

Análisis y alternativas de flujo peatonal para la comunidad universitaria sobre la Calle 42.

Phillip Aranaga. Estudiante de Arquitectura

bparanagat@ut.edu.co

Universidad del Tolima

Arq. Andres Francel

aefrancel@ut.edu.co

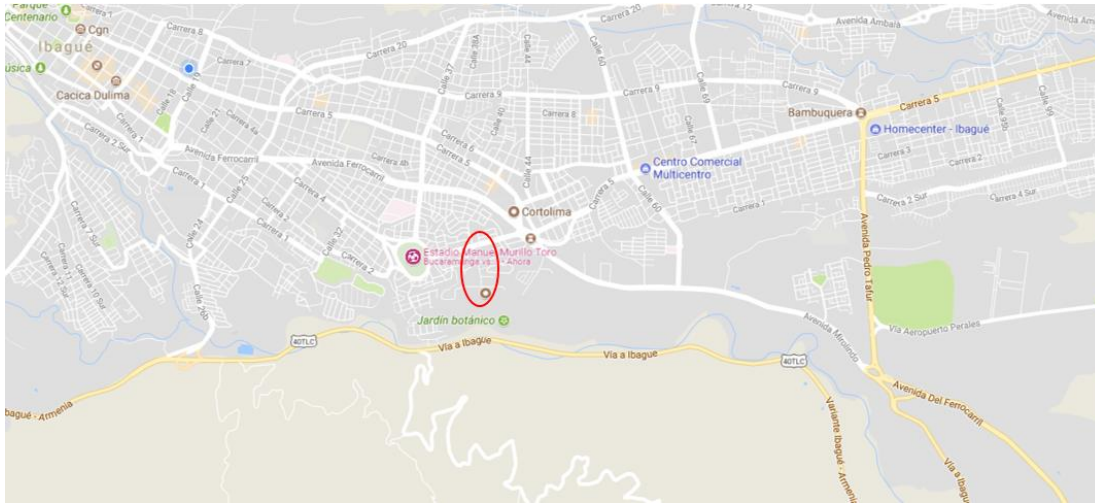
RESUMEN

Teniendo en cuenta los conflictos y problemas que se presentan en la Calle 42 entre Cra 4 y Cra 1 (via principal de acceso a la Universidad del Tolima), como el mal estado de los andenes, los trancones, los autos mal parqueados, los autos de servicio publico esperando pasajeros, la inseguridad, la falta de señalizacion, ect, nos vemos en la necesidad de encontrar las mejores alternativas para garantizar la seguridad y constante flujo de la comunidad universitaria, además el de los vecinos del sector al transitar por esta via, con el fin de promover la integración ciudadana capaz de responder ante las necesidades de las personas y los conflictos generados dentro o fuera de las instituciones públicas y los centros educativos, creando espacios de trabajo y desarrollo comercial e institucional con respecto a los intereses de los estudiantes. Dano lo anterior la comunidad Universitaria y los miembros de la sociedad vecinal quedarán agradecidos con la posibilidad de un desarrollo de ese tipo, ya que no debe ser un proyecto costoso, sino eficiente y eficaz ante el trabajo y el desarrollo de los estudiantes y de las personas en general.

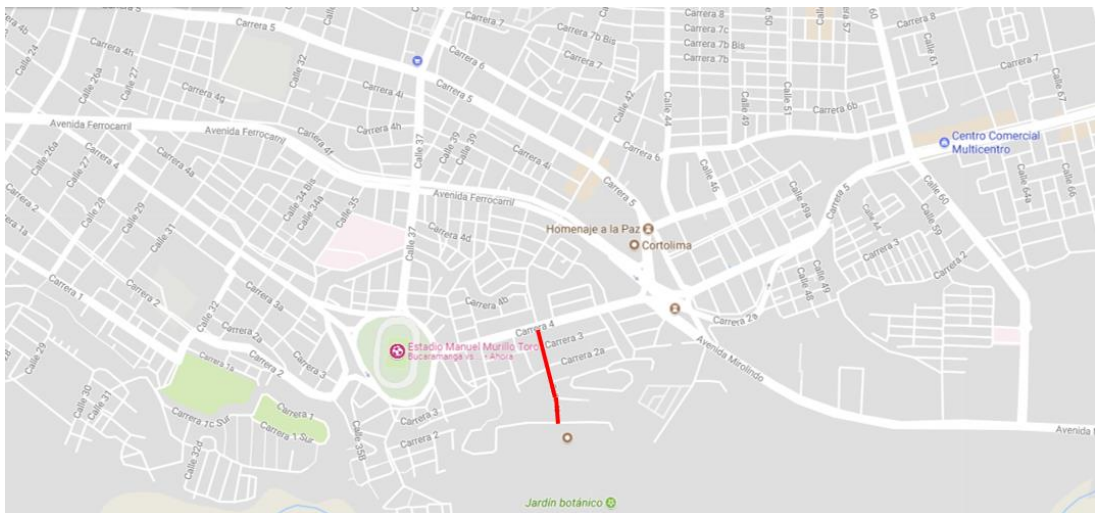
ABSTRACT

Having the conflicts and problems that appear in the Street 42 between Avenue 4 and 1 (route of access to the University of Tolima), like poor condition of platform, car badly parked, the public service cars waiting passengers, the insecurity, for the absence of signaling, etc., we meet in the need to find the best alternatives to guarantee the safety and constant flow of the university community, in addition to the neighbors of the sector to this route, in order to promote the civil integration capable of answering before the needs of the persons and the conflicts generated inside or out of the public institutions and the educational centers, creating work places and commercial and institutional development with regard to the interests of the students in it bears in mind that the University community and the members of the local society will remain been grateful with the possibility of a development of this type, since it must not be a costly, but efficient and effective project before the work and the development of the students and of the persons in general.

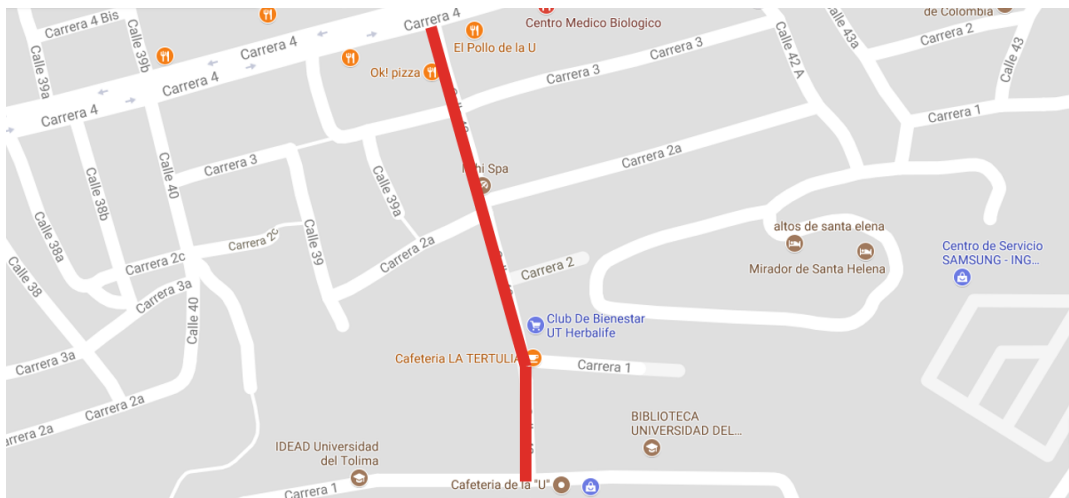
LOCALIZACIÓN



Fuente: google masp / Ibagué / CII 42 Cra 4 estadio-entrada UT
Elaboración propia / 2017



Fuente: google masp / CII 42 Cra 4 estadio-entrada UT
Elaboración propia / 2017



Fuente: google masp / CII 42 Cra 4 estadio-entrada UT
Elaboración propia / 2017

INTRODUCCIÓN

La vía que se ubica entre la calle 42 con carrera cuarta estadio hasta la entrada de la universidad del Tolima, ubicada en la calle 42 con carrera primera, según ubicamos en las imágenes de localización, posee una extensión vial de aproximadamente 500 mts lineales, contando 4 cuadras desde la calle 42 con cuarta estadio, Hasta el campus universitario en su entrada principal.

Teniendo en cuenta que la universidad del Tolima acoge aproximadamente 22.000 estudiantes a distancia y presencial, y la gran mayoría de ellos no poseen recursos económicos suficientes para el uso de transporte particular, por ende vemos la gran afluencia de estudiantes desplazándose en esta vía de acceso sin las garantías idóneas para el tránsito y flujo libre dentro de los andenes debido a su corta dimensión y mal estado, además muchos de los transeúntes usan la calzada para desplazarse de una forma más ágil pero insegura, debido al alto tránsito de vehículos de carga y descarga, vehículos particulares, vehículos de servicio público, motocicletas, además de ello no existe una adecuada ciclo vía o ruta de bicicletas. Estas situaciones han generado momentos de conflicto entre automóviles y transeúntes, de allí surge la necesidad de encontrar alternativas para mejorar el flujo peatonal en esta concurrida calle de la ciudad. En ese sentido surge la siguiente pregunta de investigación:

¿Cómo mejorar el flujo del tránsito peatonal sobre la vía de acceso principal de la Universidad del Tolima?

METODOLOGÍA

Para realizar esta investigación, se realizaron diálogos con las personas que transitaban por el lugar, por medio de lo cual logramos identificar que había un problema circular por esta vía en horas pico, debido al alto flujo vehicular, además de la falta de señalización. Después realizamos observación directa del sector para determinar y analizar así el comportamiento del flujo peatonal, lo que nos brinda la posibilidad de ir haciendo un primer acercamiento en búsqueda del mejoramiento para crear espacios de interacción, recreación y circulación, los cuales deben estar restringidos para los autos. Observamos que la Calle 42 ha tenido un gran cambio en el uso del suelo ya que en los últimos años ha aumentado el comercio drásticamente, y los andenes parecen no dar abasto dado que los peatones se paran y observan las vitrinas mientras los demás circulan con dificultad, también logramos identificar que hay poco interés de la comunidad sobre esta vía tan importante para los estudiantes, debido a que se encuentra descuidada, no cuenta con ningún tipo de mobiliario urbano, y las losas de los andenes se encuentran despedazadas, obligando a los peatones a caminar sobre la calle, lo cual pone en riesgo su vida y también dificulta el libre tránsito de los automóviles.

Después realizamos análisis de bibliografía sobre textos en lo que pudiéramos encontrar algo relativo al tema y el cómo se ha solucionado problemas similares, tomando algunas ideas de cada texto, para encontrar la mejor solución se tiene en cuenta aspectos como la ciudad, la cultura, y el sector en el que se plantea esta solución.

Cabe resaltar que los métodos utilizados para esta investigación son de carácter inductivo-deductivo y analítico.

Inductivo–Deductivo: Mediante éste método se puede realizar la investigación del medio físico donde uno de los puntos principales es el análisis del estado actual de los sectores disponibles y la posibilidad de desarrollo de este proyecto, el medio natural en el cual se aborda temas sobre el entorno inmediato, el medio social cuyo fin principal es investigar datos y analizar conceptualmente las poblaciones.

Analítico: Permite analizar una serie de información referente a la normativa sobre Centros Educativos y Culturales, teniendo en cuenta que es importante el estudio de referentes que tienen similitud con el proyecto, con esto se llegan a plantear soluciones, además de especificar las herramientas utilizadas, para mejorar dicha problemática.

MATERIALES

Para realizar esta investigación recopilamos una serie de fotos, las cuales algunas son tomadas desde google maps, y otras son tomadas en persona, mostrando los problemas e inconvenientes que viven día a día los peatones para llegar a su destino. Con base en bibliografía se pueden plantear algunas soluciones establecidas, mejorando el entorno y haciendo de este un lugar atractivo para la comunidad.

Además de realizar algunas preguntas a los peatones para saber su opinión sobre la Calle 42 y como podemos solucionar este problema.

RESULTADOS

Observamos que sobre la calle 42 con carrera cuarta estadio, hasta la entrada principal de la Universidad del Tolima el desplazamiento peatonal, suele ser un problema, debido al gran número de estudiantes que circulan por la zona, además del alto flujo vehicular en algunos horarios del día, ya que muchos de los estudiantes, docentes y administrativos transitan diariamente por esta ruta para llegar o salir a su destino, generando caos y accidentes en horas pico.



Fuente: google masp / CII 42 Cra 3
Elaboración propia / 2017

Cabe resaltar que hay diferentes obstáculos los cuales no permiten que el peatón circule de una forma regular sobre los andenes, debido a que estos no se encuentran en buen estado, vemos algunas losas de los andenes partidas y mal puestas, huecos e imperfecciones las cuales hacen que los peatones se tropiecen, a esto sumemos los vendedores ambulantes que ocupan su espacio en los andenes, estorbando para la libre circulación.



Fuente: google masp / Cra 4D CII 42
Elaboración propia / 2017

Otro resultado de la observación y análisis nos muestra cómo el constante flujo y mal parqueo de vehículos de servicio público genera un caos sobre la Calle 42 debido a que se parquean sobre la vía esperando pasajeros, acción que puede durar hasta 1 hora, cada minuto que pasa se ven más taxis y autos particulares y motos estorbando sobre la vía principal de acceso, esto sin contar los señores que descargan pasajeros en la mitad de la vía, generando largos trancones.

Igualmente se logró identificar que hay poco acompañamiento de las autoridades de tránsito y que existe una baja señalización que logre dar a entender que no se puede parquear en la zona, y que por su falta dicha acción lleva a una multa, además no hay señales de pare y cebras. Por medio de lo anterior obtenemos como resultado, lo que hasta el momento se ha descrito, trancones, peatones en las vías donde los carros circulan, carros y motos mal parqueadas, vendedores ambulantes que obstruyen la libre circulación peatonal, falta de todo tipo de señalización. Lo que se convierte en un problema trascendental para la comunidad universitaria y comunitaria del sector.



Fuente: google masp / CII 42 Cra 1
Elaboración propia / 2017

De acuerdo con lo que plantea Julio Pozueta Echavarrí.

“La historia de las ciudades en el siglo XX, a pesar de que en términos generales sea un proceso de progresivo sometimiento al automóvil, nunca ha dejado de conocer iniciativas a favor de los peatones. Las peatonalizaciones de los cascos antiguos alemanes en la inmediata postguerra, los tratamientos “woonerf” realizados en numerosos barrios holandeses, en los años 70, la generalización del uso del “traffic calming” en muchas ciudades europeas y algunas norteamericanas, en los años ochenta y noventa, son buena prueba de la continua preocupación por rescatar de la peligrosidad y los negativos impactos del automóvil de ámbitos urbanos específicos.

Sin embargo, este tipo de iniciativas y medidas rara vez ponían en cuestión la estructura y el diseño urbano convencional que, al conferir a las vías de tráfico rodado un importante papel estructurante en la ciudad dificultaban el alcance de las medidas en favor de los peatones. De hecho, las peatonalizaciones, los “woonerf” o el templado de tráfico, no son sino distintas formas de defensa frente a la invasión del automóvil privado, restringiendo o prohibiendo su circulación en algunos ámbitos.” (Echavarrí, 2005)

Se puede tener de precedente que debemos pensar en ciudades con gran dimensionamiento espacial donde se pretende estar de una forma perfectamente armonica con el sistema de construccion, las funciones de tránsito y el ambiente, ordenadas pensando el diseño de la ciudad, la cual pueda ser recorrida a pie, Aunque se tiene en cuenta como una ciudad mediterránea que alberga aproximadamente 100.000 a 300.000 personas de forma implícita es capaz de convertirse en una ciudad “paseable”, dándole así la característica de ser una oportunidad peatonal para todas las personas, en su cuestión de desplazamiento, brindando seguridad de transitar libremente por cualquier sector, de una forma perfectamente armónica que le ofrece la infrasestructura de la ciudad pensando en la seguridad de sus habitantes. Aspecto que aun no resolvemos en la ciudad de Ibagué debido a que Podemos observar que la inseguridad es una de las problemáticas más duras de solucionar, debido a que en las noches la Calle 42 suele tomar otro uso, cambiando su aspecto, vemos algunos estudiantes y particulares compartiendo licor y consumiendo sustancias alucinógenas, lo que genera riñas y desorden público constantemente, las autoridades han tomado cartas en el asunto, pero al parecer no es suficiente para acabar este problema de raíz, generando temor entre los vecinos en el momento de circular por esta vía en horas de la noche.

También debemos tener en cuenta que muchos de los estudiantes y administrativos hacen uso de bicicletas o se desplazan caminando, por lo tanto se entiende que una numerosa parte de los estudiantes y administrativos de la Universidad del Tolima se encuentran en constantes peligros de ser accidentados por los vehículos, además de la falta de cultura ciudadana al momento de respetar el tránsito de los peatones, las bicicletas y las señales de tránsito, en su mayoría taxis o vehículos particulares que no pertenecen a la zona, también encontramos camiones de carga y descarga de productos, buses, y motos, que ingresan y salen de la Universidad o circulan por las calles cercanas, debido a esto es necesario darles prioridad a los peatones y usuarios de bicicletas, para asegurar su bienestar y libre circulación sin alteraciones.

Ahora bien leyendo un poco sobre el texto de Bull.

“La educación vial El comportamiento de los usuarios de las vías públicas, tanto conductores como peatones, tiene distintos grados de incidencia sobre la congestión y también sobre la seguridad. El crecimiento sostenido del uso de las vías condujo primeramente a establecer reglas del juego o disposiciones para la circulación o normas de tránsito, con el objeto de definir derechos y restricciones de uso de las calles, y de este modo mejorar la fluidez y evitar accidentes. Lamentablemente, dichas reglas son desconocidas e irrespetadas por muchos. La conducción indisciplinada o la falta de consideración hacia los demás, reducen de hecho la capacidad de la red vial a una fracción de su potencial. Intentar ganar algunos segundos a costa de transgredir las reglas de circulación en las intersecciones o en las calles significa una seria perturbación para el resto de los usuarios, traduciéndose en mayor congestión y, lamentablemente, un aumento del riesgo de accidentes. Por su parte, los peatones también deben respetar las reglas de la circulación, cruzando las calles sólo en los sitios y lapsos habilitados para ello”. (Bull, 2003).

Podremos determinar la razón por la cual los conductores y peatones se comportan de manera agresiva poniendo el riesgo sus vidas y las de los demás, burlando las leyes de tránsito, pensando en las necesidades propias y no en las de los demás, con la excusa de ganar unos pocos segundos más y acortar el tiempo de desplazamiento hasta su destino, para mejorar esto debemos concentrarnos en aplicar de forma intensiva métodos para

modernizar la cultura ciudadana y la educación vial, dando a entender a la población que el peatón tiene prioridad en cada espacio de la ciudad, esta acción da buen ejemplo a los demás, haciendo de esta una ciudad más segura para transitar a pie de extremo a extremo.

Además de contribuir a mejorar el sistema de tránsito en conjunto con las autoridades de tránsito, pensando en el bien común y el desarrollo urbano dentro de los diferentes espacios de tráfico pesado, para disminuir el conflicto vial y contaminación auditiva y elevar la calidad de vida de los habitantes del sector, esto implica que los espacios para los peatones deben preservar un arquetipo debidamente vinculado a las zonas urbanas consolidadas como peatonales y de paso vehicular concurrido, generando así promotores del desarrollo urbanístico para aumentar y mejorar la intervención social y peatonal de la ciudad.

En ese sentido se piensa intervenir la vía con una acción de responsabilidad social, para el tránsito libre de los estudiantes y personas en general, implementando y señalizando el tránsito de personas y el de bicicletas para poder generar un tráfico ágil entre éstos, ya que los estudiantes que usan bicicleta representan casi un 20% del total de los estudiantes del campus, cabe resaltar que no solo los estudiantes son los usuarios de este espacio, sino que existe población como docentes, administrativos, personas que trabajan en el sector y personas que viven en los alrededores, las cuales piden a gritos encontrar una solución que brinde espacios para el libre desarrollo de la comunidad implementando el uso práctico de vías de acceso a la Universidad para bicicletas y peatones.



Fuente: google msp / CII 42 Cra 4 estadio
Elaboración propia / 2017

Teniendo en cuenta lo que nos dice Amando de Miguel en su libro Los peatones y el tráfico Urbano publicado en el año 2000.

“La apertura de calles peatonales ha sido un desarrollo urbanístico reciente en casi todas las ciudades. Consiste en dar a algunas calles céntricas o comerciales la función antes reservada para los paseos o algunas plazas: el acceso preferente o exclusivo a los peatones. Solo se permite la entrada de vehículos con carácter excepcional (reparto comercial, policía, ambulancias, etc.). Hay un acuerdo general sobre la conveniencia de la ampliación de las «zonas peatonales», si bien cabe la cautela de que se puede entorpecer el comercio. Pero, a la larga, los comerciantes también se benefician, pues aumenta la clientela potencial que pasa por delante de sus

establecimientos y se puede detener a comprar". (Migel, LOS PEATONES Y EL TRAFICO URBANO, 2000).

Nos ayuda a comprender de una forma más específica los riesgos que hay conforme al uso peatonal de la ciudad, de forma tal que se puede aprovechar buscando la mayor efectividad y aprovechamiento del espacio, es así como planteamos la posibilidad de reducir el tránsito constante de vehículos de carga y descarga, de servicio público y particulares, señalizando espacios donde este prohibida la circulación de este tipo de vehículos, y así tenga prioridad la circulación peatonal contando con grandes senderos para la circulación, mobiliario, árboles, y demás decoraciones que se le puedan añadir a estos espacios para asegurar la interacción y libre desarrollo de la comunidad universitaria, tanto como de los vecinos del sector.

DISCUSIÓN

Observamos en el transcurso de la investigación los diferentes problemas que se presentan sobre la calle 42 entre la carrera 4 y la carrera 1, y planteamos hacer de esta una vía de uso exclusivo peatonal, la cual pueda ser transitada solo por vehículos de servicio como, basuras, carga y descarga de víveres, bomberos, etc. Planteamos solucionar y disminuir el tránsito vehicular reabriendo la entrada posterior de la universidad llamada La María, para que este sea el punto de acceso vehicular a la Universidad del Tolima, de esta forma lograr que la entrada principal de la misma sea de exclusivo uso peatonal, contando con la señalización apropiada para controlar el tráfico vehicular, ubicando señales de pare en cada esquina que se interseca la calle 42, y de reducción de velocidad al acercarse a esta vía, además de elevar la calzada de la 42 a nivel del andén para que los vehículos sientan que la vía es un gran resalto, así los vehículos entienden que la vía es solo de uso peatonal, también tendría una ruta exclusiva para bicicletas, las cuales van un poco más rápido y no pueden cruzarse con la circulación peatonal, planteamos ubicar plantas y bancas a lo largo de toda la vía, estratégicamente ubicadas sobre los puntos más importantes de comercio, para asegurar la estadía de las personas y el desarrollo económico del sector, además de adornar la vía con adoquín, para marcar las circulaciones y las zonas de permanencia, dándole el estilo único de las calles peatonales Colombianas, tomando como referente, el Boulevard de Cali.



Fuente: arquitecturacivil.com / Boulevard del Rio - Cali
Jorge Vela / 2014

CONCLUSIONES

A manera de conclusión podremos decir que a raíz de los problemas encontrados, se entiende la necesidad que tiene que superar día a día la comunidad universitaria y la población vecina del sector, que circulan a pie por esta vía, encontramos que la solución está a simple vista, que se requiere darle prioridad al peatón, señalizar la zona.

Si se crean espacios agradables los cuales permitan la integración, además del libre desarrollo de la población y adecuados para la circulación del peatón, estos pasearán por allí con mayor tranquilidad lo cual puede ser significativo económicamente para los locales comerciales ubicados sobre esta vía.

La creación de espacios para la integración y libre desarrollo de la población, completamente funcionales, con el adecuado mantenimiento y organizados por una circulación clara a lo largo de la vía, proporciona mejor desarrollo para el sector, haciendo de este un lugar atractivo y agradable para visitarlo a cualquier hora del día y sobre todo le da garantías a la comunidad universitaria de bienestar en la zona. Mejorando la circulación sobre esta vía para darle prioridad al peatón mejoramos la cultura de la ciudad, para que se respete al peatón en las demás vías principales de la ciudad, es decir esta acción da ejemplo a las demás comunas de la ciudad para que estos se animen y generen espacios de este tipo.

Se generará una nueva identidad universitaria arquitectónica para los tiempos venideros, la cual integra las vías principales del sector con la comunidad universitaria abordando un lenguaje social contemporáneo, apropiado y factible.

AGRADECIMIENTOS

Agradecimiento a el profesor y Arq. Adres Francel, el cual nos asesoró durante el semestre para la entrega del trabajo de investigación y también a la Universidad del Tolima por brindarnos la oportunidad de hacer parte de esta comunidad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Amando de miguel (2000) LOS PEATONES Y EL TRÁFICO URBANO, Madrid-España, ed, mafre s.a.

<https://www.mapfre.com/ccm/content/documentos/fundacion/seg-vial/libros/peatones.pdf>

Alberto Bull (2003) CONGESTIÓN DE TRÁNSITO EL PROBLEMA Y CÓMO ENFRENTARLO Santiago de chile

http://www.cleanairinstitute.org/cops/bd/file/gdt/10-CEPAL-GTZ-Congestion_de_%20transito.pdf

Julio Pozueta Echavarrí (2005) SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS DE LA MOVILIDAD EN LAS CIUDADES. Ed: Instituto Juan de Herrera

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1706386.pdf>

Google Maps Ibagué, Tolima.

<https://www.google.com/maps/place/Ibagu%C3%A9,+Tolima/@4.4535375,-75.3370333,11z/data=!4m5!3m4!1s0x8e38c409977d83c3:0xe16f3fee56b9718e18m2!3d4.444676!4d-75.242438>