



**ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD PEATONAL EN LA AVENIDA CIRCUNVALAR (MOSQUERA)
DESDE EL PARQUE OLAYA, HASTA EL PARQUE DE LA REBECA.
HACIA UNA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**

NICOLÁS SALAZAR BOTERO



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA
ARQUITECTURA Y DISEÑO
ARQUITECTURA**

**PRÁCTICAS ACADÉMICAS
PEREIRA
2012**



**ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD PEATONAL EN LA AVENIDA CIRCUNVALAR (MOSQUERA)
DESDE EL PARQUE OLAYA, HASTA EL PARQUE DE LA REBECA.
HACIA UNA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**

**NICOLÁS SALAZAR BOTERO
VIII SEMESTRE
COD. 1.088.292.966**

**TUTOR
LUIS GUILLERMO ARISTIZÁBAL
ARQUITECTO**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA
ARQUITECTURA Y DISEÑO
ARQUITECTURA**

**PRÁCTICAS ACADÉMICAS
PEREIRA
2012**



***“A todas las personas que confiaron en mí e hicieron que
fuese posible esta gran experiencia de vida que fue una etapa
de crecimiento profesional y ante todo personal”***





TABLA DE CONTENIDO

SÍNTESIS	7
GLOSARIO	8
1. INTRODUCCIÓN	9
2. PRESENTACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN O SITIO DE PRÁCTICA	10
3. DIAGNÓSTICO DE LA AVENIDA CIRCUNVALAR (MOSQUERA)	13
3.1 POTENCIAL PEATONAL	13
3.2 DISCONTINUIDAD PEATONAL	14
3.3 ARBORIZACIÓN	15
3.4 LOCALIZACIÓN INADECUADA DE PARQUEADEROS	16
3.5 AMOBLAMIENTO URBANO	17
3.6 COMPONENTE SOCIAL Y CULTURAL	18
3.7 USOS DE SUELO	18
4. EJES DE INTERVENCIÓN	19
4.1 AVENIDA CIRCUNVALAR (MOSQUERA) PEREIRA	19
4.2 PEATÓN	19
4.3 ESPACIO PÚBLICO	19
5. JUSTIFICACIÓN DEL EJE DE INTERVENCIÓN	20
6. OBJETIVOS	21
6.1 OBJETIVO GENERAL	21
6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	21
7. MARCO TEÓRICO	22
7.1 MARCO LEGAL	22
7.1.1. Ley 1083 de 2006 de la Republica de Colombia.	22
7.1.2. Declaración universal de los derechos humanos:	23
7.1.3. Constitución Política de Colombia:	23
7.1.4. Constitución Nacional. Artículo 24:	23
7.1.5. Artículo 13. Constitución Política:	23
7.1.6. Ley Clopatofsky:	23
7.2 MARCO CONCEPTUAL	25
7.2.1 Espacio público y ciudad	25



7.2.2 Movilidad y urbanismo	26
8. ANTECEDENTES Y ESTUDIOS REALIZADOS	28
8.1 PROPUESTAS - CIUDAD DE MAJADAHONDA, ESPAÑA.....	28
8.1.1. Medidas Para Mejorar La Movilidad De Las Personas De Movilidad Reducida	29
8.1.2. Mejorar la coexistencia con otros modos	29
8.2 MERCADOS ITINERANTES.....	30
8.3 PROYECTO PLAZA CULTURAL AVENIDA CIRCUNVALAR	30
9. PROPUESTA	32
9.1 PROPUESTA GENERAL AVENIDA CIRCUNVALAR (MOSQUERA)	32
9.1.1 Puente peatonal Olaya Herrera - Circunvalar	34
9.1.2 Plazoleta San José	35
9.1.3. Plazoleta Invico	36
9.1.4. Ciclo ruta	37
9.1.5. Plazoleta Los Alpes.....	38
9.1.6. Plazoleta Juan B. Gutiérrez	40
9.1.7. Retorno Cra. 13	40
10. CONCLUSIONES Y REFLEXIONES	42
11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	43



TABLA DE ILUSTRACIONES

<i>Ilustración 1 Organigrama de la Institución Fuente: Elaboración propia</i>	12
<i>Ilustración 2 Sección Av.Circunvalar Actual Fuente: Elaboración propia.</i>	13
<i>Ilustración 3 Discontinuidad peatonal Fuente: Elaboración propia.</i>	14
<i>Ilustración 4 Arborización Fuente: Elaboración propia.</i>	15
<i>Ilustración 5 Parqueaderos Fuente: Elaboración propia.</i>	16
<i>Ilustración 6 Amoblamiento urbano Fuente: Elaboración propia</i>	17
<i>Ilustración 7 Planta Actual Fuente: Elaboración propia.</i>	18
<i>Ilustración 8 Usos de suelo Fuente: Elaboración propia.</i>	18
<i>Ilustración 9 Paradigma de movilidad Fuente: GONZÁLEZ, 2012, Pág 8.</i>	26
<i>Ilustración 10 Movilidad Pateonal Matahonda Fuente: URL:www.majadahonda.org/uploads/</i>	28
<i>Ilustración 11 Pateonalización Matahonda Fuente: URL:www.majadahonda.org/upload/</i>	29
<i>Ilustración 12 Dispositivos Vendedores VELÁSQUEZ GOMEZ, Carolina. Pereira. 2011.</i>	30
<i>Ilustración 13 Plaza cultural Avenida Circunvalar Instituto De Cultura y fomento al turismo</i>	31
<i>Ilustración 14 Articulación del Espacio público Elaboración propia.</i>	32
<i>Ilustración 15 Propuesta Planta General Fuente: Elaboración propia.</i>	33
<i>Ilustración 16 Sección Propuesta Fuente: Elaboración propia.</i>	34
<i>Ilustración 17 Sector Gobernación – Av. Circunvalar Fuente: Propia.</i>	35
<i>Ilustración 18 Sector San José Actual Fuente: Propia.</i>	35
<i>Ilustración 19 Sector San José Propuesta Fuente: Elaboración Propia.</i>	36
<i>Ilustración 20 Sector Invico Actual Fuente: Propia.</i>	36
<i>Ilustración 21 Sector Invico Propuesta Fuente: Propia.</i>	37
<i>Ilustración 22 Sector Circunvalar Actual yr Propuesta Fotografía: Ing. Armando Ramirez V. Fuente: Elaboración Propia.</i>	37
<i>Ilustración 23 Sector Monumento a los fundadores (Prometeo) Fuente: URL:http://www.flickr.com/photo/fotomovida/4153758539/in/photstream/</i>	38
<i>Ilustración 24 Sector Los Alpes Actual Fuente: Instituto De Cultura y Fomento Al Turismo De Pereira</i>	39
<i>Ilustración 25 Sector Los Alpes Propuesta Fuente: Instituto De Cultura y Fomento al Turismo De Pereira, 2012 e intervención propia.</i>	39
<i>Ilustración 26 Sector Juan B. Gutiérrez Propuesta Fotografía: Ing. Armando Ramirez Villegas Fuente: Elaboración propia</i>	40
<i>Ilustración 27 Cra. 13 Actual Fuente: Ing. Armando Ramirez V.</i>	
<i>Ilustración 28 Sector Cra. 13 Propuesta Fuente: Elaboración Propia.</i>	41
<i>Ilustración 29 Parque la rebeca actual Fuente: Fuente: URL:http://www.flickr.com/photo/fotomovida/41537547139/in/photstream/</i>	41



SÍNTESIS

SÍNTESIS	ABSTRACT
La ciudad de Pereira en los últimos años ha venido presentando una grave problemática referente a la planificación de la movilidad, en la cual se favorece en gran medida a una pequeña parte de la población, y se deja de lado la otra gran parte de la misma, favoreciendo como resultado, la inequidad social y la insostenibilidad de la ciudad. Para propiciar, entonces, espacios más equitativos e incluyentes que beneficien a todos los habitantes, debemos formular una serie de propuestas tendientes a la generación de espacios al interior de la ciudad que evolucionen dichas características de encuentro y relación entre los habitantes, y asimismo que logren una mayor cohesión social y hagan de la ciudad un lugar más humano y sustentable. Para esto, debe ser repensada entonces la manera de intervenir la movilidad en general de la ciudad, abordándola de una manera integral y partiendo siempre desde la base que la misma es para las personas y no para los medios. Así pues, encontramos, la necesidad específica de desarrollar un urbanismo coherente y amigable con el individuo, que será definido como la persona que, transita a pie y que debe llegar de un lugar a otro en unas condiciones óptimas y apropiadas para el disfrute de la ciudad, en un sector puntual de la ciudad, la Avenida Mosquera (Circunvalar) que cuenta con unas enormes potencialidades para la generación de unos generosos recorridos peatonales que den pie a una movilidad urbana sostenible. Descriptores: Movilidad Peatonal, Avenida Circunvalar (Mosquera), Espacio Público, Accesibilidad.	Recently, Pereira city is having a great problem about the mobility planning, this mainly benefits a small portion of population, excluding the rest of it, this situation becomes in a social inequality and also in the unsustainability of the city. To promote equal and inclusive places that benefits all the people, we have to formulate proposals that are searching to generate new places inside the city, changing the concept about meetings and relationships between the people who shape the population, achieving a greater social cohesion, thus obtaining a better city in the social field. For this, the way to improve the movility in the city have to be evaluate, integrally and never forgetting that it is thinking for the people and not for the medios. Thus we find the specific need of the coherent and friendly urbanism development, this understanding as the quality of places that are thinking for the pedestrian confort who are moving betwen point A and point B, having a especific destination trougt places with optimal conditions. One of that places is de Mosquera Avenue (circunvalar) it have biggest oportunities to generate generous pedestrian walk ways to get a sustentable urban movility. Key words: Pedestrian Mobility Circunvalar Avenue (Mosquera), Public space, Accessibility.



GLOSARIO

Movilidad Peatonal: Concepto referido al modo de transporte y desplazamiento en el que el medio principal, es no motorizado y fundamentado en el movimiento a pie por una vía pública.

Avenida Circunvalar (Mosquera): Vía arteria ubicada al oriente de la ciudad de Pereira, Risaralda que conecta en sentido Oriente – Occidente los vehículos y peatones al interior de la ciudad.

Pereira: Ciudad y municipio de la República de Colombia, capital del departamento de Risaralda. Es la ciudad más poblada de la región del Eje cafetero, cuenta con más de 500.000 habitantes y conforma el Área Metropolitana de Centro Occidente, junto con los municipios de Dosquebradas y La Virginia. Está ubicada en la región centro-occidente del país, en el valle del río Otún, en la Cordillera Central de los Andes colombianos.

Accesibilidad: Indica la facilidad con que los miembros de una comunidad pueden salvar la distancia que les separa de los lugares en los que pueden hallar los medios de satisfacer sus necesidades o deseos.

El objetivo de una buena accesibilidad es el de reducir las necesidades de desplazamiento, sobre todo de los desplazamientos motorizados, tanto en número como en longitud, y aprovechar al máximo la capacidad que tiene el ser humano de trasladarse sin emplear vehículos motorizados.

Espacio Público: Se entiende por espacio público como “el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes. Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular.”

El espacio público es entonces, un mecanismo fundamental para la socialización de la vida urbana. La negación de la ciudad es precisamente el aislamiento, la exclusión de la vida colectiva, la segregación. Quienes más necesitan el espacio público, su calidad, accesibilidad, seguridad son generalmente los que tienen más dificultades para acceder o estar: los niños, las mujeres, los pobres, los inmigrantes recientes.



1. INTRODUCCIÓN

Desde la invención del automóvil y especialmente durante las últimas décadas, la movilidad en las ciudades especialmente latinoamericanas ha sufrido una transformación acelerada hacia la excesiva motorización, representando un cambio esencial en el modo de vida de sus habitantes, pero sobre todo, un impacto negativo en sus condiciones ambientales que cada día se presentan más desfavorables para la habitabilidad humana.

La ciudad de Pereira, núcleo fundamental y centro urbano y administrativo del AMCO, presenta una población de 459.690 habitantes (2011), simultáneamente, las ciudades colombianas en general, han utilizado tradicionalmente la infraestructura existente en forma ineficiente privilegiando su uso a los vehículos de transporte privado, los cuales movilizan en promedio tan sólo el 22% de las personas que viajan a través de ellas, derivando en una reducida tasa de motorización de la población, aproximadamente unos 75 automóviles cada 1000 habitantes.

De igual manera debe ser mencionado que el vehículo privado representa más del 80% del parque automotor de los centros urbanos, transporta en promedio el 18% de la población y ocupa alrededor del 80% del espacio urbano, sesgando además la elección de la mayoría de habitantes (cerca del 80% de personas que no poseen vehículo automotor, usan otros medios para su desplazamiento, ya sea caminando, en bicicleta, en transporte masivo o colectivo u otros que puedan representar su admisión).

“Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un estado.” Fuente: Artículo 13. Declaración universal de los derechos humanos.

Debemos tener muy en cuenta que la movilidad entonces, debe estar siempre ligada a las personas que deben o desean desplazarse, y no a los medios empleados para ello, ni a las consecuencias que dichos desplazamientos puedan tener.

“En la actualidad, la configuración urbana y el modelo de movilidad imperante, difícilmente se adapta a las necesidades cotidianas de los sectores más alejados del prototipo de usuario de la ciudad que ha primado hasta la fecha varón, motorizado, con solvencia económica y plenamente capacitado física e intelectualmente”. Fuente: Mataix, 2010, Pág. 11.

La situación actual, y refiriéndonos específicamente a la ciudad de Pereira, se acerca en gran medida a lo citado anteriormente, ya que la misma está identificada, con un tipo de movilidad sesgada e insostenible que favorece inmensamente a las minorías aludidas con anterioridad.

Queda claro que los modelos actuales de movilidad y accesibilidad al interior de las ciudades en especial en la ciudad de Pereira, deben ser repensados y consecuentemente reestructurados, de tal modo que garanticen el derecho a la movilidad de todos sus ciudadanos, respondiendo además a una compatibilidad con un nivel de calidad de vida adecuado, todo esto en búsqueda de una ciudad más saludable, más humanizada, y fundamentalmente más sostenible.



2. PRESENTACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN O SITIO DE PRÁCTICA

- 2.1 NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN:** Sociedad Colombiana de Arquitectos. Risaralda.
- 2.2 DIRECCIÓN:** Edificio Club Rialto – Calle 17 # 6-42 – Piso 3
- 2.3 TELÉFONO:** (6) 325-1290
- 2.4 PÁGINA WEB DE LA ORGANIZACIÓN:** www.scarisaralda.org
- 2.5 NIT:** 891411602-0
- 2.6 SECTOR AL QUE PERTENECE LA ORGANIZACIÓN:** Servicios.
- 2.7 ACTIVIDAD A LA CUAL SE DEDICA LA ORGANIZACIÓN Y LÍNEAS QUE PRODUCE O SERVICIOS QUE PRESTA:** Avalúos, interventorías, concursos, consultorías, asesorías y publicación.
- 2.8 NÚMERO DE TRABAJADORES:** Empleados 15. Contratistas 3.
- 2.9 ÁREAS CON QUE CUENTA LA ORGANIZACIÓN:** Administrativa y técnica.
- 2.10 RESEÑA HISTÓRICA:**

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

La S.C.A. 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 S.C.A. 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 S.C.A. fundada el 6 de Junio de 1934, cuenta a nivel nacional con la presencia de 27 Regionales, 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.

Por otra parte, 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 S.C.A. seccional Risaralda, depende de las cuotas de sostenimiento que suministran cada uno de los 65 socios de 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.

2.11 MISIÓN:

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.

2.12 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.

2.13 DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES A DESARROLLAR POR EL PRACTICANTE:

1. Apoyar la formulación de proyectos arquitectónicos y urbanísticos.
2. Indagar en instituciones públicas y privadas, centros de documentación y bibliotecas sobre estudios, investigaciones y otros antecedentes asociados a los proyectos objeto de estudio y/o formulación.
3. Apoyar el trabajo de campo en lo relativo a levantamientos arquitectónicos, urbanísticos y/o fotográficos.
4. Apoyar logísticamente actividades de socialización de proyectos y/o académicos.
5. Apoyar la edición de la revista "Trazos" y otras publicaciones, informes o estudios institucionales.



2.14 ORGANIGRAMA DE LA INSTITUCIÓN

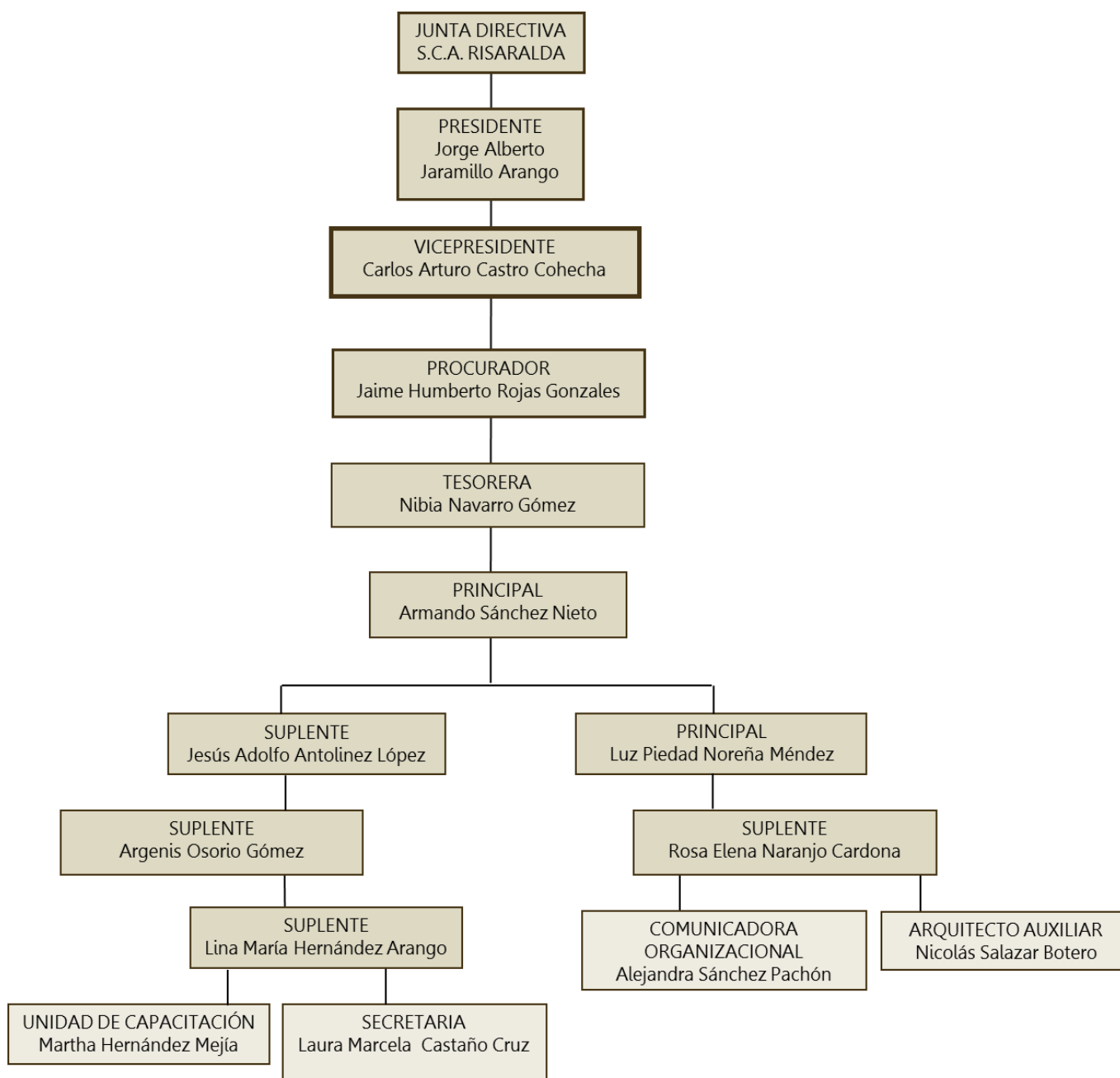


Ilustración 1 | Organigrama de la Institución | Fuente: Elaboración propia



3. DIAGNÓSTICO DE LA AVENIDA CIRCUNVALAR (MOSQUERA)

3.1 POTENCIAL PEATONAL

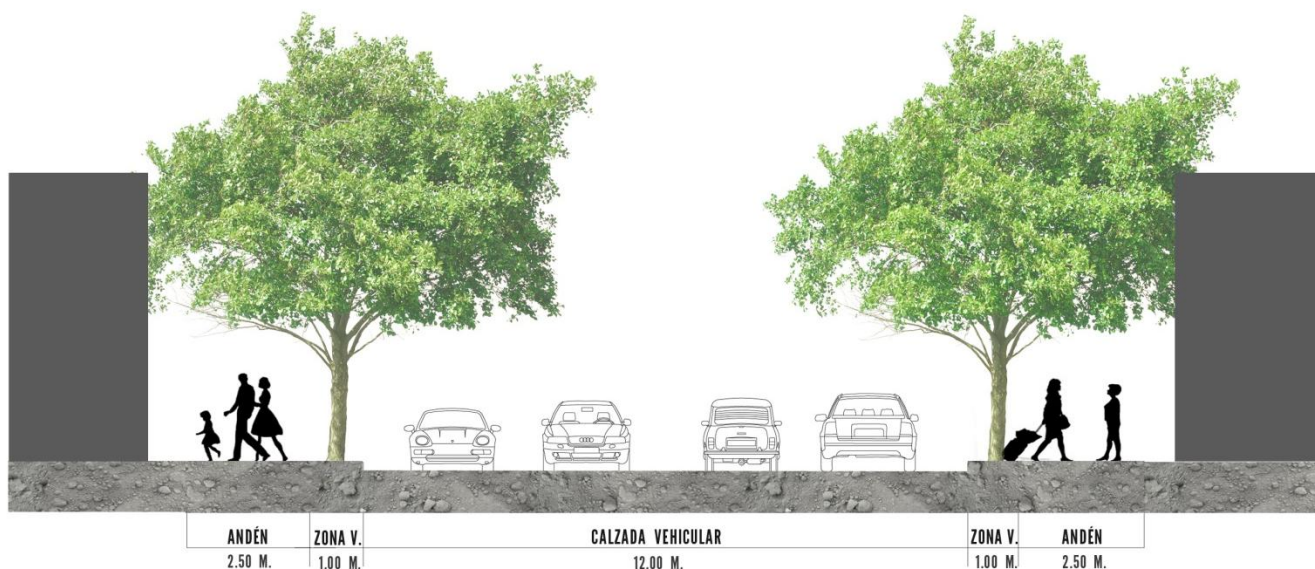


Ilustración 2 | Sección Av.Circunvalar Actual | Fuente: Elaboración propia.

La avenida circunvalar (Mosquera), cuenta con una gran fortaleza en cuanto a movilidad peatonal se refiere, ya que cuenta con una serie de características que aportan a la valoración de la misma.

Entre otras, encontramos una sección vial generosa que posteriormente puede ser aprovechada a nivel peatonal ampliando un poco la vía peatonal a ambos costados.

Además existe la presencia de espacios libres o potencialmente aprovechables, que pueden ser intervenidos de manera coherente y apropiada y que bien articulados entre sí sobre la totalidad del recorrido longitudinal peatonal podrían configurar un gran corredor peatonal con unas excelentes características espaciales, arquitectónicas, urbanísticas y por tanto sociales.

La Avenida en referencia cuenta también con algunos transversales que atraviesan y articulan dicho trazado longitudinal, logrando la posibilidad de posibles aparcamientos sobre estos sectores y suprimiéndolos por completo sobre el corredor vial principal.



3.2 DISCONTINUIDAD PEATONAL



Ilustración 3 | Discontinuidad peatonal | Fuente: Elaboración propia.



En nuestra ciudad y particularmente en el sector de estudio, nos encontramos con una realidad muy frecuente, el peatón no tiene vía libre, está condicionado por los sentidos y velocidades de flujo de vehículos, aún los tiempos de espera son mayores para los peatones que para los motores móviles, condición que implica una desventaja práctica desde todo punto de vista para quien no tiene un vehículo, pues no importa el calor, ruido, viento, polvo o lluvia, el peatón debe esperar al paso de los vehículos y en ocasiones hasta bajar de los andenes para poder transitar debido a la discontinuidad de la capa peatonal que se encuentra regularmente obstaculizada por baches, desniveles, accesos a garajes o en no pocos casos aparcamientos en la vía peatonal.

Además de lo anterior el cruce a través de rotondas impide el paso en línea recta de los peatones obligándolos a caminar distancias de hasta el doble de la distancia necesaria para lograr acceder al andén de enfrente, además de la ausencia de cebras que delimitan el paso peatonal. El peatón se encuentra además, con algunos sectores donde se produce un embotellamiento de flujos donde la calzada peatonal se reduce en ocasiones hasta la mitad de la actual, produciendo un conflicto entre los peatones que transitan por estos espacios reducidos, que hacen finalmente, que el recorrido pierda claridad y continuidad.

3.3 ARBORIZACIÓN



Ilustración 4 | Arborización | Fuente: Elaboración propia.



La arborización propia de la avenida Circunvalar (Mosquera), presenta unas características acordes y coherentes con el tipo de sección en la que se encuentran ubicados, hacen parte fundamental de la misma y a través del tiempo la población les ha brindado el valor que realmente merecen. Estos árboles acompañan el recorrido peatonal durante casi la totalidad del mismo, y refuerzan, por tanto, este potencial peatonal que posee la Avenida, brindándole las características de una posible gran alameda.

Existen algunos casos, existen árboles que deben ser intervenidos, en especial en sus bases, ya que con los años, estos, se han ido deteriorando y hacen del paso peatonal una actividad conflictiva y estrecha.

3.4 LOCALIZACIÓN INADECUADA DE PARQUEADEROS



Ilustración 5/ Parqueaderos / Fuente: Elaboración propia.



Los parqueaderos localizados sobre el tramo principal de la avenida Circunvalar (Mosquera), reducen notablemente las cualidades urbanísticas, arquitectónicas y por tanto peatonales de la misma, ya que se encuentran localizados en el tramo principal longitudinal de la Avenida, reduciendo de manera considerable la sección de la vía peatonal e interfiriendo en algunos casos el camino de los transeúntes. Asimismo, entorpece el tráfico vehicular, ya que la salida y entrada de autos a estos sectores, obstaculiza el flujo de los mismos en el trayecto de la Avenida principal.

3.5 AMOBLAMIENTO URBANO



Ilustración 6 | Amoblamiento urbano | Fuente: Elaboración propia

El mobiliario urbano en el sector cuenta con una ubicación y un mantenimiento apropiados, a pesar que en algunos lugares hace falta la presencia de componentes del mismo. Encontramos, asimismo una enorme falencia en términos de señalética, ya que no encontramos evidencia de una señalización precisa y coherente que instruya a los ciudadanos. Es importante tener presente la ubicación y el diseño de dichos elementos a la hora de realizar una propuesta, ya que los mismos artículos con algunos prototipos que puedan surgir en un futuro deben ser propuestos de manera articulada.



3.6 COMPONENTE SOCIAL Y CULTURAL

Es importante mencionar el irrespeto y la ausencia de cultura ciudadana que se logra percibir de parte de conductores y peatones no sólo hacia los semáforos, sino hacia los demás, vemos personas que constantemente se ven sorprendidas por la falta de respeto hacia el otro.

Asimismo, logramos identificar algunos vendedores informales que deberían ser localizados de manera adecuada y pertinente con los espacios servidos y servidores en el espacio público.

— Recorrido peatonal Principal — Vías transversales — Parquederos existentes (Posibles espacios Públicos) — Espacios Públicos efectivos actuales



Ilustración 7 | Planta Actual | Fuente: Elaboración propia.

3.7 USOS DE SUELO

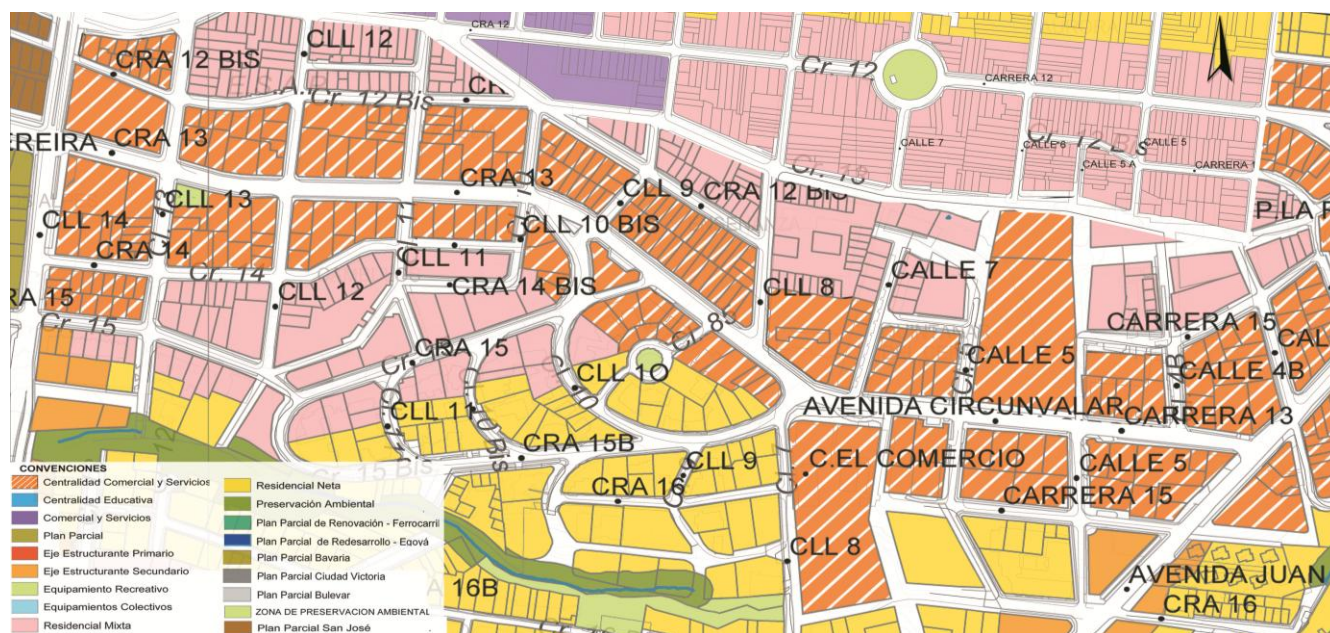


Ilustración 8 | Usos de suelo | Fuente: Elaboración propia.



Por último encontramos en dicho recorrido, la presencia de unos usos muy acordes con los recorridos peatonales a proponer; usos como el de comercio de diferentes intensidades y de servicio son los más repetidos en la totalidad del recorrido, acompañados de usos como la vivienda y en algunos casos recreación, lo que revalida aún más los recorridos peatonales en el sector.

4. EJES DE INTERVENCIÓN

4.1 AVENIDA CIRCUNVALAR (MOSQUERA) PEREIRA

Avenida ubicada al oriente de la ciudad de Pereira que conecta la misma en sentido Occidente – oriente de manera vehicular y peatonal. Su nombre original es Avenida Mosquera, pero con el paso del tiempo los habitantes han transformado ésta denominación para llamarla como habitualmente se conoce, Avenida Circunvalar.

4.2 PEATÓN

Podemos definirlo como la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos de uso público o privado.

Son también peatones quienes empujan un coche de niño o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y los discapacitados que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

En nuestras ciudades actuales existen, cada vez más vehículos y a su vez menos espacio para la circulación de estos, puesto que en las zonas céntricas el espacio siempre es el mismo, haciéndose cada vez más peligrosa la circulación del peatón.

4.3 ESPACIO PÚBLICO

Se entiende por espacio público como el conjunto de inmuebles públicos y elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes. Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular. El espacio público es entonces, un mecanismo fundamental para la socialización de la vida urbana.

Quienes más necesitan el espacio público, su calidad, accesibilidad, seguridad son generalmente los que tienen más dificultades para acceder o estar: los niños, las mujeres, población con escasos recursos económicos, los inmigrantes recientes.



5. JUSTIFICACIÓN DEL EJE DE INTERVENCIÓN

Todos los días en nuestras ciudades, los habitantes al interior de las mismas, deben desplazarse de un lugar a otro, ya sea para trabajar, estudiar, ir de compras, pasear al parque, ir a comer algo, de esta manera al final del día tendremos entonces, miles de desplazamientos al interior las mismas.

En la actualidad nos tropezamos en nuestra ciudad con un grave problema de movilidad que favorece en sobremanera a una pequeña parte de la población, dejando de lado la otra gran parte de la misma y favoreciendo como resultado la inequidad social y la insostenibilidad de la ciudad. Para propiciar, entonces, espacios más equitativos e incluyentes que beneficien a todos los habitantes de la misma, debemos formular acciones tendientes a la generación de espacios que evolucionen dichas características de encuentro y relación entre los habitantes, y asimismo que logren una mayor cohesión social y hagan de la ciudad un lugar más humano y sustentable.

“Debemos hacer ciudad, sobre la ciudad... Hacer ciudad es, antes que nada, reconocer el derecho a la ciudad para todos”. BORJA, 2000, Pag. 45.

Como lo menciona Borja en su texto “El espacio público, ciudad y ciudadanía”, debemos crear espacios incluyentes en donde se facilite la relación e interacción de los habitantes de una misma ciudad, y de esta manera realizar propuestas tendientes tanto a la priorización del peatón como del ser humano que habita el espacio dentro de la ciudad, hacia una sostenibilidad urbana.

No debemos olvidar que la movilidad debe estar ligada a las personas que deben o desean desplazarse, no a los medios empleados para ello, ni a las consecuencias que los desplazamientos puedan tener.

Asimismo la investigación busca plantear algunas pautas, para que a través del planteamiento de un modelo de movilidad y la generación de espacio público efectivo, en un sector específico de la ciudad, se realice una primera aproximación a una Ciudad Sostenible, teniendo muy presente el concepto de movilidad como un cuerpo totalmente integral donde el peatón es el protagonista, pues si notamos, la movilidad en general en nuestro sistema actual no está pensada para las personas y si por lo contrario para los medios.

“La humanización de la movilidad construye ciudad” Fuente: Mataix, 2010, Pág. 11.

Por último con esta frase que menciona la autora del documento “Movilidad Urbana sostenible” podemos resumir un poco la utilidad y posible aplicabilidad de los resultados obtenidos con la posible solución del problema anteriormente mencionado. Si logramos generar espacios más humanos, con el fin de proponer una ciudad más humanizada y brindando prelación a la movilidad peatonal y en bicicleta que brindan sostenibilidad a la ciudad.



6. OBJETIVOS

6.1 OBJETIVO GENERAL

Proponer acciones tendientes a la priorización de la movilidad peatonal en la avenida circunvalar (Mosquera) en la ciudad de Pereira, específicamente desde el sector del Parque Olaya, hasta el parque de la Rebeca.

6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Indagar sobre el estado actual de la movilidad peatonal en la ciudad de Pereira y manera específica en la avenida Circunvalar (Mosquera).

Explorar los referentes o estudios de caso sobre resoluciones apropiadas a problemas referentes a la movilidad peatonal.

Realizar una propuesta que solucione de manera coherente, desde algunas bases conceptuales de arquitectura y urbanismo, las falencias existentes en referencia a la movilidad peatonal en la avenida Circunvalar (Mosquera), en Pereira, y particularmente desde el sector el parque Olaya, hasta la avenida Juan B. Gutiérrez.



7. MARCO TEÓRICO

7.1 MARCO LEGAL

7.1.1. Ley 1083 de 2006 de la Republica de Colombia.

La misma será utilizada como referencia base, ya que allí se establecen algunas normas sobre la planeación urbana sostenible y especialmente en los artículos mencionados a continuación:

Artículo 1. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por éstos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9 de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

Artículo 2. Los Alcaldes de los municipios y distritos de que trata el artículo anterior tendrán un plazo de dos (2) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adoptar mediante Decreto los **Planes de Movilidad** en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial.

Los Planes de Movilidad deberán:

- a.- **Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial**, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclo rutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte.
- b.- **Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial**. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclo rutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción; los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, elaborará los estándares nacionales para el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para dicha articulación. La articulación de la red peatonal con los distintos modos de transporte, deberá diseñarse de acuerdo a las normas vigentes de accesibilidad.
- c.- **Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico** sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación.
- d.- **Crear zonas sin tráfico vehicular**, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.



e.- **Crear zonas de emisiones bajas**, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando éste se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios.

f.- **Incorporar un Plan Maestro de Parquaderos**, el cual deberá constituirse en una Herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte.

7.1.2. Declaración universal de los derechos humanos:

En el artículo 13 de la declaración universal de los derechos humanos se menciona también un aparte que se convierte en un segmento fundamental respecto al tema en cuestión y menciona que *“Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un estado.”*

7.1.3. Constitución Política de Colombia:

En otro el artículo, más específicamente el No. 13 de la Constitución Política, se incluye la protección de los derechos fundamentales para las personas con discapacidad y asigna al estado la función de proteger a aquellas personas que por su condición económica, física o mental se encuentran en circunstancias de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

7.1.4. Constitución Nacional. Artículo 24:

La movilidad parte del derecho a la libre circulación por el territorio como derecho fundamental establecido en el Artículo 24 de la Constitución Nacional, además de la atención al saneamiento ambiental como servicio público a cargo del estado cuya labor puede sintetizarse para tal caso en la identificación, evaluación, prevención y control de riesgos sanitarios derivados de los fenómenos de contaminación atmosférica urbana.

7.1.5. Artículo 13. Constitución Política:

También aplican en el tema de la inclusión de personas con movilidad reducida el Artículo 13 de la Constitución Política, que incluye la protección de los derechos fundamentales para las personas con discapacidad y asigna al estado la función de proteger a aquellas personas que por su condición económica, física o mental se encuentran en circunstancias de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

7.1.6. Ley Clopatofsky:

En referencia al tema de discapacitados, encontramos la ley 361 del 7 de febrero de 1997 o también llamada Ley Clopatofsky a través de la cual se establecen mecanismos de integración social a las personas con algún tipo de discapacidad y se dictan otras disposiciones, en referencia al tema. La ley presenta un total de 73 artículos que mencionan los deberes y derechos con respecto a la discapacidad, pero dos de ellos son pertinentes en el tema de la movilidad y accesibilidad en el espacio público y serán mencionados a continuación:



ARTÍCULO 55.- En todo complejo vial y/o medio de transporte masivo incluidos puentes peatonales, túneles o estaciones que se construyan en el territorio nacional, se deberá facilitar la circulación de las personas a que se refiere la presente ley, planeando e instalando rampas o elevadores con acabados de material antideslizante que permitan movilizarse de un lugar a otro y deberán contar con la señalización respectiva.

ARTÍCULO 56.- Todos los sitios abiertos al público, de carácter recreacional o cultural, como teatros y cines, deberán disponer de espacios localizados al comienzo o al final de cada fila central, para personas en sillas de ruedas. Para estos efectos se utilizará un área igual a la de una silla de teatro y no se dispondrá de más de dos espacios contiguos en la misma fila. La determinación del número de espacios de esta clase, será del dos por ciento de la capacidad total del teatro. Un porcentaje similar se aplicará en los vestuarios de los centros recreacionales, para las personas en silla de ruedas.

PARÁGRAFO.- En todo caso, éstas y las demás instalaciones abiertas al público, deberán contar por lo menos con un sitio accesible para las personas en silla de ruedas.



7.2 MARCO CONCEPTUAL

7.2.1 Espacio público y ciudad

En el texto “El espacio público, ciudad y ciudadanía” de los autores, Jordi Borja y Zaida Muxi, se mencionan una serie de pautas que serán de vital importancia para la justificación y posterior propuesta del actual trabajo de investigación.

Los temas acotados hacen especial referencia al tema de la ciudad y el espacio público como ejes estructurantes de una sociedad sustentable e incluyente.

Para comenzar es notorio como los autores plantean que la historia de la ciudad es la de su espacio público. Para ellos las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos. La ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos – tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente – que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político.

Consideran además que el espacio público no solamente es un indicador de calidad urbana sino que también es un instrumento privilegiado de la política urbanística para hacer ciudad sobre la ciudad, para mantener y renovar los antiguos centros y producir nuevas centralidades, para suturar los tejidos urbanos y en especial para dar un valor ciudadano a las infraestructuras.

Mencionan igualmente que el espacio público tiende fundamentalmente a la mezcla social, hace de su uso un derecho ciudadano de primer orden, así el espacio público debe garantizar en términos de igualdad la apropiación por parte de diferentes colectivos sociales y culturales, de género y de edad. Que el derecho al espacio público es en última instancia el derecho a ejercer como ciudadano que tienen todos los que viven y que quieren vivir en las ciudades.

El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes.

La ciudad es entonces para los autores concentración de población y civitas, cultura, comunidad, cohesión.

El espacio público plantean además, no es el espacio residual entre lo que se ha construido y el espacio viario. Hay que considerarlo el elemento ordenador del urbanismo, sea cual sea la escala del proyecto urbano. Es el espacio público el que puede organizar un territorio que sea capaz de soportar diversos usos y funciones y el que tiene más capacidad de crear lugares.

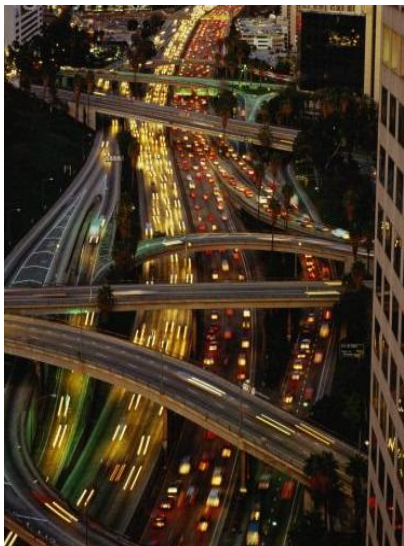


Ha de ser un espacio de la continuidad y de la diferenciación, ordenador del barrio, articulador de la ciudad, estructurador de la región urbana. Para los gobiernos locales, el espacio público es el examen que han de aprobar para ser considerados "constructores de ciudad".

Para ellos los grandes ejes, las grandes plazas y los parques urbanos, a menudo son productos de la historia urbana pero también de decisiones urbanísticas que no siempre tienen en cuenta los impactos sobre la trama y los espacios públicos del entorno; es decir que pueden tanto unir como separar, ser un importante elemento de animación urbana como crear desierto a su alrededor o ser ellos mismos un desierto. Enfatizan especialmente la importancia de los espacios públicos en la política de construcción de la ciudad securizante e integradora. El espacio público calificado es un mecanismo esencial para que la ciudad cumpla su función iniciática de socialización de niños, adolescentes y jóvenes, de colectivos marginados o considerados de "riesgo". En ellos se expresa la diversidad, se produce el intercambio y se aprende la tolerancia. La calidad, la multiplicación y la accesibilidad de los espacios públicos definirán en gran medida la ciudadanía.

Plantean por último y no menos importante que los ciudadanos tienen derecho a la identidad colectiva dentro de la ciudad. La organización interna del espacio urbano debe facilitar la cohesión sociocultural de las comunidades (barriales, de grupos de edad, étnicas, etc.). La integración ciudadana es más factible si las personas están también insertas en grupos referenciales próximos.

Además tienen derecho a la movilidad y a la accesibilidad. Hay que tender a igualar las condiciones de acceso a las centralidades y la movilidad desde cada zona de la ciudad metropolitana. Estos derechos son hoy indispensables para que las llamadas libertades urbanas o posibilidades teóricas que ofrece la ciudad sean realmente utilizables. El derecho a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana debe universalizarse, no reservarse a los que disponen de vehículo privado. Y cada parte de la ciudad debe ser accesible, visible e interesante por alguna razón para el resto. El derecho a la movilidad teniendo en cuenta la heterogeneidad de las demandas y de los movimientos de la población requiere hoy una oferta pública muy diferenciada.



Fuente: BORJA, 2000, 91 Págs.

7.2.2 Movilidad y urbanismo

El arquitecto Carlos A. González proveniente de la ciudad de Cali, después de realizar su doctorado en la universidad de Cambridge sobre Movilidad y Urbanismo, formuló como tesis doctoral un documento que presenta de manera concreta los problemas y paradigmas actuales de la movilidad urbana en la actualidad proponiendo además, algunas acciones tendientes a una movilidad urbana sostenible.

Ilustración 9| Paradigma de movilidad | Fuente: GONZÁLEZ, 2012, Pág 8.



Para el arquitecto, la movilidad parte del derecho a la libre circulación por el territorio como derecho fundamental establecido en el Art. 24 de la Constitución Nacional, además de la atención al saneamiento ambiental como servicio público a cargo del estado cuya labor puede sintetizarse para tal caso en la identificación, evaluación, prevención y control de riesgos sanitarios derivados de los fenómenos de contaminación atmosférica urbana.

Los temas centrales de la discusión son:

- **El actual paradigma de movilidad urbana:**
- El enfoque en el tráfico y la infraestructura, y la deshumanización de la ciudad.
- **Gestión de la movilidad, calidad urbana y seguridad vial:**
- Pensando nuestra ciudad desde un nuevo paradigma de movilidad
- **El Plan de Movilidad Urbana:**
- Un nuevo instrumento de planificación en el contexto colombiano
- **La humanización de la movilidad construye ciudad y salva vidas:**
- Iniciativas de interés en el contexto internacional.
- **Reflexiones finales:**
- La humanización de la movilidad construye ciudad.

Carlos González, realiza aportes interesantes al tema en referencia y resumidos en frases muy puntuales:

- ‘La Movilidad Urbana es mucho más que un problema de tráfico’
- ‘La Sostenibilidad Urbana y la Seguridad Vial deben ser criterios fundamentales en la movilidad’
- ‘La prioridad al transporte masivo, al peatón y al ciclista puede replicarse en diversas escalas: la Ciudad, el Barrio y el Lugar’
- La movilidad es para las personas y no para los medios.
- El modelo actual prioriza la solución vehicular sobre cualquier otro mod de movilidad.
- La movilidad actúa sobre el espacio público y éste sobre la estructura Urbana de la ciudad.

Fuente: GONZÁLEZ, 2012, Pág 8.



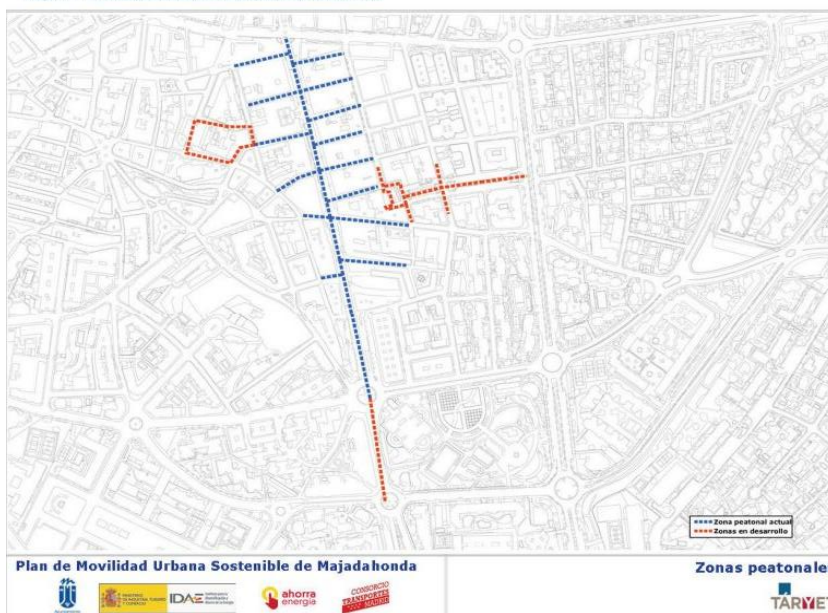
8. ANTECEDENTES Y ESTUDIOS REALIZADOS

8.1 PROPUESTAS - CIUDAD DE MAJADAHONDA, ESPAÑA

En búsqueda de estudios y trabajos realizados sobre el tema encontramos un estudio de caso en la ciudad de Majadahonda, España, a continuación mencionaremos sus estrategias puntuales en cuanto al tema peatonal y las conclusiones a las cuales llegaron luego del estudio:

- Potenciar el uso de las rutas peatonales.
- Asegurar una adecuada infraestructura para las personas de movilidad reducida.

Imagen nº 11 Zonas peatonales actuales y de futuro desarrollo



• Mejorar la coexistencia con otros modos de transporte. Potenciar El Uso De Las Rutas Peditonales y la propuesta debe hacerse desde tres perspectivas:

- Potenciar las vías principales del sector. Algunas medidas recomendables fueron entonces:
 - Crear itinerarios conectados y coherentes para los peatones.
 - Suprimir barreras arquitectónicas.

Ilustración 10| Movilidad Peditonal Matahonda | Fuente: URL:www.majadahonda.org/uploads/

- Mejorar el estado de las calles. Muchas de las calles del centro urbano mostraban unas aceras deterioradas o prácticamente inexistentes, lo cual no favorecía la movilidad peatonal. Algunas medidas recomendables fueron:
 - Vigilar la no invasión de coches y motos en las aceras y en las zonas peatonales penalizando el uso indebido de estas zonas.
 - Aumentar la superficie dentro de la sección viaria utilizada por el peatón. En aquellas zonas donde sea posible, ampliar estas aceras estrechas y, en caso contrario, asegurar que al menos quedan libres de mobiliario u otros elementos que penalicen todavía más su condición.
 - Mejora del pavimento de las aceras, creación de islas de peatones y zonas de prioridad invertida.



- Fomentar la seguridad del tránsito en estas zonas peatonales y todo el casco más urbano mediante técnicas de calmado de tráfico que reduzcan el tráfico rodado en el centro. Aunque en el epígrafe de la red viaria ya se detalla una propuesta de templado de tráfico para el municipio, también pueden implantarse medidas puntuales en zonas de especial interés, tal como se observa en la foto adjunta, ubicada en la calle Hernán Cortés.

8.1.1. Medidas Para Mejorar La Movilidad De Las Personas De Movilidad Reducida

Se debía continuar asegurando la movilidad en todo el municipio a las personas de movilidad reducida, mediante:

- Accesibilidad para la movilidad en el viario mediante la implantación de:
- Rebaje de bordillos y pasos de peatones en las zonas más transitadas.



Ilustración 11| Peatonalización Matahonda | Fuente: URL:www.majadahonda.org/upload/

- Mejorar zonas de pendientes inadecuadas o pavimento en mal estado.
- Adecuación de paradas resolviendo las deficiencias detectadas durante el trabajo de campo realizado para el diagnóstico. En este sentido, debe trabajarse en la línea marcada por el Real Decreto 1544/2007, que indica los criterios a seguir para asegurar la accesibilidad de las Personas de movilidad reducida a las plataformas y modos de transporte público.
- Adecuación de vehículos de transporte público, teniendo en especial consideración las necesidades de estas personas al producirse la renovación de flota.

8.1.2. Mejorar la coexistencia con otros modos

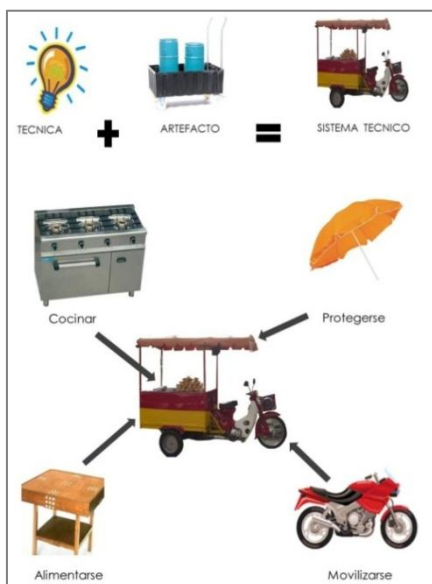
Es importante que la coexistencia con otros modos de transporte sea adecuada y, en este sentido, cabe desatacar la bici como el modo de transporte que comparte más espacios con el peatón. Así, todas las zonas peatonales plantean la problemática del uso de estos espacios por parte de los ciclistas, promoviendo en ocasiones un uso libre, regulado o incluso penalizado.

Fuente: URL:www.majadahonda.org/uploads/media/551_PropuestasdeActuacion_300710_Parte_1.pdf.



8.2 MERCADOS ITINERANTES

VELÁSQUEZ GOMEZ, Carolina. VÁSQUEZ OSORIO, Julián Andrés. LÓPEZ MARULANDA, Juliana. Mercados itinerantes. Grupo GAU, hábitat, cultura y región. Universidad Católica de Pereira. Pereira. 2011.



El estudio tuvo como objetivo reconocer las ventas informales itinerantes como artefactos realizados por medios empíricos que dan vida al espacio público en el sector de la Avenida Circunvalar.

La metodología fue dividida en dos etapas; la primera consistió en el conocimiento del estado del arte y el fundamento teórico anterior a la práctica en el lugar de estudio.

En la segunda etapa se dio pie a la realización del proceso práctico y el trabajo de campo.

Ilustración 12/ Dispositivos Vendedores / VELÁSQUEZ GOMEZ, Carolina. Pereira. 2011.

8.3 PROYECTO PLAZA CULTURAL AVENIDA CIRCUNVALAR

INSTITUTO DE CULTURA Y FOMENTO AL TURISMO DE PEREIRA, SECRETARÍA DE GESTIÓN INMOBILIARIA. Proyecto Plaza Cultural Avenida Circunvalar. Pereira. Mayo 2012.

El trabajo tiene como objetivo principal, el planteamiento de una propuesta de espacio público efectivo, específicamente en el sector de Monos, con el fin de resaltar la potencialidad peatonal con la que cuenta la Avenida Circunvalar.

Se menciona entonces la vital importancia de dicha Avenida en la conexión Oriente-Occidente al interior de la ciudad de Pereira.

Se menciona además como antecedente, que dicho sector se encuentra ubicado en un punto central de la Avenida Circunvalar y fue identificado en la Unidad de Planificación 3 como un espacio articulador del espacio público propuesto.



Ilustración 13| Plaza cultural Avenida Circunvalar| Instituto De Cultura y fomento al turismo

Se propone concretamente:

La adecuación de un espacio público tipo plaza con un Área aproximada: 728,38 m².

La Supresión de un tramo de 40 m de longitud sobre la transversal calle 10, la mitad utilizada como bahía de parqueo.

La generación de continuidad en la vía transversal calle 10 sobre un costado de la plaza propuesta mejorando condiciones de movilidad en cruces con la Av. circunvalar y Cra. 15.

Se formulan igualmente una serie de propuestas para la avenida:

Circunvalar ejemplar: Modelo de pequeñas intervenciones de gran impacto.

Circunvalar para caminar: puntos intermedios para incentivar recorridos a pie.

Circunvalar lúdico: Punto de encuentro, disfrute y entretenimiento.

Circunvalar cultural: Plataforma para compartir y difundir cultura.

Circunvalar para reconocimiento: “Módulos de honor” para destacar ciudadanos que han generado procesos significativos para la ciudad.

Circunvalar Turística: Gran punto de referencia para el Turista.

Circunvalar nocturna: Espacio para el encuentro y el disfrute.



9. PROPUESTA

9.1 PROPUESTA GENERAL AVENIDA CIRCUNVALAR (MOSQUERA)

Luego de realizar y examinar la totalidad del diagnóstico, nos encontramos con una cantidad de elementos relevantes en la Avenida Circunvalar (Mosquera), que brindan un carácter que puede y debe ser aprovechado y potencializado, haciendo de la misma, una obra que con su aporte de espacio público genere relación, identificación, e intercambio entre las población misma, algo que se ha perdido en nuestras ciudades.

A través del planteamiento de un espacio público articulado por medio de plazoletas y estancias articuladas con los espacios colectivos ya existentes, se genera un gran bulevar, que surge de la dinámica propia de la ciudad y de los comportamientos mismos de su población, logrando establecer un aporte a la ciudad en la búsqueda de una movilidad urbana sostenible, y a su vez que genere, una mayor cohesión e inclusión social. En resumen la propuesta debe humanizar la vida cotidiana del sector en particular y por tanto de la ciudad.



Ilustración 14 | Articulación del Espacio público | Elaboración propia.

Es importante resaltar, que al Potenciar las rutas peatonales de la avenida Circunvalar (Mosquera), logramos comunicar peatonalmente el sector oriental de la ciudad con el centro de la misma, a través de la Calle de la fundación (Calle 19) por medio de un puente peatonal que las conecta y extendiéndose de manera continua hasta el borde del Río Otún en la Avenida del Río.



Ilustración 15 | Propuesta Planta General | Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los parqueaderos, la propuesta puntual se constituye en el aprovechamiento de las transversales que atraviesan dicho trazado longitudinal, logrando la posibilidad de posibles aparcamientos sobre estos sectores y suprimiendo por completo los que se encuentran sobre el corredor vial principal, transformándolos posteriormente en espacio público efectivo, que articulado con otros ya existentes podrían generar la conformación de un gran bulevar, que conecte una serie de espacios o estancias bien articulados sobre un eje lineal de circulación peatonal.

De esta manera logramos un aprovechamiento de dichas fortalezas mencionadas en el diagnóstico, de la mano con la posible solución de algunos problemas de discontinuidad peatonal, señalización y localización de zonas de aparcamiento.

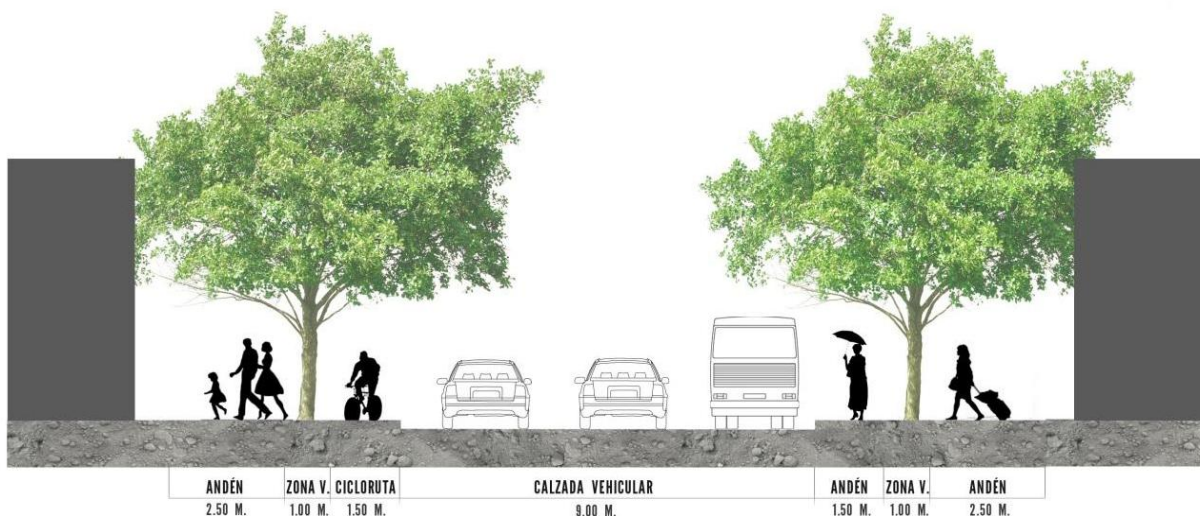


Ilustración 16| Sección Propuesta | Fuente: Elaboración propia.

Se propone entonces, aumentar la superficie dentro de la sección viaria utilizada por el peatón, proponiendo, más específicamente, la ampliación de andenes en 1.50 m. a cada costado de la vía vehicular, en la totalidad del recorrido de la avenida, reduciendo de tal modo los carriles vehiculares a 3 y orientándolos en un sólo sentido, desde el occidente hacia el oriente, esto acompañado de una cicloruta que atraviesa también la totalidad del trazado de la avenida principal y una zona de amueblamiento urbano donde se dispondrán bancas, basureros y demás elementos dispuesto en el espacio público.

En aquellas zonas donde sea posible, ampliar algunas de las aceras estrechas detectadas en el diagnóstico y, en caso contrario, asegurar que al menos quedan libres de mobiliario u otros elementos que penalicen aún más su condición.

9.1.1 Puente peatonal Olaya Herrera - Circunvalar

Para lograr una conexión más directa entre el centro de la ciudad y el recorrido de la Avenida Circunvalar (Mosquera), se propone un puente peatonal que vincule ambos costados a nivel peatonal y de bicicletas, relacionando además todo el recorrido de la calle de la fundación (Cll. 19) a la propuesta peatonal.



Ilustración 17 | Sector Gobernación – Av. Circunvalar | Fuente: Propia.

9.1.2 Plazoleta San José



Ilustración 18 | Sector San José Actual | Fuente: Propia.



Ilustración 19| Sector San José Propuesta| Fuente: Propia.

Con el fin de dar inicio al extenso recorrido peatonal propuesto, se plantea un espacio público de recibo en el sector de la iglesia San José, que funcione además como una propuesta de renovación urbana especialmente en este sector de partida convirtiéndose además en un posible detonante de desarrollo económico, urbanístico y social.

9.1.3. Plazoleta Invico



Ilustración 20| Sector Invico Actual | Fuente: Propia.



Ilustración 21 | Sector Invico Actual | Fuente: Propia.

Este espacio obedece a la apuesta del aprovechamiento de zonas de parqueo, para convertirlas en espacios de uso colectivo y masivo, recurriendo a unos de los principios del P.O.T. que menciona que el bien general, debe primar siempre sobre el bien particular de algunos pocos. Esta plazoleta se convierte en una intervención vital, dada su localización estratégica, se convierte en un punto articulador en una intersección de alto flujo peatonal, en sentido Oriente - Occidente hacia y desde la avenida Circunvalar (Mosquera) y en sentido Sur – Norte desde y hacia las Avenidas Pinares y Álamos.

9.1.4. Ciclo ruta



Ilustración 22 | Sector Circunvalar Actual y Propuesta | Fotografía: Ing. Armando Ramírez V. | Fuente: Elaboración Propia.



Es oportuno anotar, como ya fue anteriormente indicado, que además de una buena propuesta a nivel peatonal, debe presentarse la coexistencia con otros medios de transporte y, en este sentido, cabe desatacar la bicicleta como el modo de transporte que más espacios comparte con el peatón de tal modo que, todas las zonas peatonales plantean a un costado de la vía el uso de estos espacios de cicloruta.



Ilustración 22 Sector Monumento a los fundadores (Prometeo) | Fuente:
 URL:<http://www.flickr.com/photo/fotomovida/4153758539/in/photstream/>

Igualmente, es pertinente exponer unos de los espacios públicos que actualmente hacen parte de la avenida y que sumado y articulado con los demás propuestos, logran conformar un todo. Asimismo, podemos anotar que aunque el lugar donde está el monumento a los Fundadores actualmente, hace parte del espacio público efectivo de la ciudad, no es utilizado ni habitado de una manera apropiada, esto a causa de su diseño actual; es factible pensar en una modificación que lo haga más permeable y a la vez que cuente con unas estancias al interior del mismo generando así la tracción peatonal que debería.

9.1.5. Plazoleta Los Alpes

La propuesta de dicha plazoleta, obedece al criterio mencionado con anterioridad, que menciona que los espacios con potencial de transformación, y en especial aquellos utilizados para aparcamiento, puedan ser transformados en espacio público eficiente que brinde condiciones adecuadas para el disfrute de la ciudad por parte del peatón e incentive al transeúnte a vivir y sentir el espacio público como algo propio.



Ilustración 23 | Sector Los Alpes Actual | Fuente: Instituto De Cultura y Fomento Al Turismo De Pereira



Ilustración 24 | Sector Los Alpes Propuesta | Fuente: Instituto De Cultura y Fomento al Turismo De Pereira, 2012 e intervención propia.



1.6. Plazoleta Juan B. Gutiérrez



Ilustración 25| Sector Juan B. Gutiérrez Propuesta | Fotografía: Ing. Armando Ramirez Villegas Fuente: Elaboración propia

Se propone como espacio articulador y vinculante, una pequeña plazoleta planteada como lugar de estancia a la altura de la Avenida Juan B. Gutiérrez por medio de la cual se realiza un aporte al recorrido peatonal en la propuesta y termina formando parten integral del extenso Bulevar.

9.1.7. Retorno Cra. 13

Se plantea la culminación de la Cra. 12 Bis, que más adelante se convierte en la Cra. 13, proponiendo andenes de 2.00 m. a cada de costado de la misma y con esto logrando la conformación del par vial de la Avenida Circunvalar (Mosquera) que en la Calle 13 tendrá retorno hacia el centro.



Ilustración 26| Cra. 13 Actual | Fuente: Ing. Armando Ramírez V.



Ilustración 27| Sector Cra. 13 Propuesta | Fuente: Elaboración Propia.



Ilustración 28| Parque la rebeca actual | Fuente: Fuente:
URL:<http://www.flickr.com/photo/fotomovida/41537547139/in/photstream/>

Finalmente la propuesta remata en el parque La Rebeca, espacio público que da fin al bulvar propuesto de la Avenida Circunvalar (Mosquera) y que al estar construido ctualmente puede articularse de buena manera con la propuesta realizada de espacios públicos y plazoletas.



10. CONCLUSIONES Y REFLEXIONES

Es importante reconocer la importancia de la intervención de la movilidad como un proceso integral que incluye todos los tipos de medios de transporte, y específicamente en el sector de la Circunvalar en la ciudad de Pereira donde existe una potencialidad a nivel peatonal e interactúan una cantidad de medios de transporte.

A través de una intervención urbanística bien fundamentada y tras la generación de un sistema integrado de espacios públicos y plazoletas, se da pie al inicio de una ciudad más humanizada y sostenible que es el fin al que deberíamos llegar.

Aprender a conjugar una serie de determinantes tanto sociales, humanas, arquitectónicas como espaciales, hace que la ciudad realice un aporte a sus habitantes, a la arquitectura y al urbanismo mismo de la región, ya que por medio de intervenciones como estas, damos un gran paso hacia el desarrollo y la equidad social de los ciudadanos favoreciendo, asimismo la sostenibilidad de la ciudad.



11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Presentación y exposición. GONZÁLEZ GUZMÁN, Carlos A.; “Movilidad Urbana Sostenible. Visión, retos y objetivos”. Cali. 2012.
- S.C.A.R. – A.I.R.; Documento “Evaluación integral de las propuestas de intersección y conexiones viales de la Alcaldía de Pereira”. Pereira. 2012.
- MATAIX, González Carmen; “Movilidad Urbana Sostenible: un reto energético y ambiental”. Madrid, España. 2010. 73 Págs.
- BORJA, Jordi, MUXI, Zaida; “El espacio público, ciudad y ciudadanía”. Barcelona, España. 2000. 91 Págs.
- ARANGO, Oscar; RODRIGUEZ, Gladys; Ciudad Región Eje Cafetero Hacia un Desarrollo Urbano sostenible. (2004). Editores. Impreso por Gráficas JES Ltda. Manizales. Colombia. 363 Págs.
- CORTÉS, Fernando. Plan Integral de Movilidad Metropolitana en el Territorio de los Municipios que Conforman el Área Metropolitana del Centro Occidente – AMCO – Tomo I: Diagnóstico y formulación Del PIMM. Área Metropolitana del Centro Occidente. Bogotá. 2006.
- URL:
www.majadahonda.org/uploads/media/551_PropuestasdeActuacion_300710_Parte_1.pdf. Consultado el 01 de noviembre de 2012. (Online). Julio 2010.
- ROGERS, Richard. GUDUCHDJIAN, Philip. Ciudades para un pequeño planeta. Editorial Gustavo Gili. 2012 (1a Edición, 7a tirada). 196 Págs.
- URL:
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1997/ley_0361_1997.html
Consultado el 03 de noviembre de 2012. (Online). Febrero de 2009.
- RESTREPO OROZCO, Gustavo. “Proyecto Pereira 2032”.
URL:<http://www.pereiraculturayturismo.gov.co/dmdocuments/LIBRO%20SESQUICENTENARIO.pdf>. Consultado el 06 de noviembre de 2012. (Online). Agosto 2012.
- VELÁSQUEZ GOMEZ, Carolina. VÁSQUEZ OSORIO, Julián Andrés. LÓPEZ MARULANDA, Juliana. Mercados itinerantes. Grupo GAU, hábitat, cultura y región. Universidad Católica de Pereira. Pereira. 2011.



- INSTITUTO DE CULTURA Y FOMENTO AL TURISMO DE PEREIRA, SECRETARÍA DE GESTIÓN INMOBILIARIA. Proyecto Plaza Cultural Avenida Circunvalar. Pereira. Mayo 2012.
- RAMIREZ VILLEGAS, Javier. RAMIREZ VILLEGAS, Armando. Historia de un barrio, La Circunvalar Pereira. Pereira. 2011.