

Movilidad y comercio informal en las aceras de la vía Ayacucho en el centro de
Medellín

David Castañeda Betancur

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA

ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

FACULTAD DE DISEÑO INDUSTRIAL

INVESTIGACIÓN 3

MEDELLÍN

2019

Movilidad y comercio informal en las aceras de la vía Ayacucho en el centro de
Medellín

David Castañeda Betancur

Trabajo de grado para optar al título de Diseñador Industrial

Asesor

María Ginnete Múnera (Diseñadora Industrial) y Raúl Alberto Domínguez
(Historiador)

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA

ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

FACULTAD DE DISEÑO INDUSTRIAL

MEDELLÍN

2019

07/03/2019

DAVID CASTAÑEDA BETANCUR

“Declaro que esta tesis (o trabajo de grado) no ha sido presentada para optar a un título, ya sea en igual forma o con variaciones, en esta o cualquier otra universidad” Art 82 Régimen Discente de Formación Avanzada.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'D' followed by a cursive name, all written over a horizontal line.

Firma

A mi ciudad.

AGRADECIMIENTOS

Agradecimientos generosos a mis padres y amigos que me llenan de motivación

Beatriz Clemencia Betancur.

Mari Isabel Serna Sierra.

José Luis Arango Vásquez.

Contenido

Contenido	6
Introducción	8
Pregunta de investigación:.....	10
Problema de investigación	11
Hipótesis	12
Objetivo general.....	12
Objetivos específicos	13
Justificación:	13
Marco conceptual	16
Conceptos y categorías:.....	18
Marco conceptual.....	20
Marco metodológico	21
Técnicas e instrumentos de recolección de datos	21
Hallazgos	23
Flujos	25
Resultados y conclusiones:	27
Bibliografía.....	28

Resumen:

En esta investigación se pretende observar problemáticas del centro de Medellín como una de las ciudades más importantes de Colombia, enfocándonos en la movilidad y comercio informal en la vía pública más precisamente en el sector de Ayacucho, donde la investigación se puntualizara pues es una zona que requiere de intervenciones para mejorar estos aspectos, como ya se ha hecho y se continua haciendo en otras zonas del centro, puntualmente esta es una vía estrecha para el tránsito de vehículos y de peatones, agravado además por los puntos de venta ubicados en las aceras los cuales reducen aún más el espacio, realizar un diagnóstico de estas variables en la zona es vital para planes futuros en la ciudad y especialmente en el centro de Medellín.

Palabras clave:

Comercio, espacio público, movilidad, percepción, prácticas.

Introducción

Medellín es una de las ciudades Colombianas que más crece y evoluciona desde hace décadas siendo una de las ciudades más industrializadas, además uno de los centros económicos más importantes del país, todo esto genera zonas de convergencia en su centro, espacios donde el tránsito, comercio, ocio y estadía momentánea crean dinámicas únicas y complejas. Lo cual le exige a estos espacios atender diversas dinámicas en grandes volúmenes poblacionales, el tránsito de vehículos por el centro de Medellín es alto de igual manera lo es el flujo de peatones,

“Medellín es el eje de una región metropolitana que se extiende en el Valle de Aburrá y su área de influencia. Cerca de cuarenta municipios del departamento de Antioquia hacen parte de este sistema urbano central.

Es la capital de Antioquia y como tal ejerce su influencia en la región antioqueña. Y hace parte del sistema urbano-regional nacional, dentro del cual ocupa un lugar preponderante y juega un papel destacado.

Medellín tiene la oportunidad de integrarse plenamente a redes internacionales de ciudades y acceder a importantes recursos de conocimiento y de cooperación para el desarrollo.” (Alcaldía de Medellín, 2006)

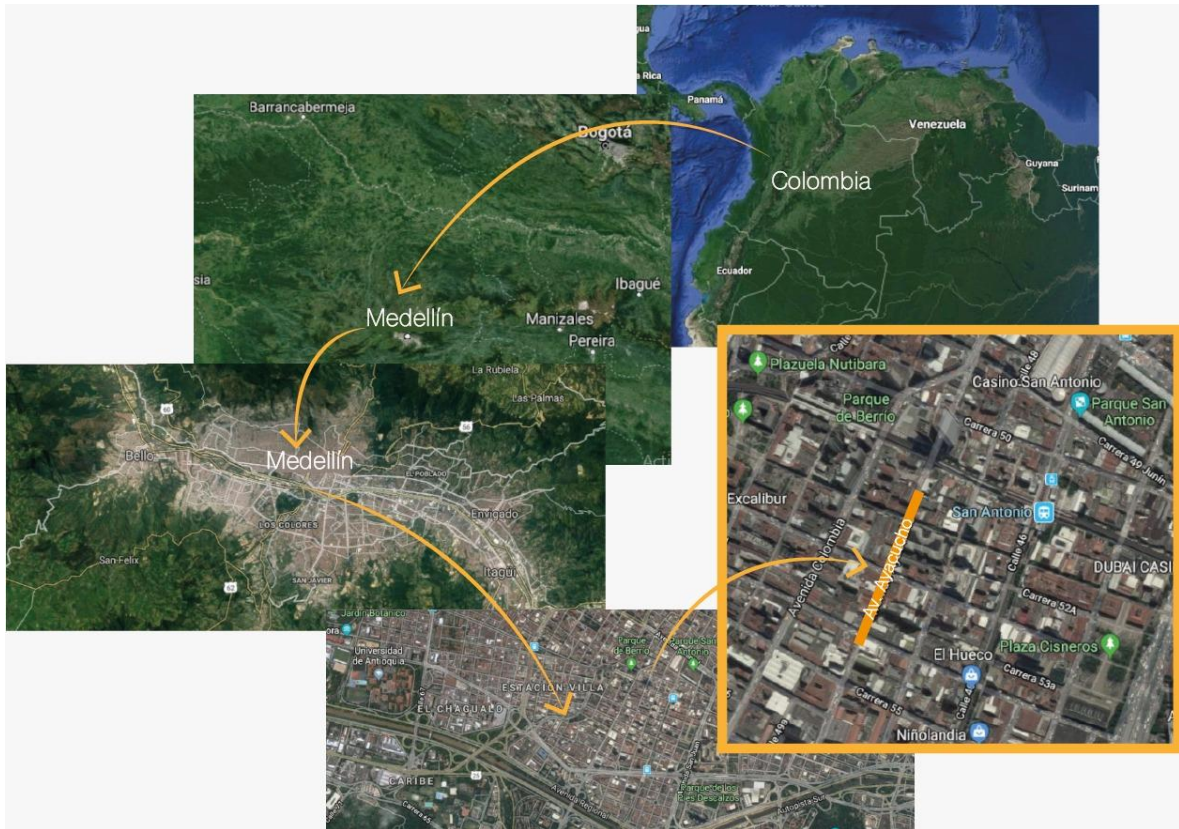
Es necesario estudiar los cambios por los que ha pasado la ciudad, comprender el funcionamiento y las soluciones que se han dado en otras ciudades del mundo a problemas como el tránsito y el comercio. Para proyectarse a cambios futuros y así entender y poder actuar mejorando su estado actual.

Con la siguiente investigación pretendemos exponer un planteamiento de la situación actual con información valiosa para ejecución de proyectos con contenidos desde el diseño industrial para dar solución a estos problemas, teniendo en cuenta las dinámicas de ciudad y los referentes encontrados en esta investigación enfocada al análisis espacial, los cambios, las dinámicas de comercio informal y movilidad en la vía de Ayacucho.

En el centro de la ciudad de Medellín con la finalidad de encontrar las causas del congestionamiento, además tratar de comprender y optimizar las prácticas de comercio informal que dificulta la movilidad en relación con vehículos y peatones, afectando los grupos allí establecidos y modificando las dinámicas culturales de la zona en la menor medida posible.

Para realizar una óptima selección de espacios del centro de la ciudad se buscaron lugares con una intervención municipal baja además con necesidades en los aspectos principales de esta investigación (comercio y movilidad) para de esta forma poder desarrollar las bases que permitan generar una estrategia que integre y mejore estas prácticas en esta zona específica del centro, así se logró delimitar la investigación a la vía de Ayacucho desde Cúcuta hasta el viaducto del Metro ya que esta vía y particularmente este sector es un eje tradicional para las dinámicas de movilidad del centro y es cercano a vías fundamentales para la ciudad.

Ubicación:



Pregunta de investigación:

¿Cuál es la situación actual del espacio público en la vía de Ayacucho del centro de Medellín, que modificaciones requiere para mejorar las prácticas de comercio y movilidad?

Problema de investigación

La vía de Ayacucho es una zona vital para el centro de Medellín una vía que conecta lugares y avenidas importantes del centro esta área se ubica en un punto estratégico para conectar el occidente con el oriente de la ciudad además de ser

Atravesada por carreras que la conectan con todo el sistema vial del centro de la ciudad además de tener una conexión muy cercana con el Metro de Medellín por la estación Parque Berrio del metro de Medellín, esta vía en comparación con otras similares en función no ha tenido grandes intervenciones en cuestiones de movilidad esta vía presenta grandes atascos vehiculares y por esto además los accidentes de tránsito menores son comunes y los niveles de contaminación son elevados. Con respecto al comercio es un factor problemático pues este invade las aceras destinadas para el tránsito de peatones obstaculizando el flujo de las personas obligando a prolongar los tiempos del trayecto por esta zona además de forzar a los peatones a invadir la calle exponiéndose así a riesgos al compartir la vía con motocicletas y automóviles es un problema también la diversidad en los tipos de comercio informal pues cada producto tiene necesidades espaciales y operativas diversas. Por este sector además encontramos otros actores viales como son bicicletas, carretas, camiones y transporte público algunos de estos también se ven afectados por las problemáticas antes mencionadas o por el contrario las engrandecen es el caso de carretas y algunos camiones pues transitan por esta zona como distribuidores de mercancías o para el cargue y descargue de productos actividades que entorpecen la movilidad en las aceras y en la vía.

El problema investigado abarca dinámicas de movilidad y comercio además como estas se relacionan entre sí en las cuatro calles comprendidas entre Cúcuta hasta el viaducto del Metro por la vía de Ayacucho y comprender como esta zona se vincula, además de su estado en relación al centro de Medellín, ampliando cada uno de estos aspectos en el tema de comercio la investigación se enfocó en

determinar sus dimensiones, su ubicación en el espacio público además también ubicar los diferentes tipos de comercio en la zona para tener un panorama más completo de las dinámicas de comercio en la zona. Desde la movilidad concordancia con los cambios actuales que presenta esta zona en dichas cuestiones, apoyando y dinamizando las practicas que allí se realizan además logrando potenciar la zona como un lugar agradable para la ciudadanía haciendo que las personas disfruten las prácticas y el paso por este lugar, Que disfruten las actividades que allí se realizan pues además muchos de los que frecuentan esta zona permanecen durante largos periodos de tiempo en las proximidades o en el mismo espacio público.

Es necesario comprender los cambios por los que ha pasado la ciudad para proyectarse a cambios futuros y comprender el porqué de su estado actual.

Hipótesis

Esta zona se ve afectada por el comercio informal en abundancia, por su proporción con respecto al espacio público y su ubicación en las vías peatonales pues ocupa zonas de un área mayor a la prudente e interrumpe el flujo de peatones, esta situación a su vez interfiere con la movilidad de los vehículos y la dificulta.

Objetivo general

- Generar un diagnostico que ayude a dinamizar la movilidad por esta vía teniendo en cuenta el comercio informal de la zona y así poder adaptarlo y optimizarlo.

Objetivos específicos

- Determinar la distribución, los flujos peatonales y vehiculares que se dan en esta zona y como estos afectan al espacio público en la vía Ayacucho del centro de Medellín.
- Detectar las problemáticas de la zona de Ayacucho en el centro de Medellín con respecto al el comercio informal en las vías peatonales clasificándolo y planteando las características de cada uno de los tipos de puntos de venta.

Justificación:

Es importante estudiar el centro de Medellín pues tiene dinámicas tan complejas y diversas como todas las grandes ciudades del mundo con algunas características que la hacen particularmente especial y difícil de entender, estas hacen más laboriosa la tarea de lograr que en este espacio se logren realizar todas las dinámicas y actividades propias de un centro de ciudad de forma óptima. Algunos de los factores que hacen de Medellín una ciudad con características espaciales diferentes son:

La geografía de su centro de ciudad es plana, esto ofrece una ventaja para la construcción y la movilidad al mismo tiempo por encontrarse en la parte baja del estrecho Valle de Aburra sus espacios son reducidos lo que implica calles más estrechas y edificaciones cada vez más versátiles, Por estas mismas condiciones

es un espacio reducido donde se comparten actividades como: transporte, comercio, ocio y demás.

En la vía de Ayacucho zona donde se concentra esta investigación las condiciones de movilidad son particularmente difíciles pues los espacios en esta vía son más reducidos que en otros sitios del centro esto se da por su antigüedad y la escasez de reformas que se le han efectuado, el comercio informal en las aceras abunda, por esto tener un planteamiento para intervenciones futuras a nivel de espacio público, ordenamiento, planes arquitectónicos en la zona y proyectos de movilidad es fundamental para desarrollar proyectos coherentes con las necesidades de la zona, además comprender que está generando las problemáticas evidenciadas actualmente para el desarrollo futuro de planes de mejoramiento integral que beneficie tanto a comerciantes formales e informales a transeúntes y a la movilidad vehicular.

Poco a poco estos procesos lograran crear un centro vinculado con los ciudadanos. Podemos definir que actualmente el centro de Medellín está en un proceso para dejar de ser un lugar que podemos comparar con un ambiente como el que describe Sennet en muchas ocasiones como: “una privación sensorial que parece caer como una maldición sobre la mayoría de los edificios modernos” (Sennett, 1997, p.19). Esto no solo aplicado a edificios sino también al espacio público y a las vías de una ciudad. Haciendo de su centro un lugar inhabitado e insensible con los ciudadanos que no se apropian de estos lugares de tránsito, esto se crean personas sin vínculos ni sentido de pertenencia por el corazón de su ciudad. El centro de Medellín ha venido recobrando los espacios para ser vividos y no meros canales de tránsito “a medida que el espacio urbano se convierte en una mera función del movimiento, también se hace menos estimulante” (Sennett, 1997, p.20). Podemos ver como la velocidad entendida como la cantidad de personas que pasan por un lugar al mismo tiempo y la rapidez con la que estas atraviesan un espacio es un factor que desvincula y deshumaniza lugares creados por el hombre por esto es vital crear espacios por donde los medellinenses no quieran

solo pasar lo más rápido posible sino que al transitarlo con fluidez sea una experiencia agradable. La ciudad que puede transitarse y vivirse da la posibilidad a cada ciudadano de disfrutar el espacio compartido.

El centro de Medellín es un ágora ruidosa pues donde convergen muchos temas a la vez todos de suma importancia y que evidencian el alma de ciudad sus problemáticas, tradiciones, formas de vida y dinámicas. Pero también es un centro cultural donde el sonido del tránsito dificulta el diálogo además de las dinámicas tanto como actividad para el ocio como para el normal funcionamiento del comercio esto genera que se comience a generar una competencia para hacerse oír al momento de anunciar sus productos y dominar el espacio para ganarse la atención de los ciudadanos creando un ambiente estridente incómodo para el tránsito por este.

El problema de la movilidad y el comercio son problemas que claramente pueden ser intervenidos y optimizados por el diseño desde soluciones para los puntos de venta que se presentan en esta vía los cuales tienen requerimientos específicos pero también puede intervenir desde un diseño del espacio público en las zonas que lo permiten creando ambientes más dinámicos y agradables para todo esto se requiere información que esta investigación produjo. Generar una mejor percepción de la ciudadanía por la cultura material de los objetos que están en el espacio público mejora experiencias y calidad de vida.

Cada vez más el centro de Medellín se transforma en un lugar de paso gracias a su apertura, con el pasar de los años Medellín crece y se descentraliza creando microcentros en los diferentes barrios y así se crea en el centro un centro de abasto para esos otros microcentros lo que aumenta el hecho de que el centro sea un lugar de paso. Por otro lado en el centro y más específicamente en Ayacucho podemos ver como las personas transitan en gran medida solas y de manera acelerada pero siempre con el fin de encontrarse ya sea con un ser

querido un compañero o para relaciones laborales y este espacio es contrario a estos fines.

“(…) stadt luft macht frei se oponía a la “imitación de cristo”. Esta gran tensión entre la economía y la religión produjo las primeras señales de la dualidad que caracteriza a la ciudad moderna: por un lado, el deseo de liberarse de los vínculos comunitarios en nombre de la libertad individual; por otro lado, el deseo de hallar un lugar en el que las personas cuiden unas de las otras” (Sennett, 1997, p.171)

Así es como las personas desean vivir el centro como lugar público donde expresarse frente a los otros y encontrarse allí con sus semejantes pero se ven forzados a migran a espacios cerrados como centros comerciales en busca de calma y tranquilidad que les da la seguridad para socializar. Evitando que el espacio público pueda ser vivido y no solo transitado. “¿Qué significado puede tener esta crítica para nosotros, que vivimos en ciudades discordantes, rebosantes de diferencias, de razas, etnias, sexualidades, clases y edades distintas? ¿Cómo puede una sociedad multicultural necesitar el desplazamiento más que la seguridad y la comodidad?” (Sennett, 1997, p.377).

Marco conceptual

El espacio público y los elementos que lo componen como un factor que afecta nuestras realidades, cotidianidades y dinámicas. Las ciudades deben ser apreciadas y valoradas en su más pura cotidianidad valorar una ciudad implica que esta preste servicios, calidad de vida y centros de disfrute para el ciudadano por esto es fundamental crear un sentido de pertenencia por las calles y las aceras por las zonas donde la ciudad surge los espacios que dan vida a una ciudad. “Bogotá por ejemplo es una ciudad que carece de canción: tangos milongas, seguramente habría que decir también, que no hay muecín no tenemos El Sena... en fin pareciera que no hay suficientes mitos o referentes para exaltar” (Torres, Viviescas y Pérez, 2002)

En Medellín aplica de la misma forma, la ciudad es vivida como un espacio ajeno a las personas sin reconocer su historia y su belleza acostumbradas a lo cotidiano y enorgullecidos solo de las clásicas edificaciones icónicas de la ciudad o de sus elementos culturales viviendo de un etnocentrismo impropio de una ciudad que avanza hacia el desarrollo además de sus hitos necesitamos despertar al hecho de nuestra identidad en lo cotidiano por esto es fundamental

“una ciudad puede considerarse como una historia una pauta de relaciones entre grupos humanos, un espacio de producción y de distribución, un campo de fuerzas físicas, una serie de decisiones interconectadas o un escenario de conflictos. Existen unos valores que subyacen a estas metáforas: la continuidad histórica, el equilibrio estable, la eficiencia en la productividad, decisiones y administración capaces, el máximo de interacción o el progreso de las luchas políticas. En cada una de estas posturas, los elementos decisivos para la transformación son determinados actores: los líderes políticos, las familias y los grupos étnicos, los principales inversores, los técnicos del transporte, la elite de decisiones, las clases revolucionarias.” (Lynch, 1985, p.37)

El estudio del espacio público es muy amplio y por esto requiere definirse para efectos de focalizar la investigación por esto se toma la definición de Una de las formas de definir el espacio público

“se ha establecido esta dicotomía parte de la filosofía política mediante la diferenciación de sentidos de lo público (Rabotnikoff, 1997). Rabotnikoff plantea tres significados de lo público: el primero, a partir de considerar el interés o la utilidad común, concierne tanto al colectivo como a la autoridad que emana de él. El segundo está referido a lo visible, lo manifiesto, lo ostensible, lo que “en términos espaciales se refiere al foro, al estrado, o la escena”. Y el tercer significado alude a lo accesible a todos, lo abierto, lo que es de uso común y no está permitido apropiarse de forma particular, lo que está sustraído al uso particular: la plaza, los parques, la calle, los bienes públicos, el patrimonio público.” (Vergara Arias, 2009)

Basados en estas tres definiciones estipularemos que la más apropiada y consecuente con esta investigación es la tercera definición como nuestro mecanismo para hablar de los proyectos, para los cuales esta investigación será un punto de partida importante para generar el diagnóstico y comprender también el funcionamiento del comercio informal en el centro de nuestra ciudad, para relacionar los conceptos y descubrir cómo estos conforman el problema en la vía

de Ayacucho de esta manera definimos como comercio informal solo un tipo específico de este.

“El Decreto 725 de 1999 de la Alcaldía de Medellín, artículo 11, dice “las ventas estacionarias autorizadas temporalmente conforme al presente decreto serán las únicas permitidas dentro de la zona céntrica de la ciudad, quien se situé en la zona sin su respectivo permiso, será retirado del espacio público”, conforme a lo disponible al artículo 265 del Código de Policía de Antioquia.” (Novoa Márquez, Torres Ramírez y Guzmán Serna, 2017)

Estos puntos de venta situados en un espacio permitido pero en ocasiones de proporciones desmedidas o con pequeños ajustes técnicos o aplicaciones adicionales fabricadas por sus dueños junto con otros factores son los que interrumpen el flujo peatonal y entorpecen la movilidad en la zona.

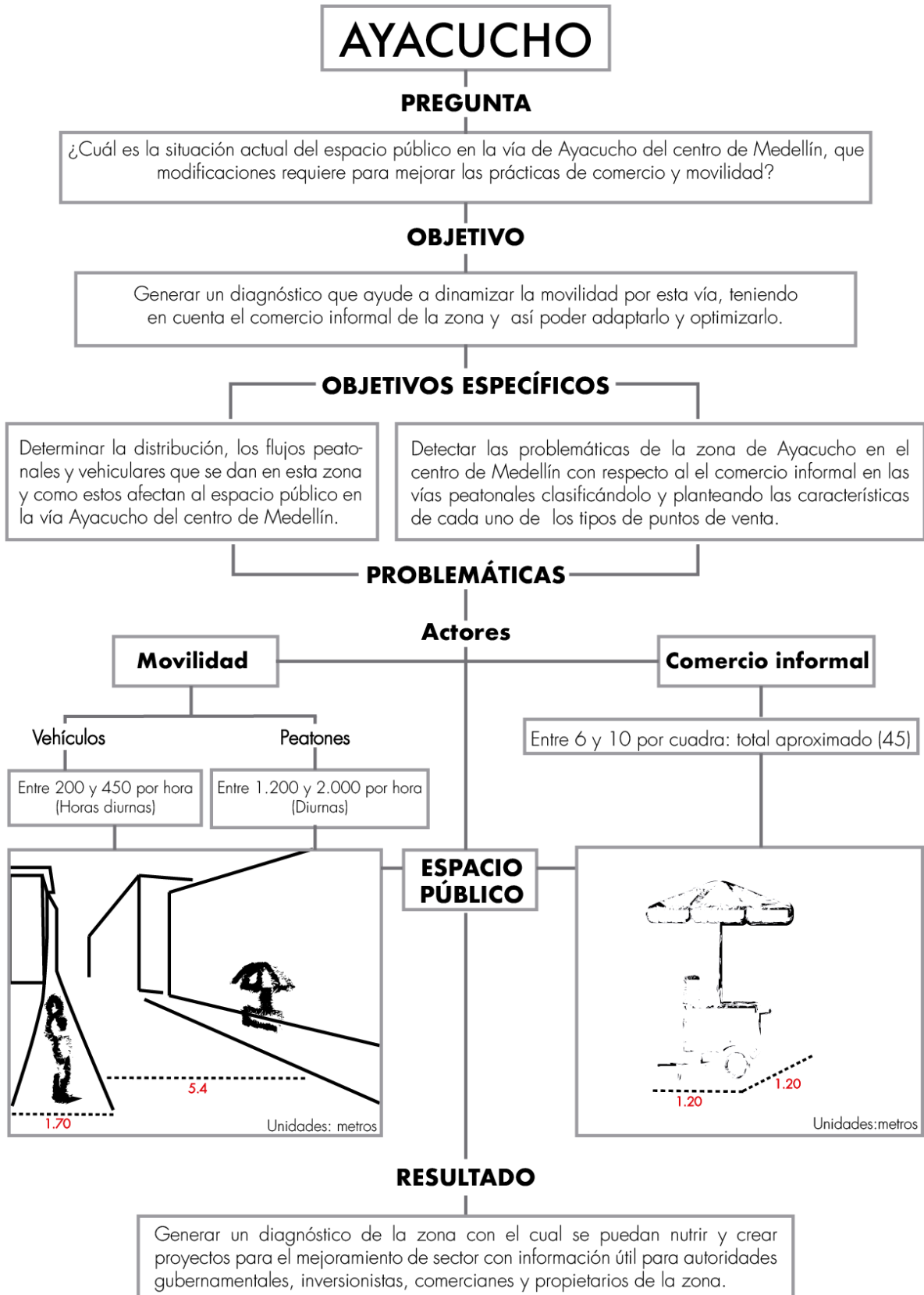
Conceptos y categorías:

La movilidad entendida desde las dinámicas para transitar por lugares públicos en un espacio de una manera fluida y agradable.

“Desarrolla una metodología de análisis de la movilidad de las personas en las ciudades bajo la propuesta de sumar en su estudio los aspectos sociales y económicos de la movilidad con el objetivo de investigar no sólo cómo las personas se mueven, sino también cuál es la motivación para hacerlo y las condiciones bajo las cuales se desplazan. A partir de esta metodología se ofrece la posibilidad de verificar cómo se generan los impactos negativos de la movilidad y quiénes sufren sus consecuencias. Además, permite comparar indicadores clave de distintas ciudades para observar sus diferencias y proveer una plataforma de decisiones más apropiada para la ejecución de políticas públicas en torno a la movilidad.” (Alcântara Vasconcellos, 2010).

Comercio informal se evidencia de diversas formas por esto es importante entender a cual nos referimos en esta investigación nos enfocamos en el comercio que se define como el acto en el que las personas de una manera ordenada comercian productos legales en el espacio público con autorización de las autoridades, por otro lado se debe ser consciente de las diversas realidades como el comercio ambulante y la venta de otros productos que no cumplen con las normativas. Según la OIT, "Una forma urbana de hacer las cosas, cuya marca distintiva incluye: pocas barreras a la entrada para el empresario, en términos de habilidades y capital requerido; empresas de propiedad familiar; operación en pequeña escala; producción de trabajo intensiva con tecnología adaptada, y un mercado no regulado y competitivo" . (como se citó en Ochoa Valencia y Ordóñez, 2004)

Marco conceptual



Marco metodológico

Para el desarrollo del marco metodológico se efectuaron tres herramientas: encuesta, entrevista semi-estructurada, análisis fotográfico y de gráficos. Estas herramientas se aplicaron a personas que transitan, trabajan o viven en el sector entre los 14 y los 60 años pues son los actores más comunes en esta zona además tienen la capacidad de intervenir en estas problemáticas de forma negativa o positiva.

- Esta es una investigación de enfoque cualitativa con fines informativos para los habitantes e interesados en las dinámicas del centro de la ciudad de Medellín con respecto a la movilidad y al comercio informal en la vía pública de la vía Ayacucho.
- La población y la muestra tomadas para esta investigación recaen en personas con conocimientos vivenciales sobre el centro de Medellín y más específicamente sobre esta vía.

Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas fueron seleccionadas en base al tipo de datos que se desea obtener por tanto requería información general sobre la situación de esta zona y que esta información fuese orientada hacia sus problemáticas con relación a la movilidad, el comercio y como las mismas afectan a la ciudad.

Por otro lado para validación de la investigación se efectuaron otros mecanismos para determinar el estado actual de esta zona para definir la estrategia de presentación de la información.

Estos fueron los formatos aplicados en esta investigación realizada a adultos que transitan, trabajan o residen en la zona:

Herramientas y proceso:

1. Entrevista semi-estructurada
2. Encuesta de validación
3. Análisis de gráficos y fotográfico

Para la recolección de los datos se usaran palabras claves y temas principales desarrollados durante las entrevistas semi-estructuradas además se evaluó la calidad de las entrevistas por medio de una lista de check-list y se seleccionaron principalmente anécdotas e interpretaciones brindadas por los entrevistados, para filtrar y analizar los datos que fueron obtenidos por la encuesta como mecanismos de recolección de información se usaran matrices de doble entrada para determinando el estado actual de la población en cuanto a sus conocimientos previos sobre estos temas el análisis fotográfico será un instrumento para ahondar en los detalles que brindan los objetos captados por las fotografías en relación con las dinámicas que giran en torno a estas y como afectan nuestras dinámicas analizadas.

- Herramientas necesarias para la ejecución
 1. Grabadora de audio
 2. Encuesta impresa
 3. Cámara
 4. computador

Hallazgos

La vía de Ayacucho tiene un gran flujo en cuestiones de movilidad durante las 7:30am y las 7:00pm y sus horas más críticas se dan entre las 7:30 y las 8:30 de la mañana igualmente entre las 12:00m y las 3:00 y entre las 5:00 y las 7:00

La escasez de espacio y la peligrosidad de la movilidad entre los vehículos que transitan la zona es uno de los factores más problemáticos en la vía de Ayacucho pues en las aceras la zona de tránsito se reduce hasta en un 65%

Las medidas de los puntos de venta informal en el espacio público no están controlados ni delimitados además tampoco la cantidad de productos que allí se exhiben, de igual forma los vendedores permanecen durante largas cantidades de tiempo alrededor de estos ocupando espacios adicionales.

Los comercios informales en la vía pública de Ayacucho están casi todos enmarcados en categorías de mercado similares (textiles, marroquinería y alimentos ligeros) lo que genera puntos de venta con requerimientos similares.

El flujo de automóviles y peatonal es constante dadas las actividades comerciales que allí se realizan y la importancia de la vía para la movilidad por ese sector de la ciudad.

Puestos de ventas informales en la vía pública			
	Cantidad	Tamaño promedio	Ubicación
Textiles	7	1.20x 90 cm	centro acera
Prendas	11	90x90 cm	recostado a la vía
Marroquinería	6	150x120 cm	recostado a la vía
Otros	12	entre 40x 70 y 150x 180cm	recostado a la vía/ centro de acera/ recostado a las edificaciones

TABLA 1

En esta tabla observamos la cantidad de puestos de comercio informal en las aceras de este tramo de la vía de Ayacucho, sus dimensiones generales y su posición dentro de la acera, esta información es útil fundamentalmente para conocer los espacios que quedan destinados para el tránsito y cuáles son las dinámicas de las personas al caminar por esta vía, pues estas resultan viéndose forzadas a zigzaguear entre estos puntos de venta y en ocasiones descender a la calle entorpeciendo el flujo de los vehículos.

Movilidad en la zona de Ayacucho (caracas - viaducto del metro)						
Horas	7 a 10 am	10 a 12 m	12m a 3pm	3 a 5pm	5 a 7pm	7 a 10pm
Vehículos	306 p/h	150 p/h	504p/h	240p/h	296p/h	105p/h
Transeúntes	2170p/h	1040p/h	1948p/h	1132p/h	2034p/h	940p/h
Bicicletas	57p/h	28p/h	53p/h	17p/h	59p/h	18p/h
Otros (carretas carretillas)	4p/h	9p/h	25p/h	18p/h	11p/h	6p/h
Datos aproximados (p/h = por hora)						

TABLA 2

en la tabla 2 podemos visualizar la cantidad de flujo de diferentes medios de transporte durante el transcurso del día esto es importante para determinar los momentos de mayor flujo (resaltados con color azul) y en esta evidenciamos que además de tener unos momentos pico el flujo es muy alto y constante durante todo el día especialmente el flujo de vehículos y de peatones a partir de esta información se puede definir como evaluar las mejoras y estrategias para jerarquizar las prioridades en cuestiones de movilidad.

Flujos

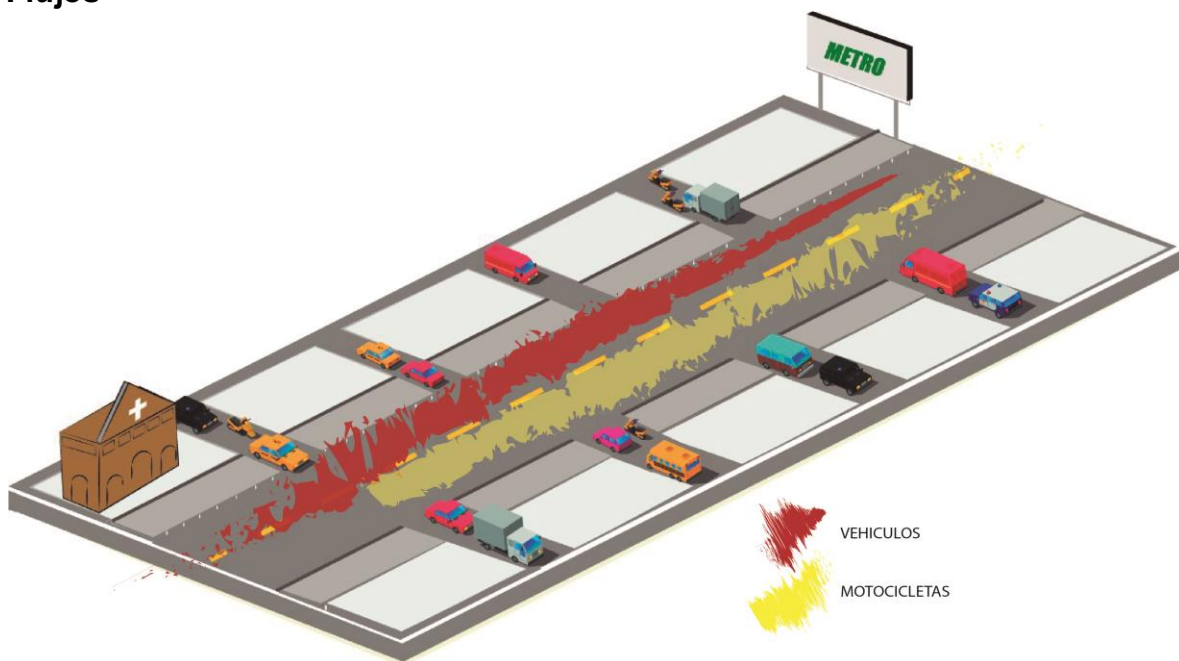


GRAFICO 1

En este gráfico se evidencia el flujo de 2 actores importantes de la movilidad por la vía de Ayacucho, los vehículos tienden a concentrarse más en la parte occidental y su flujo mejora a medida que avanzan hacia la parte oriental, teniendo sus puntos más críticos en las intersecciones, mientras que el flujo de motocicletas es constante durante todo el tramo que se abarca en la investigación.

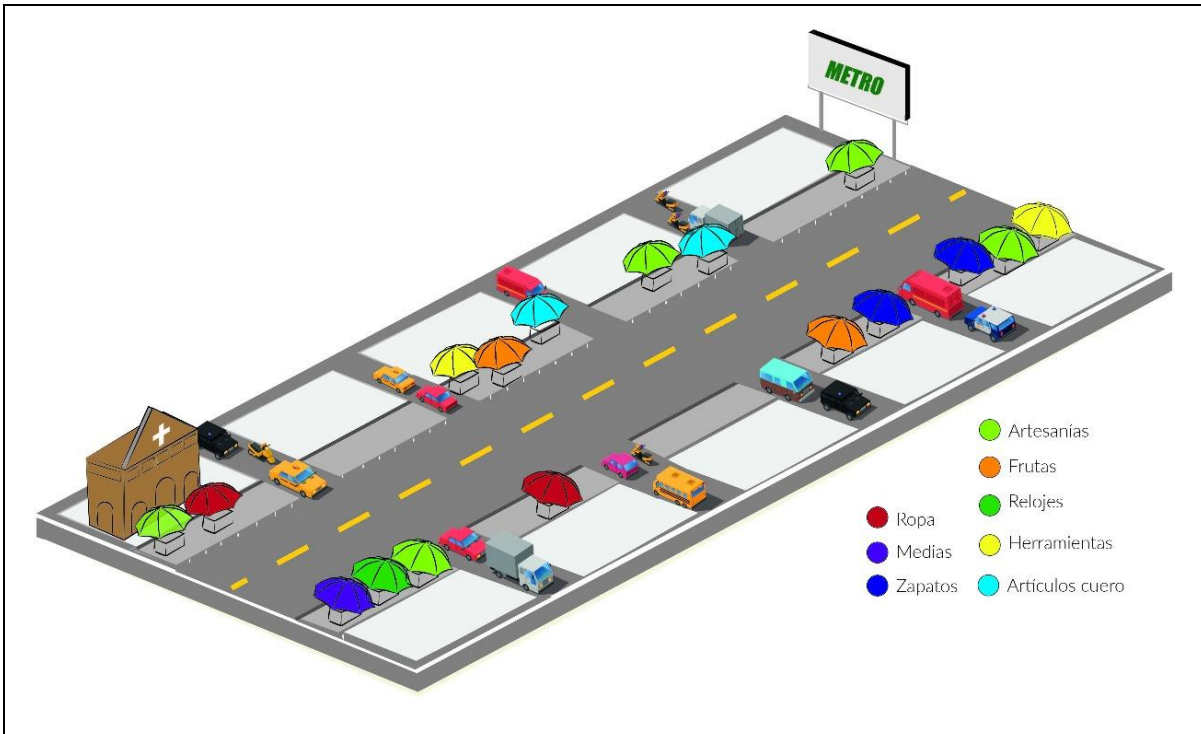


GRAFICO 2

En este grafico podemos evidencia la ubicación de algunos de los puntos de venta informal en las aceras discriminados por productos de venta y ubicación los comercios más comunes son los artículos de vestimenta y accesorios.

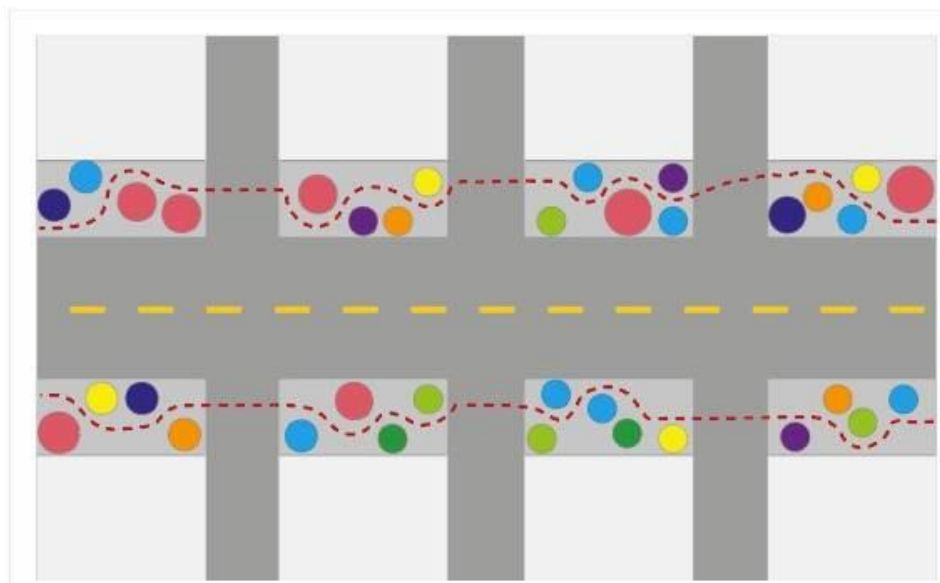


Grafico 3

En el grafico3 podemos observar una diagramación de la distribución de puestos de comercio informal habituales y el recorrido complejo e interrumpido de los transeúntes por las aceras.

Resultados y conclusiones:

- Si el flujo vehicular y peatonal es alto y constante entonces los proyectos que se planteen a partir de esta investigación deberán tener en cuenta que estos actores requieren de espacios adecuados para transitar de forma simple.
- Si el comercio informal está regulado y su ubicación es controlada por las autoridades entonces la problemática está determinada por las formas de uso y las modificaciones que se le hacen a estos puntos de venta por esto el proyecto que se desee ejecutar para la intervención en estos, debe generar sistemas que se adapten a las necesidades de venta de los diferentes productos pero al mismo tiempo genere una uniformidad en estos para no afectar la movilidad.
- Si Ayacucho es una vía fundamental para la conectividad del centro y de Medellín en general, entonces deben ejecutarse planes para el mejoramiento de esta vía en los próximos años.
- Si el comercio informal se vincula directamente con los problemas de movilidad en la zona entonces los proyectos que se ejecuten en esta zona deberán considerar maneras de intervenir el comercio mejorando el espacio público y brindando su propio espacio a la movilidad peatonal despejando las vías para los vehículos.

- En investigaciones futuras es importante analizar las posibilidades de intervenir tanto el espacio público en relación a descongestionar la vía y la reglamentación y ordenamiento de los puntos de venta informal, para el mejoramiento de esta zona como lugar de tránsito y de comercio, es importante analizar métodos de distribución de mercancías que no impliquen el cargue y descargue para los locales comerciales de esta zona evitando que los vehículos interrumpen el flujo vehicular.

Bibliografía

Alcaldía de Medellín, Colombia. (2006). *Documento técnico de soporte POT [Acuerdo 46 del 2006]*. Recuperado de:
<https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Plan%20de%20Desarrollo/Secciones/Informaci%C3%B3n%20General/Documentos/POT/medellinPoblacion.pdf>

Alcântara Vasconcellos, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: CAF. Recuperado de:
https://www.caf.com/media/3155/An%C3%A1lisis_movilidad_urbana.pdf

Lynch. K. (1985). *la buena forma de la ciudad*. Barcelona, España: Editorial gustavo gili

Ochoa Valencia, D., y Ordóñez, A. (2004, 24 de marzo). Informalidad en Colombia. Causas, efectos y características de la economía del rebusque. *Estudios gerenciales*. 20(90), 105-116. Recuperado de:
<http://www.scielo.org.co/pdf/eg/v20n90/v20n90a05.pdf>

Novoa Márquez, N. A., Torres Ramírez, J. M., y Guzmán Serna, A. M. (2017). *Análisis del mercado informal en Medellín*. Tecnológico de Antioquia. Recuperado de:

<http://dspace.tdea.edu.co/bitstream/tda/159/1/ANALISIS%20DEL%20MERCADO%20INFORMAL%20EN%20MEDELLIN.pdf>

Sennett, R. (1997). *Carne y piedra el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid, España: Alianza editorial.

Torres, C., Viviescas, F., y Pérez, F. (2002, 01 de febrero). La ciudad: hábitat de diversidad y complejidad. *Revista de estudios sociales*, (11), 122-122. Recuperado de: <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/abs/10.7440/res11.2002.18>

Vergara Arias, M. (2009, 30 de marzo). Conflictividad urbana en la apropiación y producción del espacio público el caso de los bazares populares de Medellín. *Bitácora 14*, 1(14), 141-160. Recuperado de: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18512/19415>

Anexos

- Diseño de las herramientas

1. Entrevista semi-estructurada

- Nombre: _____

-actividad en la via: _____

- Edad: _____

-Estructura:

Saludo

Introducción y presentación del entrevistador

Información sobre el entrevistado: educación, lugar donde vive, lugares donde vivió, profesión.

-Preguntas guía:

¿Qué actividades haces en esta via?

¿Cuáles son sus problemáticas más importantes en esta zona?

(Profundizar en las más relacionadas con el comercio y la movilidad)

¿Cómo cambian las dinámicas de esta zona en las diferentes horas del día?

¿Qué anécdotas tiene en relación con la movilidad y el comercio en esta zona?

OBJETUALIDADES fotos

Desarrollo libre de la conversación orientada a este o estos personajes.

Duración aproximada: 30 minutos.

2. Encuesta de validación

Saludo al encuestado

Introducción a la encuesta:

La siguiente encuesta tiene fines investigativos sobre la vía de Ayacucho en relación a la movilidad y el comercio.

SELECCIONE SUS RESPUESTAS MARCANDOLAS CON UNA (X)

¿Cuánto tiempo permanece en esta zona?:

5 minutos 40 minutos 2 horas 10 horas

¿A qué se dedica?:

Transeúnte comerciante visitante ocasional

¿Cómo calificaría la movilidad en esta zona de 1 a 5 siendo 5 excelente?

1 2 3 4 5

¿Cómo calificaría el comercio en esta zona de 1 a 5 siendo 5 excelente?

1 2 3 4 5

3. Análisis de gráficos y fotográfico actual y de la época.

Fotógrafo: María Isabel Serna	Fecha: 10 /02 / 2019	Lugar: Ayacucho
-------------------------------	----------------------	-----------------



Objetos destacados: vehículos, motocicletas teléfonos públicos, plantas.	Hora: 3:20 aprox	Observaciones: en esta fotografía se observa uno de los pocos espacios públicos abiertos que se tienen en esta vía frente a un centro comercial.
--	---------------------	--



Fotógrafo: María Isabel Serna	Fecha: 10 /02 / 2019	Lugar: Ayacucho
----------------------------------	----------------------	-----------------

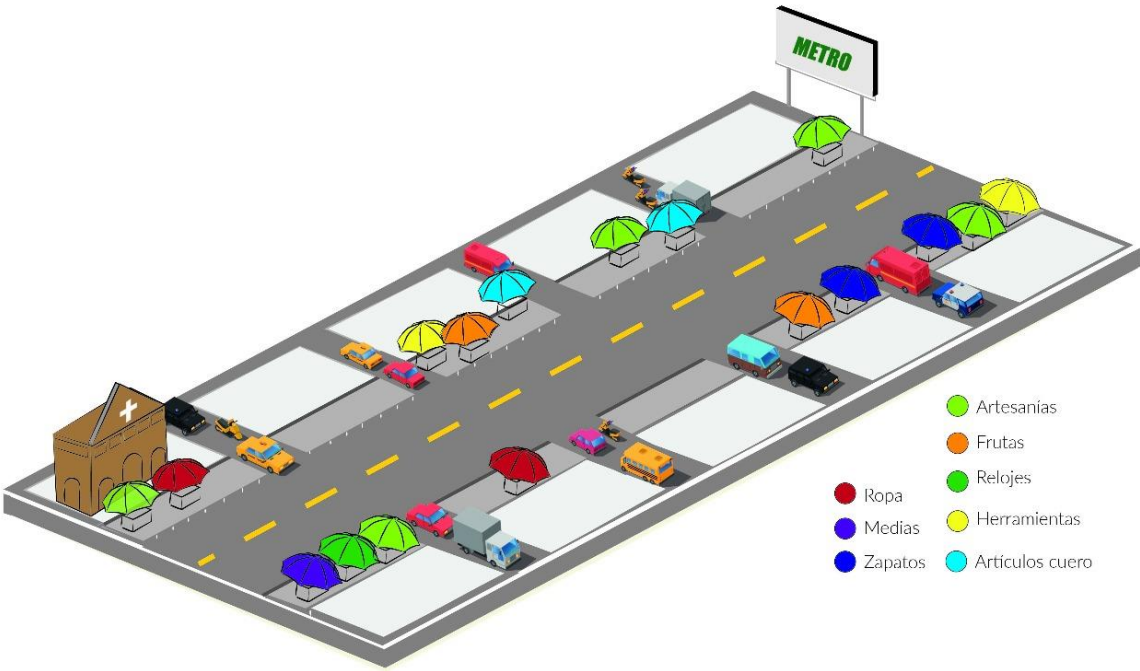
Objetos destacados: puntos de ventas informales.	Hora: 3:20 aprox	Observaciones: lupa al centro comercial y único espacio público en el sector.
--	---------------------	---

Fotógrafo: María Isabel Serna	Fecha: 10 /02 / 2019	Lugar: Ayacucho
----------------------------------	----------------------	-----------------



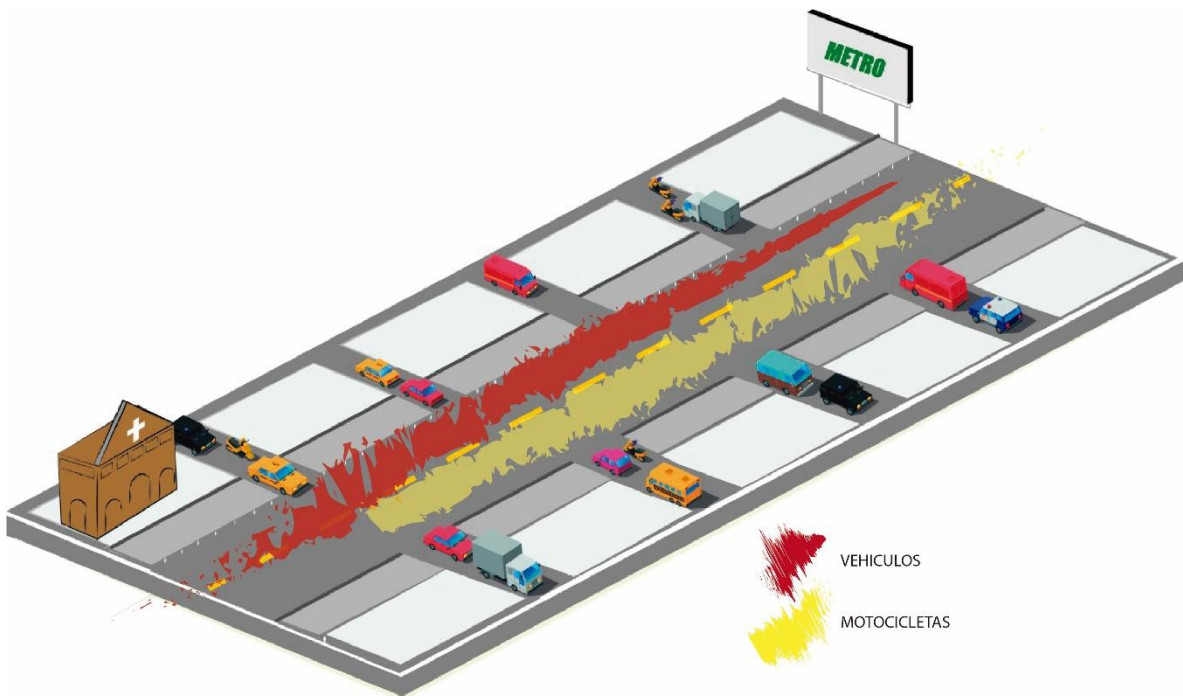
<p>Objetos destacados: medios de transporte alternativo, vehículos parqueados en zonas prohibidas, flujo vehicular.</p>	<p>Hora: 3:20 aprox</p>	<p>Observaciones: fluidez de la movilidad a pesar de las dinámicas de comercio</p>
---	-----------------------------	--

Gráfico: María Isabel Serna	Fecha: 2 /03 / 2019	Lugar representado: Ayacucho
--------------------------------	---------------------	---------------------------------



Objetos destacados: puntos de venta informal en las aceras	Observaciones: localización general de los comercios
--	--

Gráfico: María Isabel Serna	Fecha: 2 /03 / 2019	Lugar representado: Ayacucho
--------------------------------	---------------------	---------------------------------



<p>Objetos destacados: vehículos y líneas de flujo</p>	<p>Observaciones: los vehículos en la parte occidental de la vía se concentran en mayor medida y la movilidad de los mismos mejora al avanzar hacia el viaducto del metro mientras que la movilidad respecto a las motocicletas es constante en este tramo.</p>
--	---