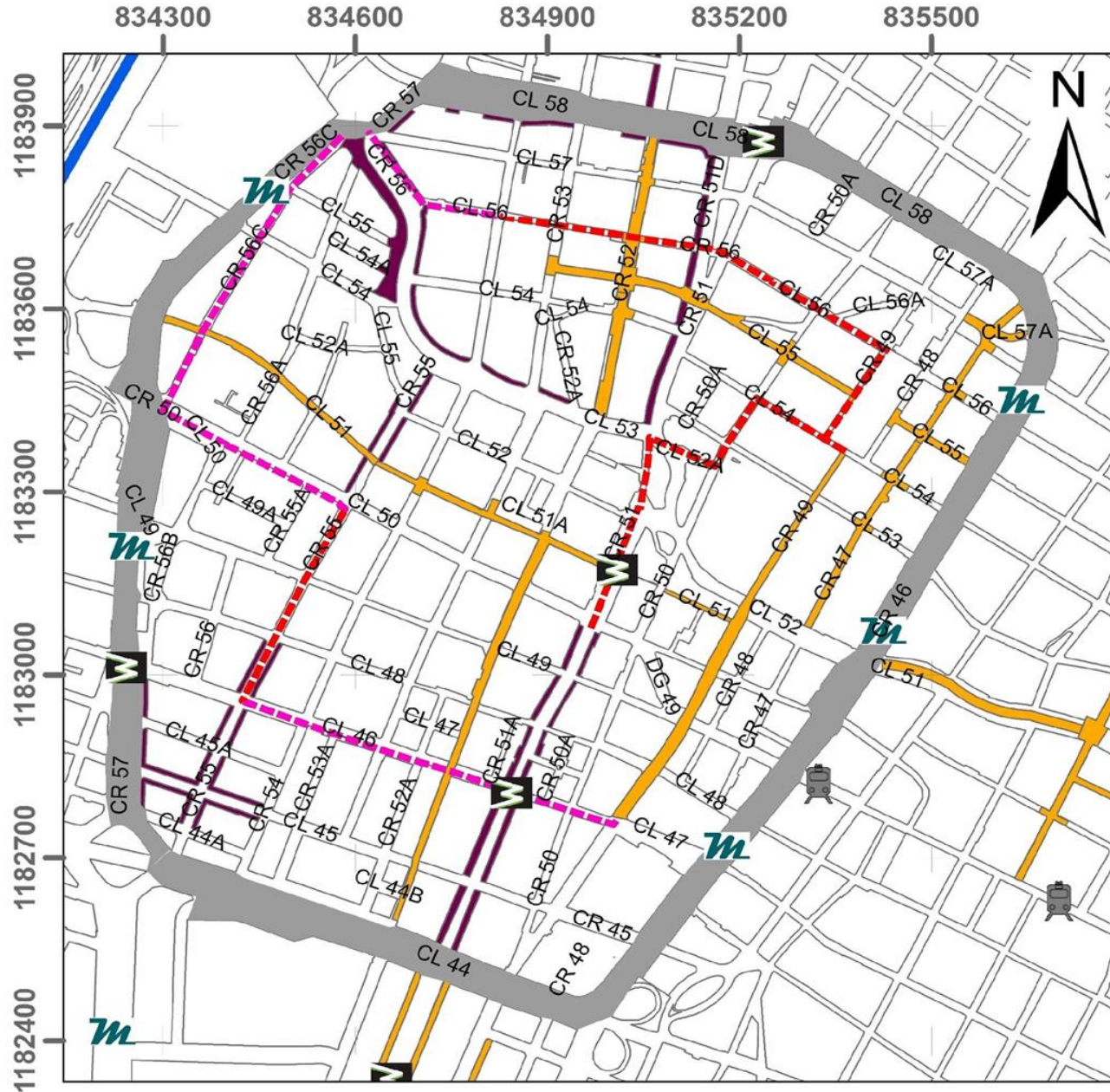


# Propuesta de peatonalización Centro de Medellín





# Propuesta de circuito de Peatonalización Centro de Medellín



## Convenciones Temáticas

### Peatonalización proyectada

- Peatonal
- Semipeatonal

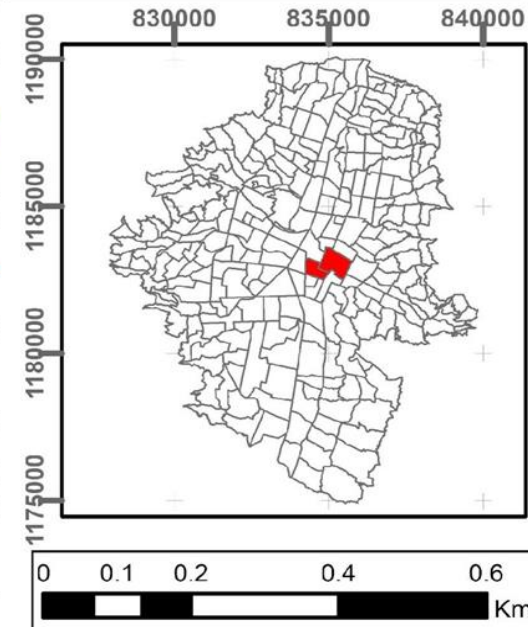
Anillo Vial

### EspacioPublico\_POT 2014

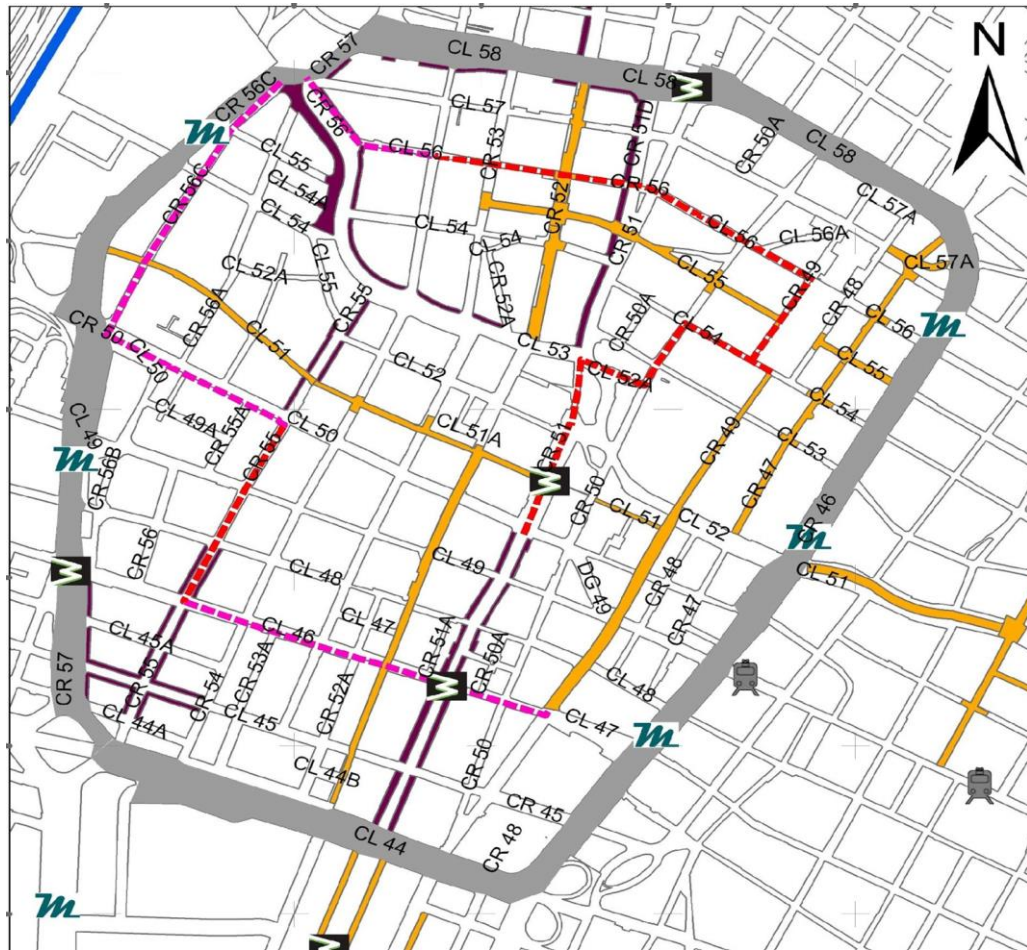
- Peatonal
- Semipeatonal

## Convenciones Cartográficas

- Metro
- Tranvia
- Metroplus
- Rio



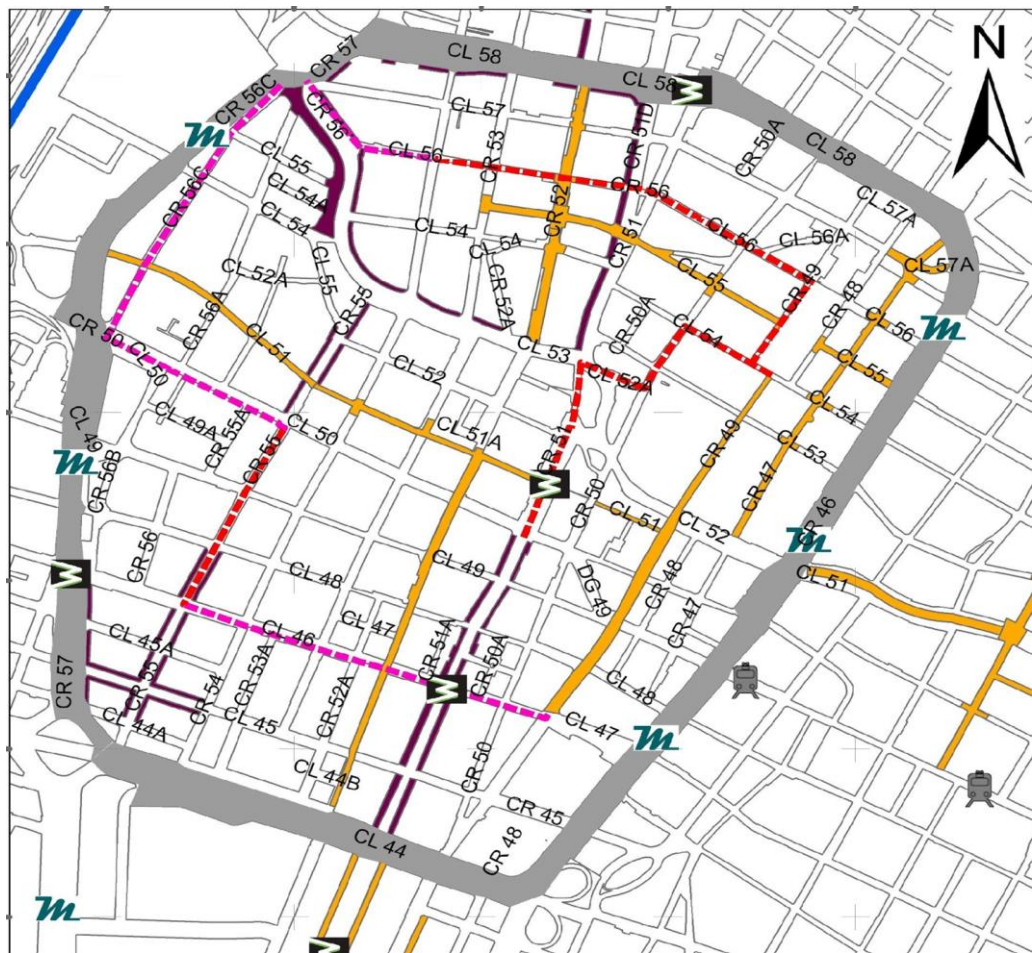
# 5. RESULTADOS



“Distinción de tramos de peatonalización y semipeatonalización”

TRAMO	PEATONALIZACIÓN	SEMIPEATONALIZACIÓN
Calle 56 (Zea) entre Carrera 49 y Carrera 56	Carrera 49 - Carrera 54	Carrera 54 - Carrera 56
Carrera 56 (Avenida de Greiff) entre Calle 56 y Calle 57		Calle 56 - Calle 57
Carrera 56C entre Calle 56 y Calle 50		Calle 56 - Calle 50
Calle 50 (Colombia) entre Carrera 56C y Carrera 55		Carrera 56C - Carrera 55
Carrera 55 (Tenerife) entre Calle 50 y Calle 46	Calle 50 - Calle 46	
Calle 46 (Maturín) entre Carrera 55 y Carrera 49		Carrera 55 - Carrera 49 (mejora mobiliaria)
Carrera 49 (Junín) entre Calle 47 y Calle 54		Calle 47 - Calle 54 (mejora mobiliaria)
Calle 54 (Caracas) entre Carrera 49 y Carrera 50	Carrera 49 - Carrera 50	
Carrera 50 (Palace) entre Calle 54 y Calle 52A	Calle 54 - Calle 52	
Calle 52A Entre Carrera 50 y Carrera 51	Carrera 50 - Carrera 51	
Carrera 51 (Bolívar) Entre Calle 52A y Calle 44	Calle 52A – Calle 50	Calle 50 – Calle 44
Carrera 49 (Junín) entre Calle 56 y Calle 54	Calle 56 – Calle 54	

# 5. RESULTADOS



Tipo	Peatonalización	Semipeatonalización
Km vías POT 2014	8.6	5.6
Km Proyectados	1.9	1.8
Km Totales	10.5	7.4

# 5. CONCLUSIONES

- Se desarrolla un planteamiento integral e interdisciplinar, el cual debe ser concebido desde un enfoque ambiental, cultural, social y de movilidad, debido a las dinámicas propias que se viven en el Centro de Medellín.
- Desde el aspecto ambiental, se pretende desarrollar una medida para mejorar la calidad del aire, producto de las altas emisiones de gases y la falta de vegetación.
- Para que el proyecto sea exitoso se debe garantizar la seguridad y el mismo espacio público.
- Se recomienda realizar un ejercicio de microsimulación que permita medir el comportamiento de los diferentes modos y la operación del transporte público.
- Se debe analizar el impacto que estas restricciones de espacio van a tener en los usuarios de vehículos privados que deberán optar por cambios modales y en los parqueaderos ubicados al interior del anillo vehicular.
- El corredor debe unir puntos de interés para que el flujo peatonal constante garantice el resurgimiento de la zona. Entendiendo al centro de Medellín como un lugar de oportunidad en el que se consolida una ciudad competitiva y sostenible económica y ambientalmente.

**MUCHAS GRACIAS**



# 7. REFERENCIAS

P. D. Department of Economic and Social Affairs, “World Urbanization Prospects: The 2014 Revision,” Nueva York, 2015.

E. Waldron, L. Salamanca, and C. González, “Análisis de la estructura y composición de las principales variables demográficas y socioeconómicas del Censo 2005,” 2008.

Alcaldía De Medellín, “Acuerdo 48 de 2014,” *Gaz. Of.*, vol. 4267, no. 3600, pp. 1–877, 2014.

Área metropolitana del Valle de Aburrá, “Encuesta Origen y Destino de Hogares 2012,” Medellín, 2012.

Alcaldía de Medellín, “Plan de Desarrollo Local: Comuna 10 La Candelaria.” Medellín, 2015.

Vicealcaldía de Planeación y Gestión Territorial, “Plan de Gestión de la Intervención integral del Centro,” Medellín, 2015.

A. Garcia Espuche, T. Navas, and C. de C. C. de Barcelona, *La reconquista de Europa =La reconquesta d’Europa* : Diputación Provincial de Barcelona, 1999.

Z. B. Jordi and Muxí, *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. 2000.

S. Leetoy López and D. Zavala Scherer, “La recuperación del espacio público y la evolución del patrimonio común,” *Kamchatka Rev. análisis Cult. ISSN 2340-1869, N.º. 9, 2017 (Ejemplar Dedic. a Memorias transatlánticas y creación Colect. págs. 465-483, no. 9, pp. 465–483, 2017.*

# 7. REFERENCIAS

J. Gandara and A. Mills, “Successful Master Plan Implementation in Curitiba, Brazil, And Its Positive Effects on Urban Tourism,” *Tour. Travel Res. Assoc. Adv. Tour. Res. Glob.*, Aug. 2016.

J. Rabinovitch and J. Hoehn, “A sustainable urban transportation system,” *Energy Sustain. Dev.*, vol. 2, no. 2, pp. 11–18, 1995.

D. Bartolomé, Consultoría Consuegra Servicios, and E. Nuevos Madrid, “Informe de Resultados Plan de movilidad urbana sostenible,” Madrid, 2013.

H. Dittmar and G. Ohland, “The New Transit Town: Best Practices in Transit-Oriented Development,” *Transportation (Amst)*., vol. 71, no. i, p. 253, 2004.

Alcaldía de Medellín, “Plan de desarrollo Medellín cuenta con Vos 2016-2019,” 2016.

A. Echeverri and F. M. Orsini, “Informalidad y urbanismo social en Medellín,” *Sostenible?*, no. 12, pp. 11–24, 2011. A. Betancur, *La Ciudad: Medellín en el cincuentenario de su fundación : pasado-presente-futuro*. ITM, 2003.