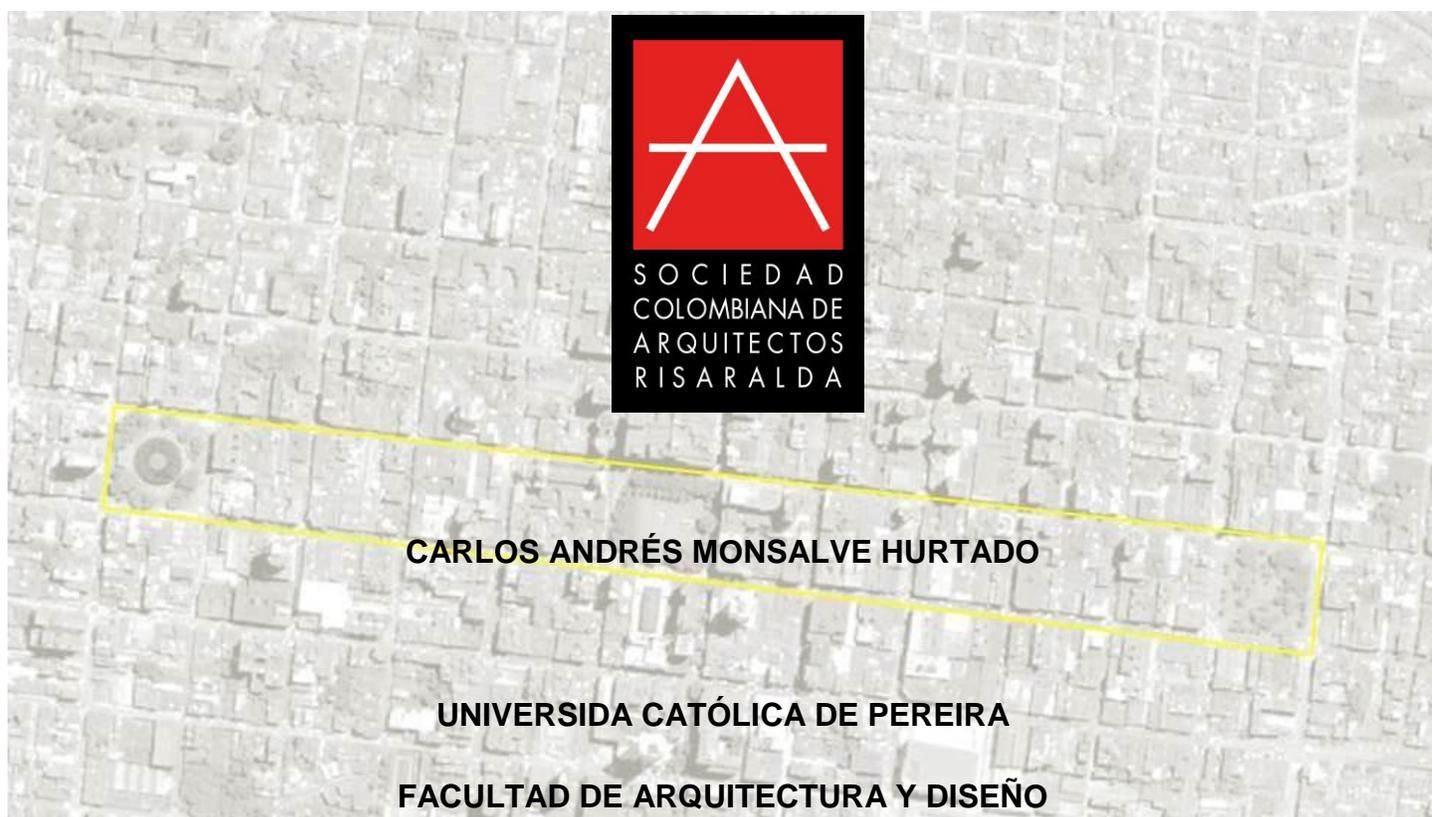




MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO UNA FORMA DE APROPIACIÓN DEL CENTRO DE PEREIRA



PROGRAMA DE ARQUITECTURA

PRACTICAS ACADÉMICAS

PEREIRA

2012

Carlos Andrés Monsalve Hurtado



INFORME DE PRÁCTICA
INFORME DE PRÁCTICA ACADÉMICA

**MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO UNA FORMA DE APROPIACIÓN DEL
CENTRO DE PEREIRA**

CARLOS ANDRÉS MONSALVE HURTADO

TUTOR

ARQUITECTO

GUSTAVO CORREA VANEGAS

UNIVERSIDA CATÓLICA DE PEREIRA

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

PROGRAMA DE ARQUITECTURA

PRACTICAS ACADÉMICAS

PEREIRA

2012



TABLA DE CONTENIDO

1.	PRESENTACIÓN DEL SITIO DE PRÁCTICA.....	5
1.1	RESEÑA HISTORICA.....	5
1.2	MISIÓN.....	7
1.3	VISIÓN.....	7
1.4	SERVICIOS QUE PRESTA.....	7
1.5	DEPARTAMENTO O ÁREA EN LA QUE SE UBICA LA PRÁCTICA.....	8
1.6	VALORES.....	8
1.7	ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL.....	9
2.	DIAGNÓSTICO DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN O IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES.....	10
3.	EJE DE INTERVENCIÓN.....	11
4.	JUSTIFICACIÓN DEL EJE DE INTERVENCIÓN.....	12
5.	OBJETIVOS.....	13
5.1	OBJETIVO GENERAL.....	13
5.2	OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	13
6.	MARCO TEÓRICO.....	14
6.1	ENFOQUE Y METODOLOGÍA DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD METROPOLITANA.....	14
6.1.1	¿Qué es la movilidad y en qué consiste un Plan de Movilidad?.....	14
6.2	LA MOVILIDAD Y LA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO Y MASIVO DEL DNP.....	16



6.3	HISTORIA DE LA MOTOCICLETA	19
6.4	LA IMPORTANCIA Y UTILIDAD DE UN PLAN DE MOVILIDAD	22
6.4.1	MERCADO	23
6.5	DÉFICIT DE ESPACIO PÚBLICO EN LAS CIUDADES COLOMBIANAS.....	24
6.6	ESTADISTICA DE VENTA DE MOTOCICLETAS EN EL AÑO 2011 EN COLOMBIA.....	26
7.	CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES PROGRAMADAS	30
8.	LOCALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS PARQUEADEROS ACTUALES DE MOTOS EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE PEREIRA	31
9.	ENCUESTA PARA DETERMINAR CAPACIDAD DE PARQUEO DE MOTOS EN EL CENTRO DE PEREIRA.....	36
10.	CUADRO COMPARATIVO, DE ANALISIS Y DE CONTEO DE FLUJO DE MOTOS EN EL CENTRO DE PEREIRA	41
11.	REFERENCIAS	43
12.	APENDICES.....	44
12.1	MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO UNA FORMA DE APROPIACIÓN DEL CENTRO DE PEREIRA.....	44



TABLA DE IMÁGENES

Imagen 1. Estructura Organizacional	9
Imagen 2. Primera Motocicleta.....	19
Imagen 3. Las motos más vendidas.....	27
Imagen 4. Las marcas más vendidas.....	28
Imagen 5. Los segmentos con motor cuatro tiempos más vendidos.....	29
Imagen 6. Localización: calles 25-24-23-22 entre carreras 7 y 8.....	31
Imagen 7. Localización: calles 22-21-20-19 entre carreras 7 y 8.....	32
Imagen 8. Localización: calles 19-18-17-16 entre carreras 7 y 8.....	33
Imagen 9. Localización: calles 16-15-14-13 entre carreras 7 y 8.....	34
Imagen 10. El área en m2 de este parqueadero es	37
Imagen 11. Considera que este espacio es	37
Imagen 12. Cuál es la capacidad del parqueadero	37
Imagen 13. EL horario de atención del parqueadero es.....	38
Imagen 14. En que horario hay mayor concentración de motocicletas	38
Imagen 15. Considera que el pico y placa contribuye a que la movilidad en el centro de Pereira sea	39
Imagen 16. Cree que en el centro de Pereira hay suficientes parqueaderos de motos	39
Imagen 17. Cual es el día de mayor parqueo de motocicletas.....	40
Imagen 18. Localización análisis y conteo	41



PRESENTACIÓN DEL SITIO DE PRÁCTICA

1.1 RESEÑA HISTORICA

La SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS (SCA) es una asociación de carácter civil, de interés profesional, sin ánimo de lucro, cuya finalidad consiste en fomentar la arquitectura y el urbanismo, cultiva la ética profesional del arquitecto y orienta las relaciones de los arquitectos con el Estado, con la comunidad a la cual sirven y de los arquitectos entre sí.

La SCA es Cuerpo Consultivo del Gobierno Nacional por Decreto 1782 del 8 de junio de 1954, ratificado por la Ley 64 de 1978, por el Decreto 2623 de 1995 y por la Ley 435 de 1998.

Desde el momento de su fundación, la SCA viene desarrollando un trabajo constante en torno al tema del ejercicio profesional de la arquitectura. Dentro de los logros obtenidos en tiempo reciente se encuentra el reconocimiento por parte del Estado de la diferencia e independencia de las actividades desarrolladas por la ingeniería y la arquitectura y como consecuencia la creación del Consejo Profesional Nacional de Arquitectura y sus Profesiones Auxiliares, mediante la Ley 435 del 10 de Febrero de 1998.

La SCA fundada el 6 de Junio de 1934, tiene a nivel nacional la presencia de 27 Regionales y 15 Capítulos en el país y dos en el exterior.

Dispone de áreas productivas a nivel nacional como gestión, concursos, lonja inmobiliaria, centro de conciliación y arbitraje y centro de gestión de salud. La misión de la SCA es integrar solidariamente a los arquitectos para liderar



procesos, asesorar y servir a la comunidad, al Estado y a la empresa privada, trabajando con equidad y transparencia.

La SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS-RISARALDA es una corporación civil sin ánimo de lucro, fundada el 25 de noviembre de 1971 y su Personería Jurídica reconocida por la Resolución No. 1392 del 23 de septiembre de 1983 de la Gobernación de Risaralda. (La SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS-RISARALDA es socia persona jurídica de la SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS (SCA)).

La SCA Risaralda, cuenta con 64 socios en la organización, quienes con su labor han contribuido al rápido ascenso y progreso de la profesión como tal y la región la cual ha tenido una importante transformación logrando un real reconocimiento a nivel nacional,



1.2 MISIÓN

Integrar solidariamente a los arquitectos para liderar procesos, asesorar y servir a la comunidad y al estado con equidad y transparencia.

1.3 VISIÓN

La sociedad Colombiana de Arquitectos trabaja en el desarrollo de proyectos armónicos y eficientes para la construcción de las ciudades, las regiones y el país, y así contribuyan a mejorar la calidad de vida de toda la comunidad y sustentabilidad con el medio ambiente.

1.4 SERVICIOS QUE PRESTA

- ✓ Es órgano consultor de la Administración municipal, departamental y nacional.
- ✓ Realización de cursos y constantes capacitaciones en temas de interés para los arquitectos
- ✓ Lonja Inmobiliaria SCA (Avalúos Comerciales, Avalúos Judiciales, Avalúos Administrativos Especiales, Adquisición de inmuebles por enajenación forzosa, Determinación efecto plusvalía, Inmuebles Urbanos, Inmuebles Especiales, Inmuebles Rurales, Edificaciones de Conservación Arquitectónica y Monumentos Históricos, etc.)



- ✓ Informar a través de la Revista Trazos y pagina Web
- ✓ Actualización a través Charlas Técnicas.

1.5 DEPARTAMENTO O ÁREA EN LA QUE SE UBICA LA PRÁCTICA





1.7 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

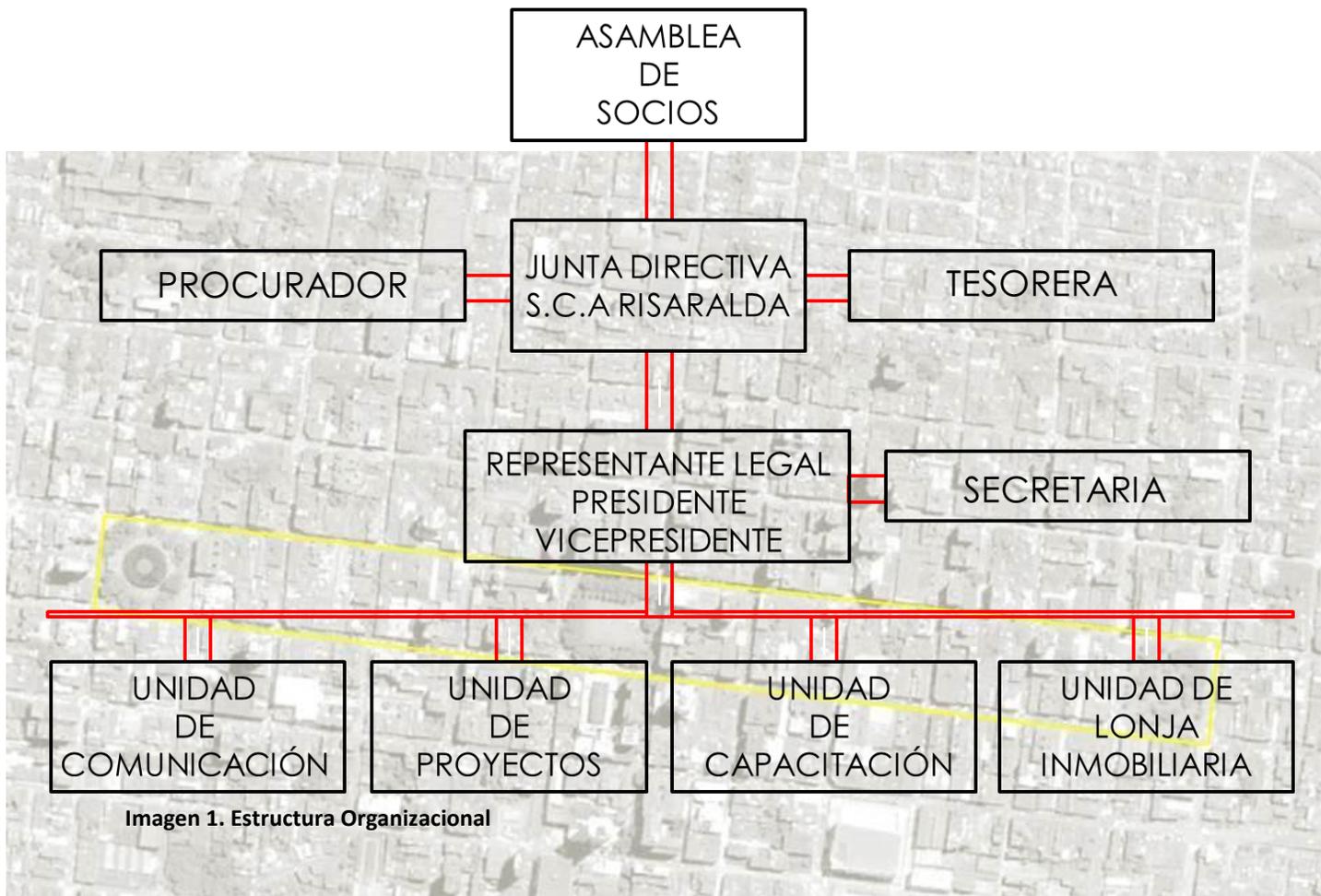
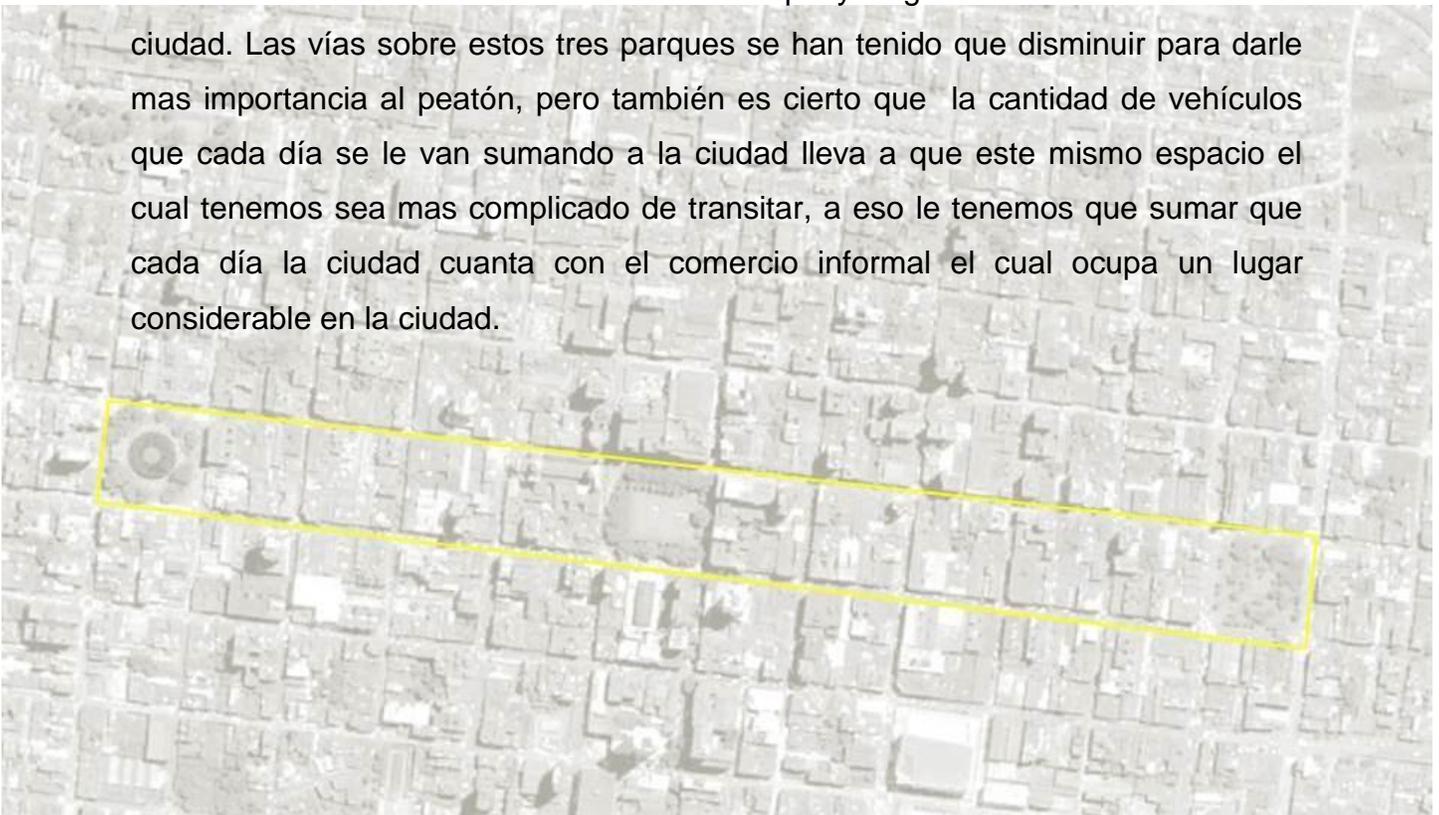


Imagen 1. Estructura Organizacional



2. DIAGNÓSTICO DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN O IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES

El centro de Pereira existen varios problemas los cuales conllevan a que la movilidad no tenga un buen desarrollo, en eso se encuentran varios factores los cuales se identifican como atreves del tiempo y según las necesidades de la ciudad. Las vías sobre estos tres parques se han tenido que disminuir para darle mas importancia al peatón, pero también es cierto que la cantidad de vehículos que cada día se le van sumando a la ciudad lleva a que este mismo espacio el cual tenemos sea mas complicado de transitar, a eso le tenemos que sumar que cada día la ciudad cuanta con el comercio informal el cual ocupa un lugar considerable en la ciudad.





3. EJE DE INTERVENCIÓN

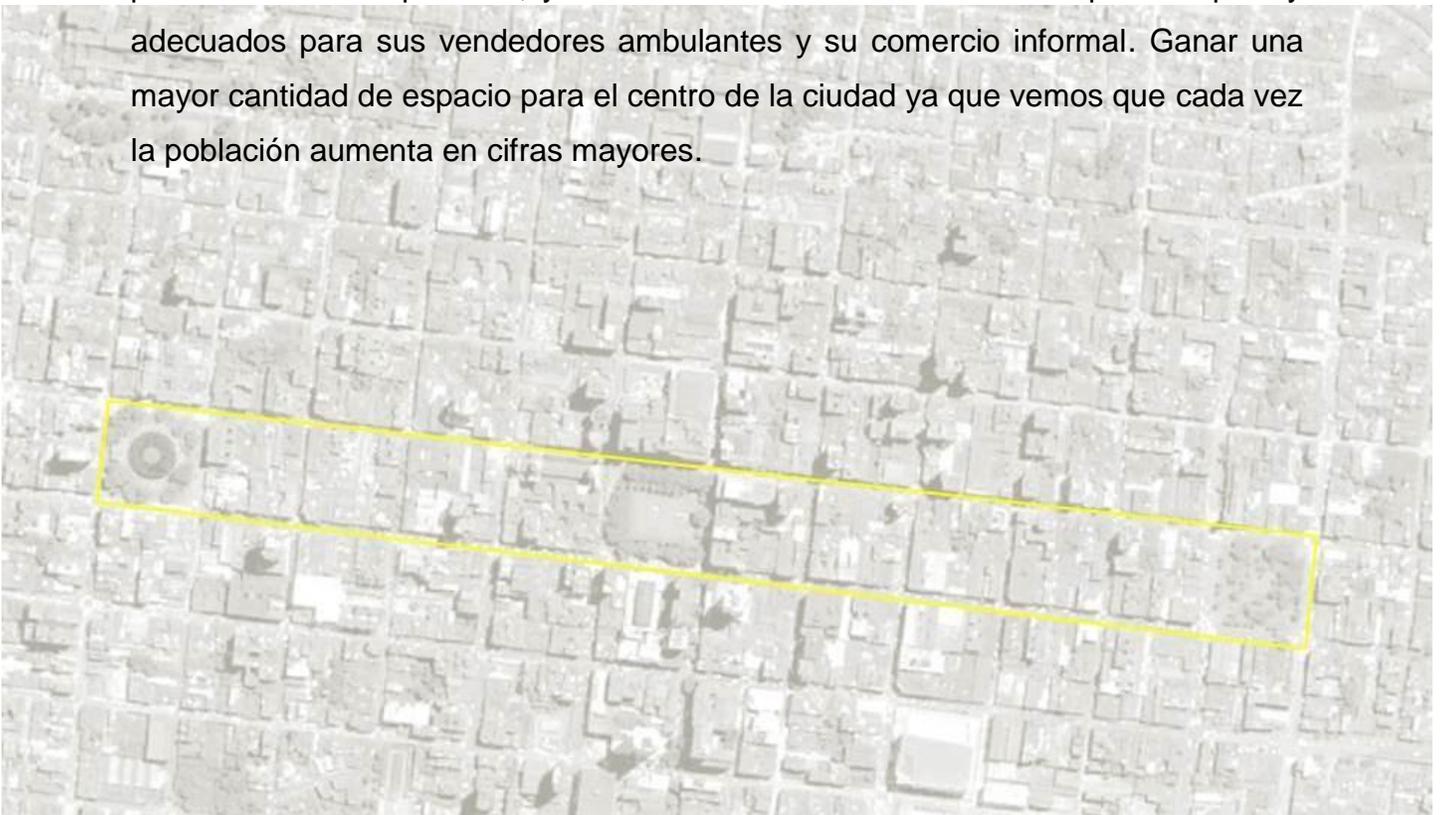
Se pretende ejecutar un plan de movilidad, el cual contribuya a tener mas espacio para los peatones y un flujo controlado de los carros, motos y transporte público, permitiéndole al centro de la ciudad un mejor y adecuado espacio publico y a su vez un aprovechamiento total tanto del centro como del comercio. Teniendo en cuenta Pereira es la mayor ciudad del Eje Cafetero con un mayor dinamismo en el aspecto comercial.





4. JUSTIFICACIÓN DEL EJE DE INTERVENCIÓN

En la ciudad encontramos que el espacio público es limitado y eso pasa en la mayor parte de las ciudades de nuestro país, lo que se pretende es por medio de un plan de adecuación del espacio público y una restricción tanto de vehículos particulares como públicos, y una contribución a la ciudad de espacios aptos y adecuados para sus vendedores ambulantes y su comercio informal. Ganar una mayor cantidad de espacio para el centro de la ciudad ya que vemos que cada vez la población aumenta en cifras mayores.





5. OBJETIVOS

5.1 OBJETIVO GENERAL

Generar un mejor tratamiento del espacio público en donde el peatón sea importante, y teniendo en cuenta las restricciones de movilidad tanto vehículos públicos como privados sin que esto afecte al comercio, que es por lo cual el centro de la ciudad mantiene esa actividad tan intensa.

5.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- ✓ Desarrollar un estudio de crecimiento de vehículos por año en la ciudad y de que forma el centro se ve enfrentado a este aumento.
- ✓ Definir el déficit de espacio público en eje de intervención, y posibles desarrollos de este.
- ✓ Desarrollar el plan de movilidad vehicular a ciertas horas del día.



6. MARCO TEÓRICO

6.1 ENFOQUE Y METODOLOGÍA DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD METROPOLITANA

6.1.1 ¿Qué es la movilidad y en qué consiste un Plan de Movilidad?

La movilidad es un concepto vinculado a las personas o mercancías que desean desplazarse o que se desplazan; se utiliza para expresar la facilidad de desplazamiento, o como medida de los propios desplazamientos realizados (pasajeros-Km., toneladas-Km.). Los múltiples sectores urbanos, los servicios económicos y sociales que presta una ciudad, así como la integración con otros contextos de carácter metropolitano, regional, nacional e internacional generan necesidades de interacción que deben ser satisfechas a través de medios de movilidad.

Las respuestas a estas necesidades de interacción deben ser objeto de planeamiento y, un plan de movilidad, es un instrumento para ello. Tradicionalmente, el planeamiento de la movilidad ha sido desarrollado únicamente bajo la perspectiva del tema del transporte, dejando de lado la reflexión sobre el producto urbano que se construye. Así, el problema de la movilidad ha sido objeto de estudios sectoriales de transporte, los cuales han asociado el concepto de movilidad con la satisfacción de la demanda de movimiento de usuarios, reflejada en soluciones de adaptación entre oferta y demanda (infraestructura, número de viajes y parque automotor necesario para



ello), sin asumir la responsabilidad sobre el tipo de ciudad que estructura los medios de transporte.

Existe una estrecha relación entre movilidad y estructura urbana pero, desafortunadamente, los estudios tradicionales de movilidad no han integrado otras disciplinas relacionadas con el urbanismo y la geografía que analicen los temas de accesibilidad, espacio público y la localización de actividades, los cuales son aspectos fundamentales que afectan la movilidad. La accesibilidad es una cualidad del territorio que indica la facilidad que tienen los habitantes para salvar las distancias que les separan de la satisfacción de sus necesidades y deseos. Este concepto está relacionado con la proximidad espacial, de tal forma que, un lugar será tanto más accesible, cuanto menos distancia exista entre el origen y destino. Así, la localización de las actividades productivas, residenciales y de los equipamientos (los cuales se constituyen en 'polos generadores' de movilidad) y, la topografía del territorio, su espacio público y el comportamiento de la población serán los aspectos fundamentales en la creación de esa cercanía, la cual es básica para la definición de estrategias que conduzcan a una movilidad sostenible.

El planeamiento de la movilidad debe tender a modificar comportamientos ciudadanos, referentes a patrones de movilidad (alternativas de medios de movilización diferentes al motorizado), así como la estructura urbana que la soporta: infraestructura vial y de transporte, usos del suelo, espacio público, equipamientos, etc.), con el fin de consolidar, a partir de una movilidad sostenible, una ciudad apropiada a las necesidades y cultura de los habitantes.



Lo anterior implica un compromiso y una real planificación orientada, que permita la consolidación de una estructura urbana y una práctica de la movilidad con menores impactos sobre el entorno y el medio ambiente, consolidando una sociedad más equitativa, construida a partir de encuentros ciudadanos y mejor calidad de vida. (Larreamendy, 2006)

6.2 LA MOVILIDAD Y LA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO Y MASIVO DEL DNP.

El Departamento Nacional de Planeación – DNP formuló una política nacional de transporte urbano y masivo, como apoyo a los planes de movilidad. En general, la política apunta a que el transporte público contribuya a estructurar ciudades competitivas, eficientes y equitativas, que permitan a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad, bajo principios de economía. Para ello, las ciudades deben estructurar sistemas de transporte que les permitan planear adecuadamente sus crecimientos.

Conforme dicha política, el desarrollo de planes de movilidad para cada municipio permite lograr una planeación para que todos los modos de transporte tengan una integración que facilite la accesibilidad de todos los ciudadanos. El principio fundamental de la movilidad es esencialmente multimodal. Debe buscarse planear la integración de:

- ✓ Planeación urbana y uso del suelo
- ✓ Planeación de todos modos de transporte:



- ✓ Transporte público de masas (sistemas Bus Rapid Transit¹)
- ✓ Transporte público alimentador (bus) o complementario
- ✓ Trafico automotor (carro privado)
- ✓ Trafico de taxis
- ✓ Trafico de bicicletas
- ✓ Trafico peatonal
- ✓ Planeación y diseño del espacio publico
- ✓ Sistema de información
- ✓ Sistemas de control

Respecto a la planeación urbana, la política reconoce que cada pasajero de autobús o de un vehículo particular en algún momento es peatón: antes de entrar en el auto (bus) y después de salir del auto. A partir de ello determina que hay que planear las ciudades para peatones.

Una de las metas de la política es “Sistemas eficientes de transporte urbano”, cuyo proyecto es “Sistemas Integrados de Transporte Masivo”. Esta meta se fundamenta en:

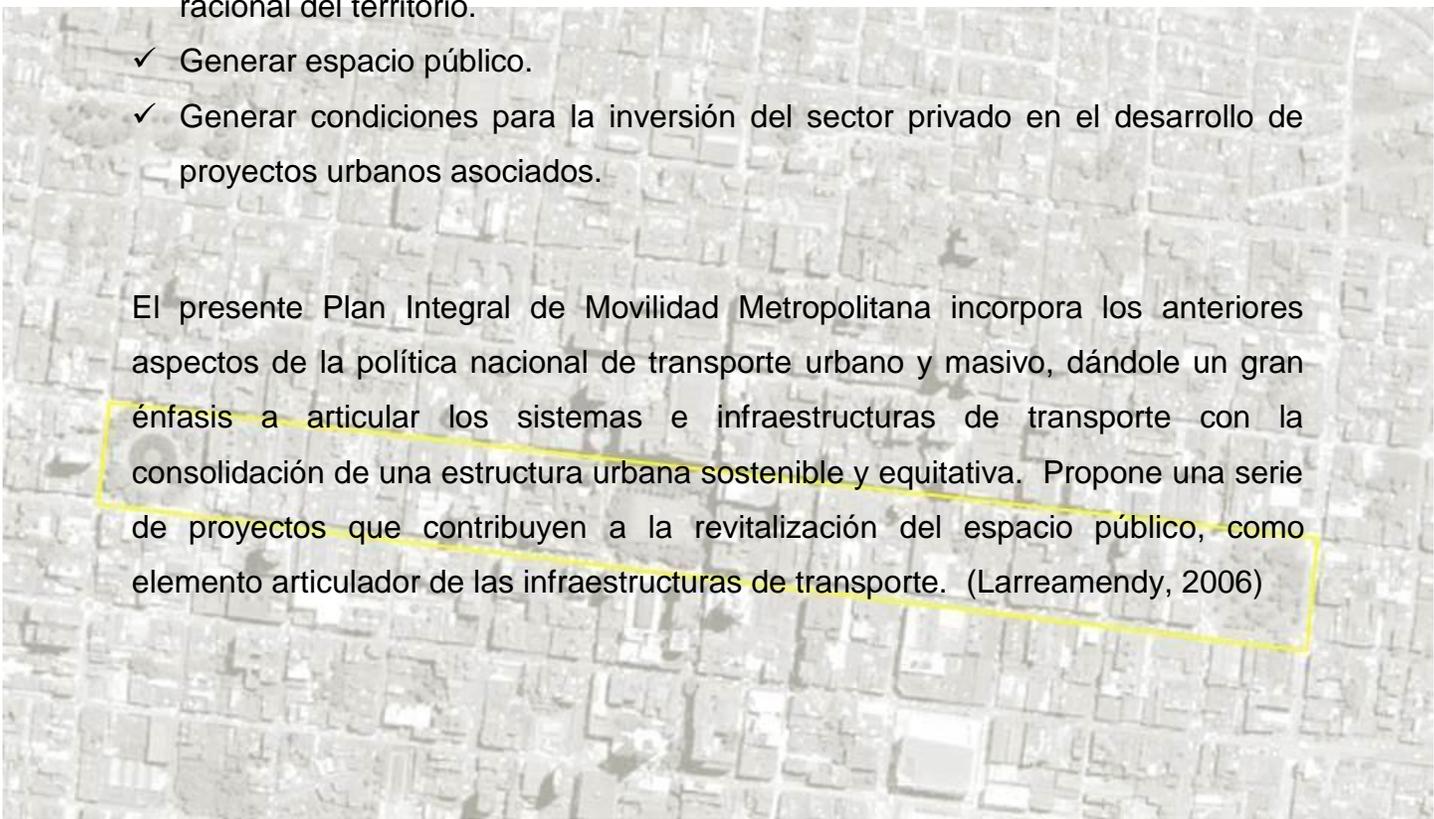
- ✓ Esquemas de transporte urbano que promuevan el desarrollo de ciudades compactas y densificadas.
- ✓ Sistemas de transporte articulados con los ejes de vivienda, espacio público, servicios públicos y equipamientos, en armonía con el medio ambiente.

¹ Los vehículos del sistema de Buses de Tránsito Rápido -Bus Rapid Transit - (BRT por sus siglas en inglés) pueden transportar altos volúmenes de pasajeros. En sistemas de BRT alrededor del mundo se utilizan, de acuerdo a las necesidades específicas del lugar, buses articulados (165 pasajeros), buses bi-articulados (220 pasajeros) y hasta buses tri-articulados (280 pasajeros), mientras que el alimentador y complementario no son articulados y son de menor capacidad para transitar en vías locales.



La política también establece un programa de cooperación técnica denominado “Mover Ciudad”, cuyo objetivo es apoyar a las ciudades en su articulación con los procesos de planeación y ordenamiento territorial, especialmente en:

- ✓ Potenciar la implementación de los sistemas como ejes de un uso más racional del territorio.
- ✓ Generar espacio público.
- ✓ Generar condiciones para la inversión del sector privado en el desarrollo de proyectos urbanos asociados.



El presente Plan Integral de Movilidad Metropolitana incorpora los anteriores aspectos de la política nacional de transporte urbano y masivo, dándole un gran énfasis a articular los sistemas e infraestructuras de transporte con la consolidación de una estructura urbana sostenible y equitativa. Propone una serie de proyectos que contribuyen a la revitalización del espacio público, como elemento articulador de las infraestructuras de transporte. (Larreamendy, 2006)



Imagen 2. Primera Motocicleta

6.3 HISTORIA DE LA MOTOCICLETA

El 5 de abril de 1818 se presentó en París una draisiana equipada con una caldera de vapor en la parte trasera, denominada "velocipedraisidevapor". Esta máquina no tuvo mayor éxito.

La primera motocicleta nace de la combinación de la bicicleta de pedales y del automóvil. Los historiadores se disputan todavía cuál es el padre de esta primera máquina. Si nos atenemos a la estricta noción del dos ruedas, este honor le corresponde a los alemanes Wilhelm Maybach y Gottlieb Daimler, que construyeron en 1885 una moto de cuadro, ruedas de madera, y motor de combustión interna de acuerdo con el ciclo de 4 tiempos.



Este motor desarrollaba 0,5 caballos y permitía una velocidad de 18 km/h. Por su parte, los ingleses le atribuyen la paternidad a Edouard Butter, quien, con un año de anterioridad, había presentado la patente de un triciclo de motor a petróleo, en cuya realización intervino tres años más tarde. Estos inventos al principio no tienen ninguna aceptación.

Recién en 1897 se toma en serio la motocicleta, al aparecer en el mercado la máquina de los hermanos Eugène y Michel Werner. Estos dos periodistas de origen ruso montaron un pequeño motor en una bicicleta. Al principio lo colocaron en forma horizontal encima de la rueda trasera, luego delante del manillar, con una correa de cuero que lo unía a la rueda delantera. El éxito no se hizo esperar y ya en 1898 se comenzó a fabricar. La motocicleta, marca presentada por los hermanos Werner, entró muy pronto en el lenguaje corriente para referirse a todos los bicis equipados con motor.

En 1902 apareció en Francia el scooter o ciclomotor con el nombre de Autosillón. Se trata de una moto munida de un salpicadero de protección, de pequeñas ruedas y con un cuadro abierto que permite al piloto viajar sentado. Fue inventado por Georges Gauthier y fabricado en 1914. Este tipo de vehículo se desarrolló a partir de 1919 y tuvo un gran éxito con la Vespa italiana, a partir de 1946. La Vespa ("avispa" en italiano, denominación que adquirió debido al zumbido que emite su tubo de escape) es el scooter más conocido, y fue diseñado por Corradino d'Ascanio. La Lambretta, también de Italia, fue la rival más importante de Vespa.



El scooter tuvo gran popularidad entre los jóvenes. Desde su creación ha aparecido una gama amplísima de estos vehículos baratos, ligeros y de fácil manejo, cuyas características principales son las ruedas pequeñas y el cuadro abierto.

En 1910 apareció el sidecar, un carrito con una rueda lateral que se incorpora al costado de la moto (aunque ya había aparecido años antes pero en las bicicletas).
(Wikipedia, 2012)





6.4 LA IMPORTANCIA Y UTILIDAD DE UN PLAN DE MOVILIDAD

La importancia y utilidad de un plan de movilidad está en su condición de instrumento de planeamiento urbano. El concepto de planificar no se debe limitar a 'solucionar problemáticas a partir de diagnósticos de situaciones y tendencias existentes en la estructura urbana de la ciudad y en los comportamientos ciudadanos que de ellas se derivan, pues esto constituye una práctica de 'corta visión' donde en el fondo, se busca es 'legitimizar' la ciudad existente con todas sus problemáticas y el tipo de ciudadano que ella genera. Por el contrario, una planificación, tal como su nombre lo indica, constituye una voluntad o instrumento que permita, dentro de una visión de largo plazo, reorientar y construir una nueva ciudad, así como educar a un nuevo ciudadano que permita la construcción y uso de ese nuevo entorno.

Dentro de este marco conceptual, se enfoca el presente Estudio del Plan de Movilidad Metropolitana del AMCO, donde se plantean modificaciones estructurales a la ciudad, para la consolidación de un modelo urbanístico basado en una movilidad sostenible. El incremento de proyectos de construcción en el Eje Cafetero es cada vez más notorio, especialmente en Pereira.

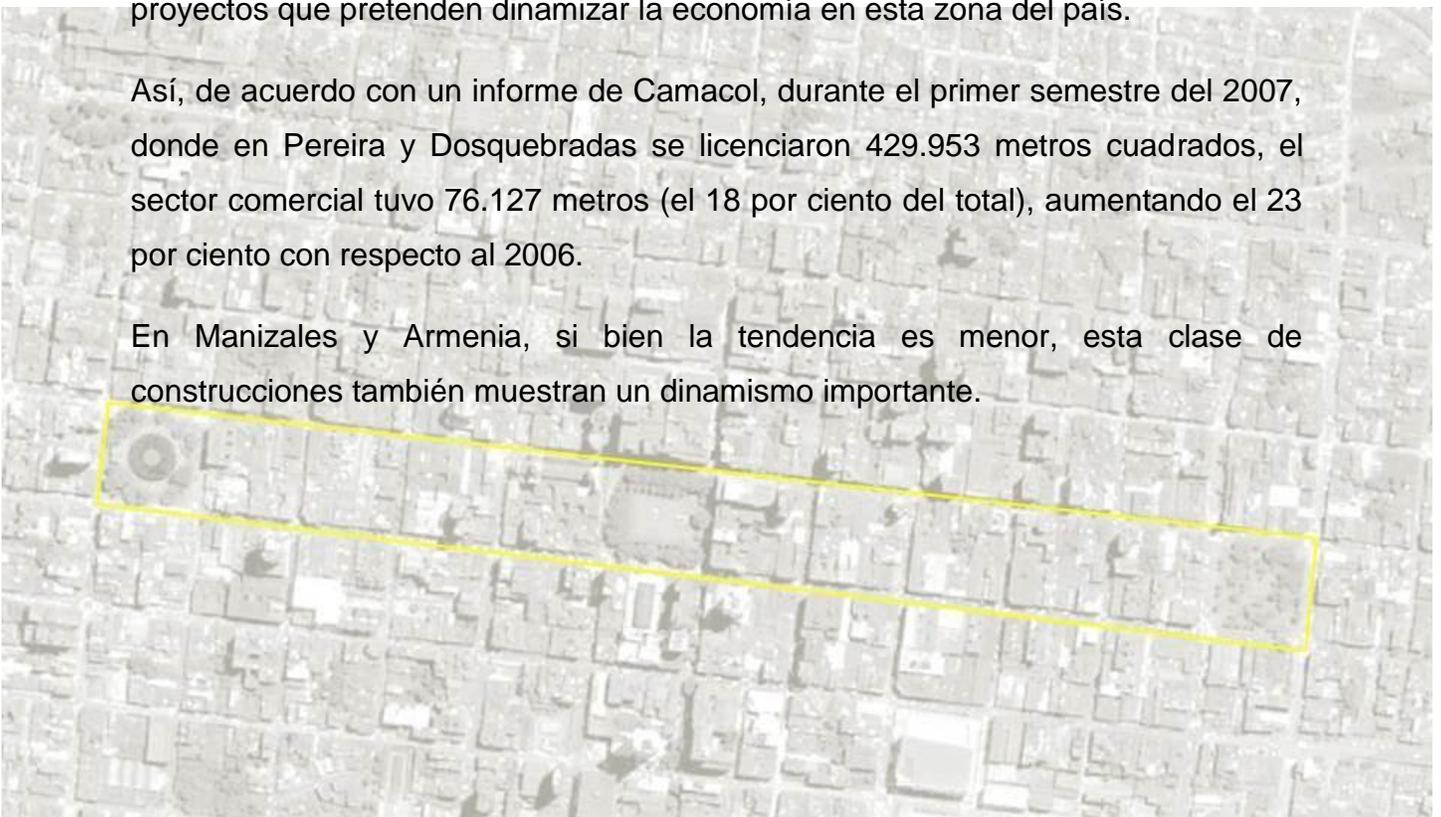


6.4.1 MERCADO

El comercio no deja de crecer en el Eje pese a que los últimos cinco años han sido de permanente aparición de centros comerciales y almacenes de grandes superficies, esa tendencia aún permanece. Pereira es la ciudad del Eje Cafetero con un mayor dinamismo en este aspecto de hecho, el desarrollo urbano de la capital risaraldense tiene importantes bases en la edificación de una serie de proyectos que pretenden dinamizar la economía en esta zona del país.

Así, de acuerdo con un informe de Camacol, durante el primer semestre del 2007, donde en Pereira y Dosquebradas se licenciaron 429.953 metros cuadrados, el sector comercial tuvo 76.127 metros (el 18 por ciento del total), aumentando el 23 por ciento con respecto al 2006.

En Manizales y Armenia, si bien la tendencia es menor, esta clase de construcciones también muestran un dinamismo importante.





6.5 DÉFICIT DE ESPACIO PÚBLICO EN LAS CIUDADES COLOMBIANAS

La mayoría de andenes, parques, calles y zonas verdes que constituyen el espacio públicos de Pereira están ocupados por vendedores ambulantes o estacionarios que la mayoría de las veces provocan congestión y hacen que la movilidad, tanto peatonal como vehicular, se vea seriamente afectada.

Según el Registro Único de Vendedores Informales, Ruvi, adelantado por la Alcaldía Municipal, solo en el centro tradicional hay 500 vendedores informales y más de 2000 en la ciudad; es así como en una sola cuadra se pueden contar hasta 10 vendedores, cuando el pacto firmado en años anteriores por la administración establece que no deben ser más de 4.

Sin embargo, de los 1.026 pereiranos encuestados por el proyecto 'Pereira Cómo Vamos', el 56% dice sentirse satisfechos con el espacio público de la ciudad; tan solo el 17% están insatisfechos. Pero, ¿es esta la realidad del espacio público?

Para James Fonseca, de la Corporación Risaralda Ética, “el resultado del estudio está influenciado por la falta de información de las personas sobre el tema, ya que el espacio público de Pereira es insuficiente, porque faltan más parques, zonas verdes y arborización y algunas de las pocas que tenemos están mal cuidadas y mal aprovechadas”.

Asimismo, el 75% de los encuestados en el estudio manifiestan estar satisfechos con los andenes, a pesar de que la gran parte de estos, sobre todo en el centro tradicional, están invadidos por los vendedores informales y muchos otros se encuentran en malas condiciones.



“El manejo que ha hecho el municipio al tema de la invasión del espacio público tiene un retardo de tres años, porque no se ha avanzado absolutamente en nada, salvo en el censo a vendedores informales”, agregó Fonseca.

No obstante, el artículo 82 de la Constitución Política de 1991 establece que “es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular”.

.Las acciones de la administración

Pereira ha avanzado poco en la recuperación del espacio público para la ciudadanía, “las autoridades están en mora en hacer cumplir el pacto que hace unos años firmaron el municipio y unos gremios de la ciudad, que limitaba a cuatro el número de vendedores que puede haber en una cuadra”, expresó James Fonseca.

“A los vendedores informales hay que darles alternativas de vida que garanticen su mínimo vital; dónde quedó el pacto de Alcaldía de Pereira que pretendía prodigar una solución mediante un proceso donde el comerciante de calle salga de los espacios públicos y tenga una alternativa digna”, puntualizó Germán Calle, presidente de la Cámara de Comercio de Pereira.

Porque en definitiva, una ciudad sin plazas, ni parques, ni zonas verdes, ni espacios para el encuentro ciudadano, no solo sería pobre ambientalmente sino también en los aspectos socio-urbanísticos



6.6 ESTADISTICA DE VENTA DE MOTOCICLETAS EN EL AÑO 2011 EN COLOMBIA

En el 2011 se sigue batiendo récord en las ventas de motos en nuestro país, donde según y gracias al informe que presenta el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (porcentaje de integración nacional PIN), arroja una cifra de más de 490.000 motos y que si a esta le sumamos las motos importadas (CBU), que no cuentan con integración nacional, podemos estar hablando de cerca de 515.000 motos vendidas en Colombia.

Si vemos el histórico, según dicho informe, en el 2010 se habían vendido 379.221 motos, comparado con el 2011, ascendió a 490.227, que en términos porcentuales significa que la venta de motos para el 2011 creció en más de un 29%.

Las noticias según este informe del PIN son varias:



Imagen 3. Las motos más vendidas

Auteco con sus tres marcas continúa siendo el número uno en ventas y dentro de ellas Bajaj ocupa el primer puesto con 153.645; la segunda noticia es que Honda se mantiene en el segundo puesto en ventas con 91.622; la tercera es que la moto más vendida es la Bajaj Pulsar 135 con 44.243, seguida nuevamente por Honda con la ECO Deluxe 30.789. Como ven Bajaj y Honda en Colombia ocupan los dos primeros puestos, con las motos más apetecidas por los colombianos.

En cuanto a las exportaciones quien definitivamente muestra cifras es Suzuki con 7.690 unidades.

Al parecer ya no solamente la motocicleta está siendo apetecida como herramienta de trabajo en oficios varios como la mensajería sino que ya se está viendo como el segundo vehículo complementario al automóvil por estudiantes universitarios, profesionales e incluso ejecutivos que ven en cierto tipo de motocicletas una opción al pico y placa y a una movilidad mas ágil y eficiente en términos de desplazamiento y costos.



Para el 2012 algunos se atreven a pronosticar que se estará llegando a las 600.000 motos vendidas, que así como van las cosas al mes de abril, si nada extraordinario ocurre, posiblemente se cumpla.



Imagen 4. Las marcas más vendidas

Nuevamente Auteco y sus marcas dentro de las siete más vendidas, coloca 3 de estas.

Por marcas las cosas quedan así: de este cuadro se concluye que Honda se diferencia por unas pocas unidades de Yamaha, que ocupa el tercer puesto. Nuevamente AKT, por una distancia considerable, sostiene su cuarto puesto, manteniendo a Suzuki en quinto lugar.

Por segmentos con motor 4 tiempos encontramos lo siguiente:



Imagen 5. Los segmentos con motor cuatro tiempos más vendidos

Del anterior cuadro concluimos que las motos Sport o Xtreet de calle siguen siendo las preferidas con más del 50% en ventas. Por otro lado tenemos que las scooter entre 100 y 125 casi aportan el 10%; también podemos ver cómo en la cilindrada 180 - 200 que hasta hace unos años mostraba unas cifras más altas, hoy en día tiende a bajar. (Informe de venta de motocicletas en Colombia, 2011)



7. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES PROGRAMADAS

Actividades	Enero				Febrero				Marzo				Abril				Mayo			
	1º	2º	3º	4º	1º	2º	3º	4º	1º	2º	3º	4º	1º	2º	3º	4º	1º	2º	3º	4º
A1			●	●																
A2					●	●	●	●	●	●		●		●		●				
A3			●	●	●	●			●		●		●		●	●	●	●	●	●
AN																				

En el siguiente cuadro se presentan las actividades las cuales se fueron desarrollando a lo largo de la práctica en donde el objetivo era ser el apoyo de la SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS RISARALDA. Se llevaron a cabo una serie de actividades las cuales tenían un desarrollo tanto visual como físico.

- A1 Reconocimiento de la empresa, recopilación de información.
- A2 Diseño y apoyo en la parte visual institucional y de eventos.
- A3 Análisis de documentos del eje de intervención.
- A3 Recopilación de información y desarrollo del trabajo.

8. LOCALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS PARQUEADEROS ACTUALES DE MOTOS EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE PEREIRA



Imagen 6. Localización: calles 25-24-23-22 entre carreras 7 y 8

1

Este parqueadero es de uso mixto, un tamaño considerable aunque se destina muy poco espacio para las motos de 20 a 25 motos aproximadamente. No es un lugar que este adecuado para parquear motos.

2

Este parqueadero se localiza debajo de un bingo y el espacio para las motos es reducido y esta un poco mas condicionado para parquear motos, también es de uso mixto aunque la adecuación de este lugar es un poco austera.

- 3 Este parqueadero es uno de los más grandes de la ciudad y cuenta con dos espacios designados para las motos que no superan las 20 motos, tampoco tiene adecuación para estacionar las motos se le tiene mejor adecuación a los carros.



Este parqueadero es como la adecuación de una casa o un local pues es un lugar

- 4 que su entrada es muy estrecha y luego se convierte en un gran salón. La capacidad de albergar motos es grande aproximadamente 250 motos.



5

Este parqueadero es una adecuación de una casa, y su capacidad es media, y por su ubicación es muy utilizado teniendo en cuenta que su acceso es un poco complicado ya que hay mucho peatón en esta zona y hay que subir el andén y su entrada es estrecha.



9

Imagen 8. Localización: calles 19-18-17-16 entre carreras 7 y 8

9

Este acceso es un poco complicado ya que el parqueadero se encuentra en el fondo del centro comercial, se tiene que atravesar el andén y es incomodo pues es lleno de comercio y al llegar uno al parqueadero se encuentra que es un salón amplio y acoplado para motos.



Imagen 9. Localización: calles 16-15-14-13 entre carreras 7 y 8

- 10 a Este parqueadero es muy pequeño y sus condiciones no son las más adecuadas, se destino el uso de esta casa para parquear motos pero el estado es muy malo, su poco espacio hace que sea complicado a la hora de estacionar en él.



10 b Este parqueadero cuenta con un espacio mucho más amplio y sus condiciones son mucho mejores debido a que el espacio lo permite, tiene mejores condiciones físicas y tiene mas tratamiento y adecuación para parquear las motos.

11 Este parqueadero es pequeño y es la adecuación de una casa, no es muy amplia y la capacidad de las motos es poca.

12 a Este parqueadero es grande, se encuentra ubicado en un sótano de un edificio lo único es que la rampa de acceso es muy pendiente pero cuenta con un lugar adecuado para los cascos y accesorios de lo motociclistas, aproximadamente de 100 a 150 motos es su capacidad.

12 b Este es un parqueadero amplio y de uso mixto, lo único es que la adecuación para el parqueo de las motos no es el más adecuado y la zona destinada para los carros es mucho mejor y al contrario de las motos es un lugar pequeño y un poco incomodo de parquear.



9. ENCUESTA PARA DETERMINAR CAPACIDAD DE PARQUEO DE MOTOS EN EL CENTRO DE PEREIRA

9.1 OBJETIVO DE LA ENCUESTA

Conocer la capacidad de estacionamiento de motos en el centro de Pereira

(Desde la calle 13 a la 25 entre carreras 7 y 8)

Dirigida a encargados de parqueaderos de motos del centro de Pereira

TABULACIÓN ENCUESTA MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO UNA FORMA DE APROPIACIÓN DEL CENTRO DE PEREIRA

N° MANZANA	PRE 1					PRE 2				PRE 3				PRE 4		PRE 5				PRE 6						PRE 7		PRE 8						
	A	B	C	D	E	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	A	B	C	D	A	B	C	D	E	F	A	B	A	B	C	D	E	F	G
1																																		
1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
3	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
4	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
5	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0
9	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
10	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
10	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
10	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
11	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
12	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
12	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
TOTAL	6	1	1	3	0	6	4	1	0	5	3	2	1	8	3	0	1	10	0	2	1	7	0	0	1	9	2	0	0	0	0	4	7	0
					11				11				11				11						11									11		
PORCENTAJE	55%	9%	9%	27%	0%	55%	36%	9%	0%	45%	27%	18%	9%	73%	27%	0%	9%	91%	0%	18%	9%	64%	0%	0%	9%	82%	18%	0%	0%	0%	0%	36%	64%	0%

PREGUNTA 1

- 1) De 0 a 50 m²
- 2) De 50 a 100 m²
- 3) De 100 a 200 m²
- 4) De 200 a 300 m²
- 5) Más de 300 m²

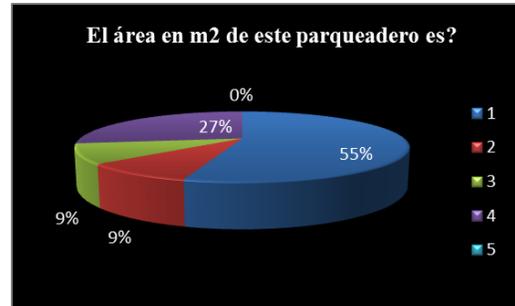


Imagen 10. El área en m² de este parqueadero es

PREGUNTA 2

- 1) Insuficiente
- 2) Suficiente
- 3) Adecuado
- 4) Ninguna de las anteriores



Imagen 11. Considera que este espacio es

PREGUNTA 3

- 1) De 20 a 50 motos
- 2) De 50 a 100 motos
- 3) De 100 a 150
- 4) Mayor a 150 motos

Indique cuantas _____



Imagen 12. Cuál es la capacidad del parqueadero

PREGUNTA 4

- 1) Con tiempo definido
- 2) 24 horas



Imagen 13. EL horario de atención del parqueadero es

PREGUNTA 5

- 1) En las horas de la mañana
- 2) Al medio día
- 3) En las horas de la tarde
- 4) En las horas de la noche

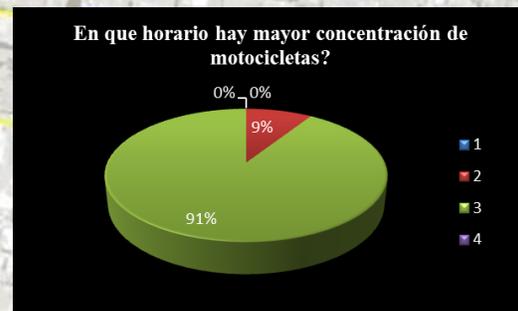


Imagen 14. En que horario hay mayor concentración de motocicletas

PREGUNTA 6

- 1) Mala
- 2) Regular
- 3) Buena
- 4) Muy buena
- 5) Excelente
- 6) No ha influido



Imagen 15. Considera que el pico y placa contribuye a que la movilidad en el centro de Pereira sea

PREGUNTA 7

- 1) Si
- 2) No



Imagen 16. Cree que en el centro de Pereira hay suficientes parqueaderos de motos

PREGUNTA 8

- 1) Lunes
- 2) Martes
- 3) Miércoles
- 4) Jueves
- 5) Viernes
- 6) Sábado
- 7) Domingo

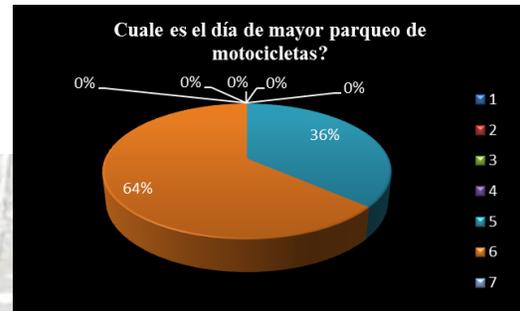


Imagen 17. Cual es el día de mayor parqueo de motocicletas



10. CUADRO COMPARATIVO, DE ANÁLISIS Y DE CONTEO DE FLUJO DE MOTOS EN EL CENTRO DE PEREIRA



Imagen 18. Localización análisis y conteo

DIAS DE LA SEMANA	HORARIO	DIRECCIÓN DEL CONTEO	CANTIDAD DE MOTOS
LUNES	5:30 - 6:30 Pm	CRA 8 CON CALLE 17	450
LUNES	5:30 - 6:30 Pm	CRA 7 CON CALLE 17	340
MARTES	8:00 - 9:00 am	CRA 8 CON CALLE 17	420
MARTES	8:00 - 9:00 am	CRA 7 CON CALLE 17	340
JUEVES	11:30 am - 12:30 pm	CRA 8 CON CALLE 17	370
JUEVES	11:30 am - 12:30 pm	CRA 7 CON CALLE 17	390

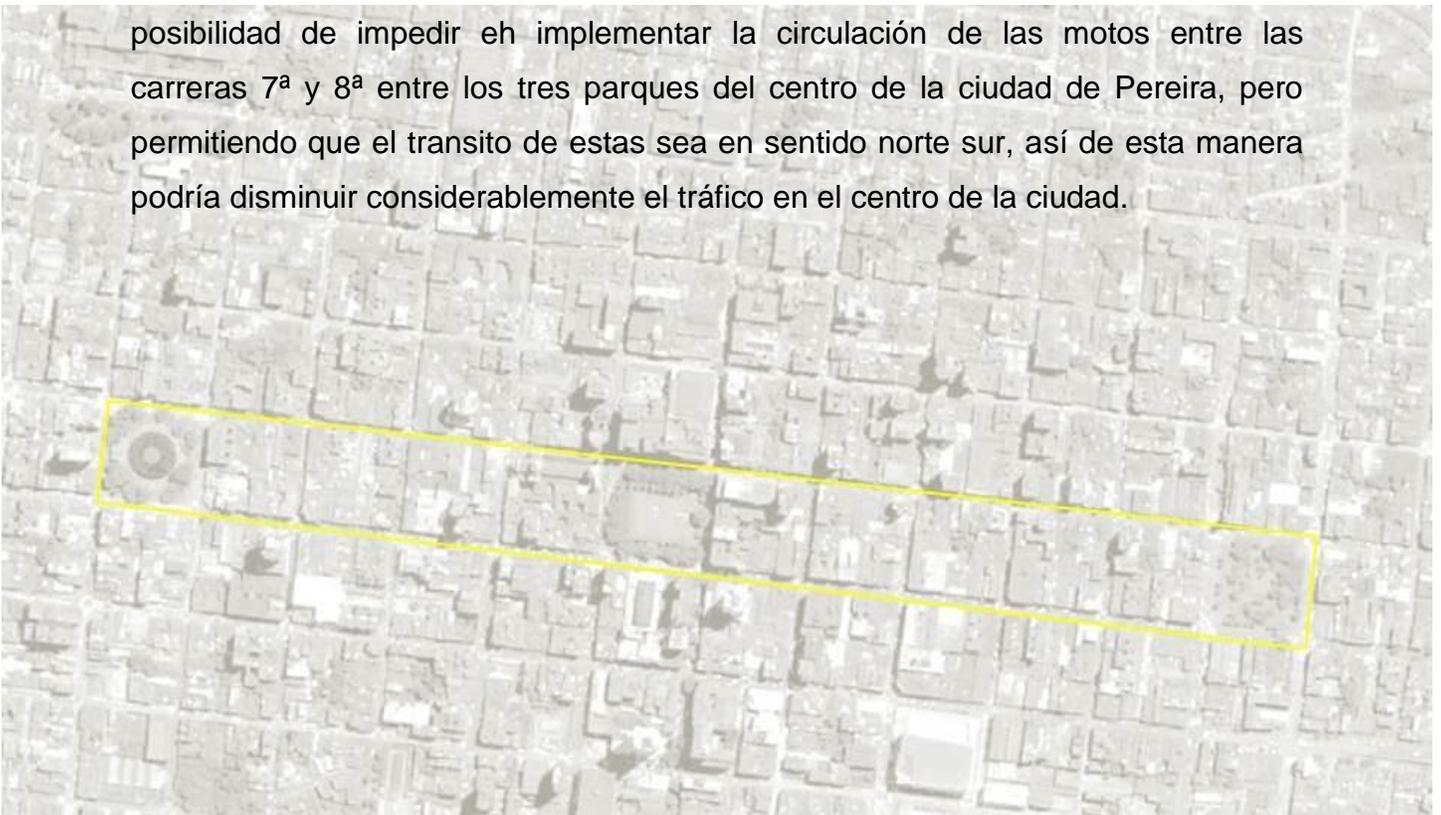
La intención de este cuadro es tener una idea de cuantas motos transitan en una de las esquinas mas concurridas del centro de la ciudad de Pereira, y así poder hacer un análisis del posible problema de movilidad que esta teniendo la ciudad.

Se encuentra que la cantidad de motos las cuales pasan a diferentes horas y posiblemente en un mayor flujo es una cantidad considerable, se sabe que se esta implementando este sistemas de transporte en gran cantidad debido a que las



motos son una forma practica, rápida y económica de movilizarse, se ve como día a día esta forma de transporte toma fuerza, eh allí uno de los problemas mas grandes y aun sabiendo que existe en la ciudad el pico y placa se ve reflejado que aun así se utilice este método para tratar de alivianar un poco la cantidad de vehículos en el centro de la ciudad no esta siendo suficiente.

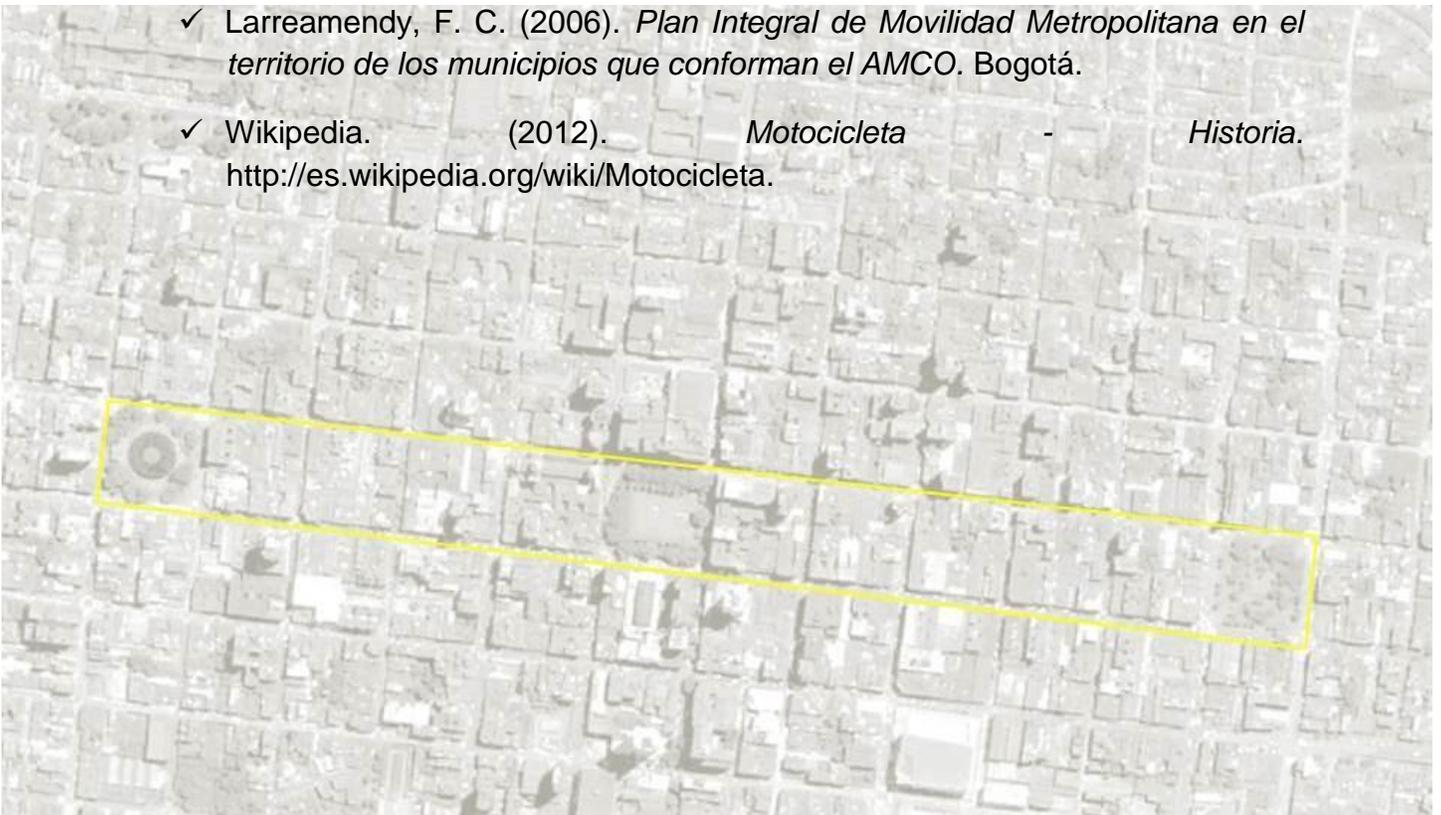
Se tendría como alternativa otro tipo de soluciones en el cual se contempla la posibilidad de impedir eh implementar la circulación de las motos entre las carreras 7ª y 8ª entre los tres parques del centro de la ciudad de Pereira, pero permitiendo que el transito de estas sea en sentido norte sur, así de esta manera podría disminuir considerablemente el tráfico en el centro de la ciudad.





11.REFERENCIAS

- ✓ *Informe de venta de motocicletas en Colombia.* (2011). Bogotá:
<http://www.publimotos.com/actualidad/Ventademotocicletas/index.php?id=25245>
<http://www.publimotos.com/actualidad/Ventademotocicletas?id=25246>.
- ✓ Larreamendy, F. C. (2006). *Plan Integral de Movilidad Metropolitana en el territorio de los municipios que conforman el AMCO.* Bogotá.
- ✓ Wikipedia. (2012). *Motocicleta - Historia.*
<http://es.wikipedia.org/wiki/Motocicleta>.





12. APENDICES

12.1 MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO UNA FORMA DE APROPIACIÓN DEL CENTRO DE PEREIRA

CAPACIDAD DE PARQUEO DE MOTOS EN EL CENTRO DE PEREIRA

OBJETIVOS DE LA ENCUESTA

Diagnosticar los problemas de movilidad en el centro de Pereira

Conocer la capacidad de estacionamiento de motos en el centro de Pereira

(Desde la calle 13 a la 25 entre carreras 7 y 8)

Dirigida a encargados de parqueaderos de motos del centro de Pereira

1: El área en m² de este parqueadero es?

- A) De 0 a 50 m²
- B) De 50 a 100 m²
- C) De 100 a 200 m²
- D) De 200 a 300 m²
- E) Más de 300 m²

2: Considera que este espacio es:

- 5) Insuficiente
- 6) Suficiente
- 7) Adecuado
- 8) Ninguna de las anteriores



3: Cual es la capacidad del parqueadero?

- 5) De 20 a 50 motos
- 6) De 50 a 100 motos
- 7) De 100 a 150
- 8) Mayor a 150 motos

Indique cuantas _____

4: El horario de atención del parqueadero es?

- A) Con tiempo definido
- B) 24 horas

5: En que horario hay mayor concentración de motocicletas?

- 5) En las horas de la mañana
- 6) Al medio día
- 7) En las horas de la tarde
- 8) En las horas de la noche

6: Considera que el pico y placa contribuye a que la movilidad en el centro de Pereira sea:

- 7) Mala
- 8) Regular
- 9) Buena
- 10) Muy buena
- 11) Excelente
- 12) No ha influido

7: Cree que en el centro de Pereira hay suficientes parqueaderos de motos?

- 3) Si
- 4) No



8: Cuale es el día de mayor parqueo de motocicletas?

- 8) Lunes
- 9) Martes
- 10) Miércoles
- 11) Jueves
- 12) Viernes
- 13) Sábado
- 14) Domingo

