

Análisis de la movilidad en el espacio público en Anapoima, Cundinamarca -carrera segunda, entre la calle 2 y calle 7-

Yeiner Yerson Bolaños- Narváz
Arquitecto, Maestrante en Urbanismo
yebolana@gmail.com
Universidad del Tolima
Tutor: Carlos Augusto Kaffure
carkaffure@ut.edu.co

Resumen

El municipio de Anapoima se proyecta como territorio turístico, proceso que consolida elementos espaciales como la carrera segunda, sobre la cual se ubican lugares de valor cultural, social y financiero; siendo un eje que acoge las dinámicas y flujos predominantes de la población flotante. El camellón se convierte en una intervención estratégica para fortalecer el enfoque turístico, por medio de la transformación del espacio público; se identifica la jerarquía del agente peatonal a través de la observación y la representación de nodos y flujos, lo que evidencia la necesidad de intervenir el área de interés para generar un espacio de valor funcional y estético para las personas.

Palabras clave: peaton, movilidad, intervencion, dinamicas, flujos

Introducción

La carrera segunda en el municipio de Anapoima, se identifica como el eje sobre el cual se desarrollan las actividades comerciales y culturales para la población; es el elemento urbano que vincula espacios como el parque principal, la iglesia Santa Ana de Anapoima, el sector financiero y acoge dinámicas comerciales y de hospedaje desde la Calle 2 hasta la Calle 7.

El municipio en los últimos años ha evidenciado dinámicas de turismo, las cuales han transformado e incrementado el ingreso de población flotante en distintos momentos del año; el desarrollo de estos flujos genera densificación en el área de intervención lo cual convierte el espacio en una zona de conflicto urbano.

El “camellón” de Anapoima presenta la necesidad de transformar y adaptar del espacio público a las dinámicas y flujos de los agentes existentes. Se proyecta el eje de estudio como elemento público exclusivo para el peatón, con el fin de liberar espacio vehicular y plantear elementos de valor urbano que permitan como lo indica Sanabria Pérez (2014) el desarrollo de relaciones específicas y modos de apropiación del espacio, considerados de forma sistémica para trascender hacia un modelo de desarrollo territorial con equidad y sostenibilidad.

Esta propuesta se soporta bajo criterios normativos y planes de movilidad con criterios de valor urbano; planteando elementos estéticos y funcionales, una vez el análisis del área identifica el peatón como agente jerárquico.

Objetivo General

Plantear la intervención urbana del espacio público de la carrera segunda entre la calle 2 y calle 7 que permiten articular la movilidad de los agentes existentes por medio de elementos que se adapten a las dinámicas del lugar.

Objetivos Específicos

Analizar las dinámicas de movilidad en el área de estudio para identificar las potencialidades y falencias existentes.

Intervenir el espacio público de la carrera segunda bajo criterios estéticos y funcionales que permitan mitigar las problemáticas identificadas.

Transformar la infraestructura de movilidad y espacio publico para garantizar la transitabilidad, accesibilidad y estancia de las personas en el sector promoviendo el aprovechamiento para el uso comercial y recreativo.

Materiales y Métodos

La presente investigación se desarrolló con un enfoque científico mixto; por medio de métodos de carácter cuantitativos y cualitativos, con la finalidad de obtener información cerrada y abierta, respectivamente.

Inicialmente, se abordó la información documental normativa de carácter nacional y municipal, elementos académicos y teóricos que analizaban la categoría de estudio y la situación evidenciada en la investigación. En la documentación normativa, se soportó el análisis por medio de planimetrías y se consultó elementos visuales virtuales para contrastar la información obtenida; esta información se consolido en datos y diagramas.

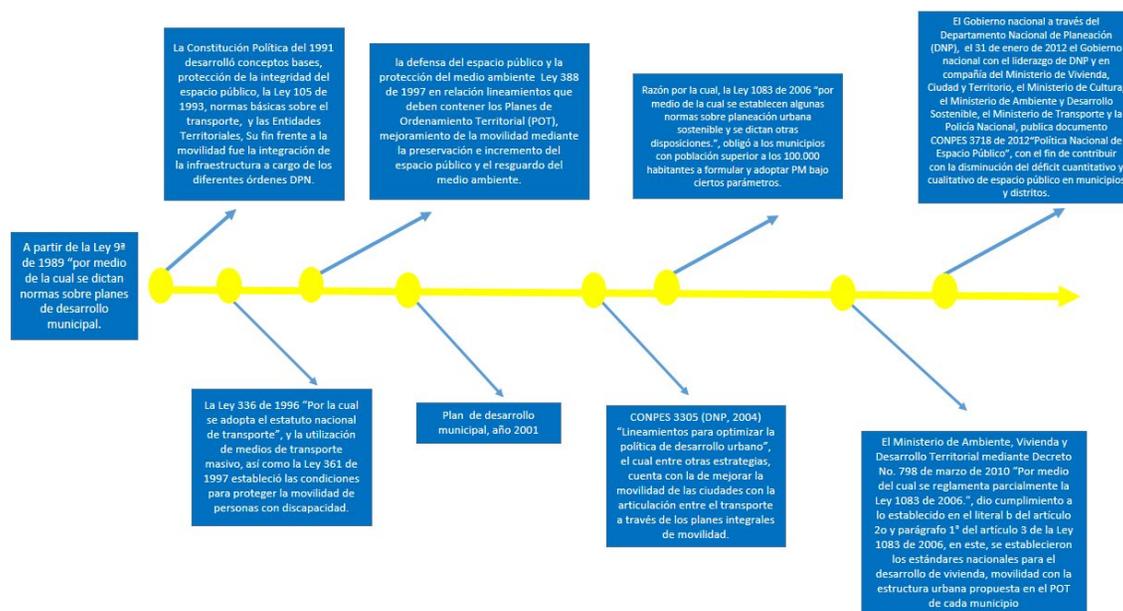


Figura 1. Esquema soporte normativo; Yeiner Bolaños, 2022.

El trabajo de campo se desarrolló como la metodología base del proceso investigativo, por medio de esta se logró un análisis observacional y experimental del lugar en distintas horas, días y épocas del año; lo que permitió comprender los flujos y dinámicas existentes en los momentos estudiados; esta información se consolido en planimetrías que permitieron la diagramación y comprensión de la información obtenida.

Resultados

La carrera segunda se identifica como elemento simbólico y cultural para los habitantes de Anapoima, convirtiéndose en un espacio que permite la apropiación y caracterización de la identidad del territorio.

Para Anapoima el espacio público se categoriza como un elemento colectivo; siendo entonces necesaria la intervención del mismo para el uso y beneficio de la población que hace parte del territorio; por lo cual espacios como el tramo de estudio, deben ser analizados y transformados de acuerdo a las dinámicas que se acogen en él.

En cuanto al área de influencia de la intervención se identifica el centro urbano, desarrollado con una retícula soportada con elementos jerárquicos como la Plaza Mayor, el Parque de la Bienvenida y propiamente la Carrera 2; los cuales han desarrollado dinámicas económicas y comerciales de manera potencial.

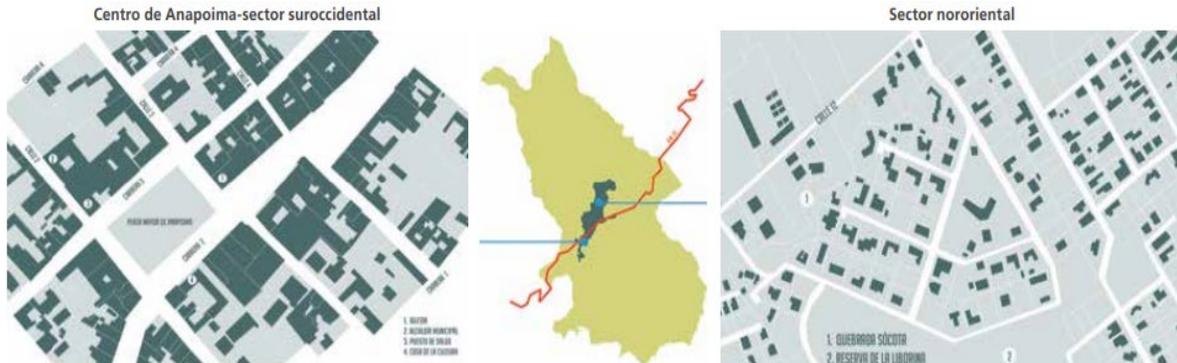


Figura 1. Morfología del municipio de Anapoima; Documento soporte secretaria de planeación municipal, 2018.

La movilidad y transitabilidad del sector se convierten en elementos de conflicto debido el espacio público existente no es sistema ordenador; para Jalaladdini & Oktay (2012) el espacio público se define como contenedor de la vida, materializado en calles, cruces y espacios abiertos que promueve la vitalidad urbana, con la capacidad de orientar las dinámicas, velocidades y flujos que se dan en el lugar.

En la carrera segunda, el tramo de estudio se evidencian situaciones de inseguridad, aprovechamiento y uso del espacio público, contaminación visual y auditiva, conflictos en la movilidad motorizada y no motorizada, por lo que es imperativa la transformación de estos espacios, que valoren las condiciones de infraestructura y permitan mejorar la calidad de vida de la población.

La intervención genera recomendaciones para la transformación de una vía vehicular con vocación peatonal; el análisis del área permite comprender la

necesidad de conservar las zonas comerciales y plantear ambientes idóneos para el tránsito y la estadía de la población flotante, priorizando al peatón y migrando los agentes motorizados a sectores periféricos del camellón.

“Ante una alta demanda generada por la población flotante y la alta motorización del sector se ocasionan externalidades negativas” (Gonzalez, Escobar, & Gonzalez, 2017, pág. 5). De acuerdo a la ley 1083 del 2006, los planes de movilidad deben crear zonas sin tráfico vehicular y zonas de emisiones bajas. Siendo criterios de intervención para establecer áreas de movilidad no motorizadas o de movilidad activa; tales como alamedas, bulevares y espacios peatonales; por lo cual el proyecto se plantea con la finalidad de mitigar los conflictos existentes y potencializar el sector.

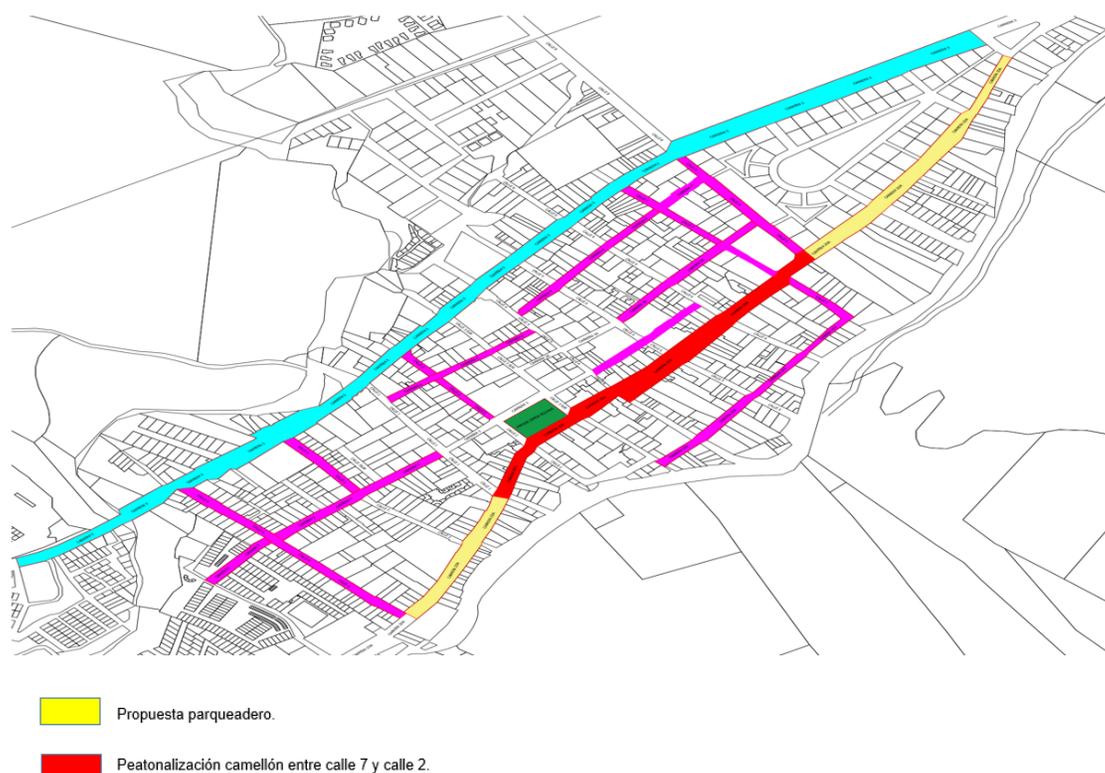


Figura 3. Propuesta eje Carrera segunda, Calle 2 y Calle 7; Yeiner Bolaños, 2022.

La propuesta de peatonalización se soporta como una estrategia importante para lograr un aporte a la movilidad sostenible, considerando que a través de este proceso se elimina el uso del automóvil privado (Mutis- Cantero & Gutiérrez-Gamboa, 2020). Esta intervención se articula al desarrollo del plan de movilidad urbana, los cuales han demostrado su eficacia para contribuir e influir en las

prácticas de movilidad, promoviendo la disminución de uso del vehículo en espacios que presenten densidad poblacional o dinámicas de tránsito lento.

Tal como lo indica (Merle & Delamarre, 2012, pág. 19) el proceso requiere de seguimiento, a lo largo del tiempo, de la aplicación de las acciones previstas y de su impacto en la movilidad. Las vías de intervención, permiten el planteamiento urbano debido al perfil vial existente y el aprovechamiento articulado a elementos que lindan al eje comercial y cultural.



Figura 4. Criterios de intervención eje Carrera segunda, Calle 2 y Calle 7; Yeiner Bolaños, 2022.

Para González (2014) la peatonalización es una forma de rehabilitar el espacio público y dotarlo de sentido, devolviendo básicamente la calle a las personas; migrando el uso de vehículos motorizados a zonas externas y generando el tránsito exclusivo al peatón, esto genera la percepción de seguridad, disminuye la velocidad de las actividades y garantiza la transitabilidad y accesibilidad de las personas al espacio urbano, el cual se debe adaptar de manera física para el agente jerarquizado.

En la intervención se transforma la vía a uso peatonal, se habilitan zona de parqueo pago en un sector alterno, generando ingresos al municipio para el mantenimiento de la propuesta.

Según Adolf Sotica (2016) El proyecto urbano se define, así como un texto, un discurso que, al confrontarse con un contexto existente, es capaz de añadir un nuevo significado a la ciudad. La intervención aborda la problemática actual con un sentido humanista, priorizando la movilidad peatonal, generando crecimiento económico y fortaleciendo aspectos culturales con un espacio público incluyente, estético y funcional.

Discusión

El municipio de Anapoima se encuentra ubicado al sur-occidente de Bogotá, distrito capital, con una población de 14,519 habitantes según censo del año 2018. El municipio se consolida como un lugar de acogida para la población aledaña de manera constante, proceso que genera cambios en las dinámicas y los flujos del territorio en distintas épocas del año.

Según Findeter en el informe del 2016-2019 el proceso de crecimiento y expansión del municipio mediante un urbanismo disperso, ha impactado desfavorablemente la consolidación de un sistema de espacio público y de una red de equipamientos, que logren la articulación de los distintos sectores urbanos, así como, la interacción de población local con la población flotante de fines de semana.

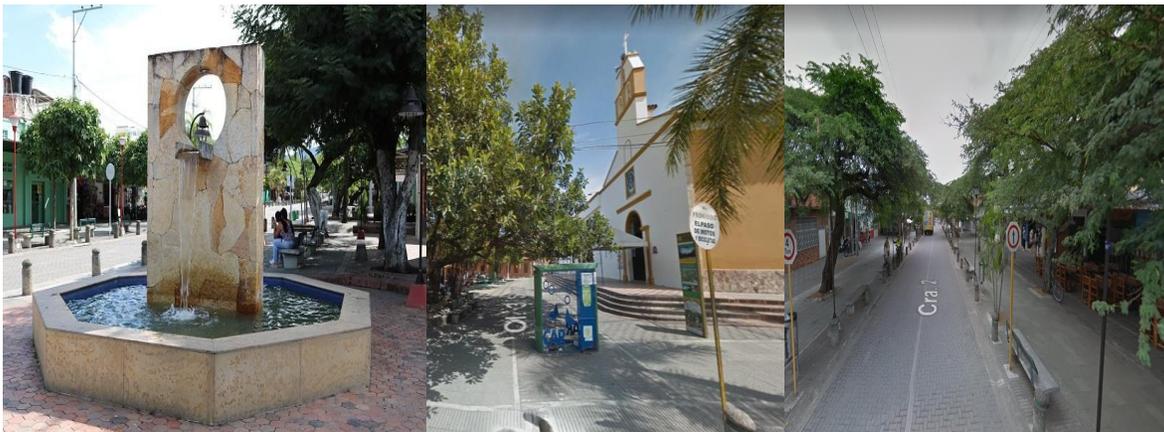


Figura 5. Imágenes area de intervencion; Yeiner Bolaños y Street View Google maps, 2022.

El proceso de transformación urbana del municipio se ha limitado a realizar ajustes que permitan el acoger la población flotante del territorio en las infraestructuras viales y de espacio público planteadas para dinámicas distintas a las actuales; según el informe de gestión del 2021 de la Alcaldía el avance físico de la infraestructura vial fue del 58,67% de lo cual el 47% corresponde al área urbana.

En cuanto la intervención de los entes gubernamentales, se evidencia que corresponde a procesos de mantenimiento de la red vial en el casco urbano. Por lo cual la red vial permite el tránsito de vehículos no motorizados de manera limitada, colapsando en situaciones de acogida de turistas.

La carrera segunda, conocida como el “Camellón”, lo cual según la Real academia española proviene su significado de la palabra *caballón*, lo que indica un lomo entre dos elementos con el fin de separar y generar como elemento jerárquico.

En el municipio se ubica la zona central de las dinámicas comerciales y recreativas sobre la carrera segunda, específicamente entre la Calle 2 y la Calle 7; siendo este espacio el abordado para la comprensión de las dinámicas y flujos que presenta el municipio y evidenciar la necesidad de intervenciones a la red vial y el espacio público en pro del desarrollo del sector.

Según el censo comercial realizado por el ente municipal en el 2016 a 544 establecimientos comerciales (461 urbanos, 73 rurales, 10 rechazados) las principales actividades económicas corresponden al 56% (299 establecimientos) uso comercio, 21,3% (114 establecimientos) uso de alojamientos, 6,7% (36 establecimientos) uso de industrias manufactureras y el 5,1% (27 establecimientos) otras actividades económicas.

El comprender que el uso del espacio se orienta al desarrollo de actividades comerciales, conlleva a generar intervenciones en el espacio que garanticen el flujo, la accesibilidad y la seguridad de los agentes existentes. El peatón y los vehículos no motorizados presentan falencias en la infraestructura existente, debido no se encuentra adaptada para el tránsito fluido y seguro de peatones y los agentes motorizados hacen uso inadecuado de la calzada, usando los costados de la vía como parqueaderos lo que ocasiona caos vehicular.

En el año 2019 la secretaria de turismo de Anapoima genera un inventario de prestadores de servicios turísticos -Hoteles y hospedajes- lo que evidencio la existencia de 75 prestadores de hospedaje en el casco urbano, 70 prestadores de hospedaje campestre, 10 oficinas de turismo y agencias de viajes.

Siendo así, la proyección del municipio en los últimos años, el adaptar los espacios necesarios para el fortalecimiento del turismo, estos cambios generan que el espacio público se transforme para aportar y garantizar la estadía, el tránsito y la comodidad de la población; hecho que no se ha generado en el camellón.

En el área de estudio, se han presentado procesos de mantenimiento e intervención de los elementos de espacio público ya existentes, pero no se ha generado intervenciones que articulen los espacios a las dinámicas actuales.

El peatón como agente jerárquico en las dinámicas del área de intervención; según Briceño Ávila (2018) un recorrido puede observarse muy cohesivo y, no obstante, al poseer una superficie incómoda para caminar, termina por afectar negativamente la percepción que induce. Al no complementar, o al interferir sobre la función que ha de cumplir el espacio, la calidad puede verse disminuida.



Figura 6. Zonas de parqueo en el area de intervención; Yeiner Bolaños y Street View Google maps, 2022.

Es allí, donde se evidencian conflictos en la movilidad del camellón, con futuras consecuencias de infraestructura del casco urbano y el desarrollo urbanístico evidenciado; el municipio comienza a presentar falencias por el crecimiento poblacional flotante y se hace necesario adaptar el espacio público, para el aprovechamiento de los habitantes y visitantes.

Surge la necesidad de configurar la carrera segunda como elemento jerárquico del espacio público del municipio, en el cual se priorice el tránsito peatonal diversamente existente y migre el uso del transporte motorizado del área para descongestionar la senda existente; tal como lo indica Bacon en “Design of Cities”: “Tanto el diseño estético como el sistema funcional de interrelaciones son manifestaciones del mismo orden subyacente y la integración de ambos es necesaria si queremos resolver problemas contemporáneos a escala de ciudad”.

En cuanto a la demanda de servicios existentes en el sector, se identifican zonas de conflictos de transitabilidad y accesibilidad, siendo focos de análisis para la mejora del lugar. Esta intervención se apoya en el desarrollo de planes de movilidad urbana sostenible, los cuales se definen como herramientas que identifican las zonas de expansión y la localización de actividades, que son pieza clave para lograr la interrelación del transporte con las principales actividades de producción, vivienda y comercio, esto en busca del desarrollo de las ciudades. (Laza Pinedo, 2016, pág. 23)

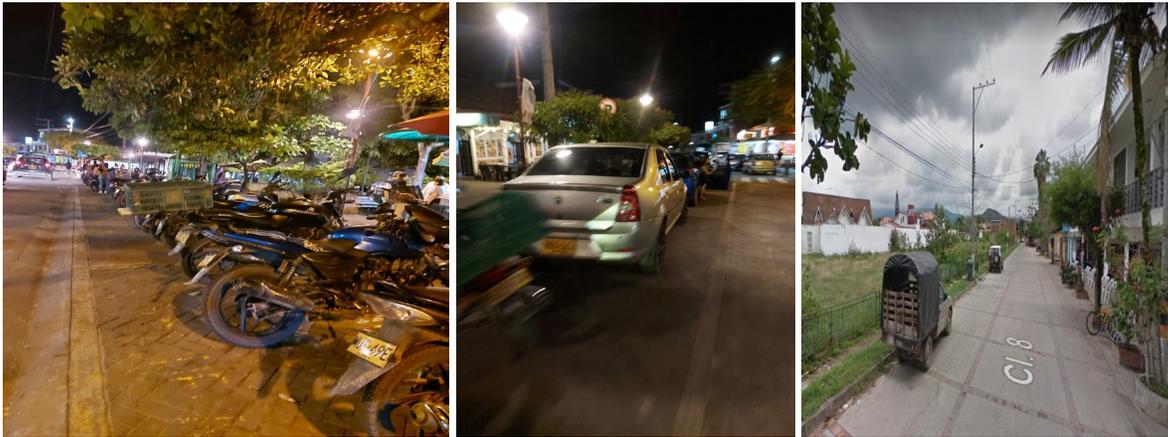


Figura 7. Zonas de parqueo en el area de intervención; Yeiner Bolaños y Street View Google maps, 2022.

Según Merle & Delamarre los planes de movilidad permiten comprender el desarrollo urbano y la ciudad a escala local del territorio, para identificar las problemáticas de ordenación del espacio; siendo estos planes el reflejo de propuestas bajo el entendimiento de la ciudad, las dinámicas y procesos que esta afronta.

Según (Gonzalez, Escobar, & Gonzalez, 2017, pág. 6) la intervención se maneja bajo los criterios de dotación de infraestructura innovadora, procesos de mejoramiento por medio de la rehabilitación de elementos urbanos existentes y la optimización y gestión de elementos como la semaforización optimizada, señalización, cambios de sentidos viales y la gestión de la demanda.

Recomendaciones

El municipio de Anapoima se consolida como un territorio con enfoque turístico, lo que genera la necesidad de intervenir la infraestructura de movilidad para garantizar el flujo constante de la población de manera segura para todos los agentes peatonales.

La Carrera segunda se identifica como elemento que consolida y aporta a las dinámicas económicas y comerciales del municipio, por lo cual se debe transformar el planteamiento urbano actual y responder a los flujos predominantes por medio del espacio público funcional.

El tránsito de vehículos motorizados en zonas periféricas al eje de la Carrera segunda, permite disminuir la contaminación visual y auditiva existente en el eje comercial, lo que convierte el espacio en un lugar apropiado para el tránsito peatonal y la estancia de la población.

La intervención urbana se consolida como herramienta que permite orientar y potenciar el desarrollo y las dinámicas que presenta el municipio, por medio de una propuesta clara y concreta que vincule elementos culturales, sociales y económicos existentes.

El proyecto de transformación del espacio público con el peatón como agente principal en el sistema de movilidad, permite orientar las intervenciones del territorio con una visión humanista para proveer el contar con espacios que aporten a la seguridad y comodidad de la población.

Referencias bibliográficas

Gonzalez, J. D., Escobar, D. A., & Gonzalez, C. A. (18 de Enero de 2017). *Metodología para la formulación de Planes de Acción en Infraestructura vial en el contexto de Planes de Movilidad Urbana: Caso de estudio Cali-Colombia. (R. Espacios, Ed.)* 38(29), págs. 2-18. Recuperado el 19 de junio de 2022

Ibagué, A. (18 de Abril de 2018). Decreto 1000-0224. *Decreto 1000-0224*, 47. Ibagué, Tolima, Colombia. Recuperado el 26 de Abril de 2022, de <https://ibague.gov.co/portal/admin/archivos/normatividad/2018/20191-DEC-20180418.pdf>

KarnerAlex. (2021). Análisis de rendimiento del transporte público a corto plazo y centrado en las personas. (C. f. Florida, Ed.) *Journal of Public Transportation*, 23(2), 27. doi:doi.org/10.5038/2375-0901.23.2.1

Laza Pinedo, L. M. (marzo de 2016). Evaluación de la implementación de los planes de movilidad de las ciudades en Colombia. 104. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia. Recuperado el 02 de marzo de 2022

- Maldonado Copello, M. M., Pinilla Pineda, J. F., Rodríguez Vitta, J. F., & Valencia Dávila, N. (2006). *Planes parciales, gestión asociada y mecanismos de distribución equitativa de cargas y beneficios en el sistema urbanístico colombiano*. (C. P. Trujillo, & B. P. Trujillo, Edits.) Bogotá, Colombia: Lincoln Institute of Land Policy. Recuperado el 17 de Mayo de 2022, de <https://www.lincolninst.edu/sites/default/files/pubfiles/planes-parciales-gestion-asociada-full.pdf>
- Merle, N., & Delamarre, E. (2012). Planes de movilidad urbana sostenible (PDU) en Francia. (C. -M. ecología, Ed.) pág. 23.
- Sanabria Pérez, S. (enero-junio de 2014). La ordenación del territorio: origen y significado. (U. c. Venezuela, Ed.) *Terra Nueva Etapa*, XXX(47), 13-32. Recuperado el 4 de Junio de 2022, de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=72132516003>
- Tibaquirá Castro, H. G. (30 de Noviembre de 2016). *Análisis multitemporal del crecimiento urbano de la zona de expansión para el periodo de 1987 – 2015 en el municipio de Ibagué, Tolima*. Bogota D.C: Universidad militar Nueva Granada. Recuperado el 09 de mayo de 2022, de <http://hdl.handle.net/10654/15506>