



Skate como medio de transporte alternativo sostenible y practica de recreación en la ciudad de Medellín.

Laura Montoya Henao

Eliana Pineda Duque

Universidad Pontificia Bolivariana
Facultad de Arquitectura y Diseño (Diseño Industrial.)

Medellín, Colombia

2014

Skate como medio de transporte alternativo sostenible y practica de recreación en la ciudad de Medellín.

Laura Montoya Henao

Eliana Pineda Duque

Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de:

Diseñador Industrial

Director (a):

Docente de Diseño Industrial UPB. Felipe Zapata

Línea de Investigación:

Innovación Social

Universidad Pontificia Bolivariana

Facultad de Arquitectura y Diseño (Diseño Industrial.)

Medellín, Colombia

2014

Resumen

En los últimos años se ha venido presentando la necesidad de recurrir a los medios de transportes alternativos sostenibles para movernos en la ciudad de Medellín, por cuestiones de contaminación, salud, economía entre otras . Así nace la idea de hacer un registro de algunos actores que van apareciendo en la ciudad como los skates, los ciclistas y los peatones con el fin de ver la posibilidad de incluir al skate como un medio de transporte alternativo para la ciudad de Medellín.

Luego de entrevistas, investigación y varios registros fotográficos nos dimos cuenta que la infraestructura de la ciudad de Medellín no se presta para un buen transporte de los skates , desde esta conclusión final unimos todos los registros recopilados sobre el tema y desarrollamos nuestro trabajo de grado que está enfocado en el espacio público y en la hidratación de las personas que usan medios de transportes alternativos sostenibles en Medellín .

Palabras clave:

movilidad alternativa: 1) alternative mobility- 2) movilidad alternative- 3) movilidad alternativa

trasporte sostenible- 1) sustainable transport-2) SHIPPING sostenible- 3) trasporte sostenible

practica de skate - 1) practice skate- 2) practica de skate- 3) practica de isikeyiti

recreación- 1) recreation- 2) recreación -3) recreación

deporte-1) sport- 2) deporte- 3) deporte

espacio publico- 1) public space- 2)espacio público- 3) espacio publico

Abstract

In the last years has been presenting the need for sustainable alternative means of transport to move in the city of Medellin, for reasons of pollution, health, economy and more. so the idea to make a record of some actors that appear in the city such as skates, cyclists and pedestrians to see the possibility of including the skate as an alternative means of transport for the city of Medellin.

After interviews, research and various photographic records, we have realized that the infrastructure of the city of Medellin does not lend itself to good transport skates, from this final conclusion we add all the information collected on the subject and develop our work degree is focused on public space and hydration of people using alternative means of sustainable transport of Medellin city.

Keywords:

alternative mobility
sustainable transport
practice skate
recreation
sport
public space

Resumen

Introducción

Objetivo general

Objetivos específicos

Hipótesis

Marco conceptual

1. Principales lugares públicos de práctica de el skate en la ciudad de Medellín

1.1. Skate park Estadio Atanasio Girardot

1.1.1. Skate park Ciudad del rio

2. Infraestructura de la ciudad de Medellín.

2.1. Proyectos en Medellín : mejoramiento vial

2.2. Regisfotográfico que se utilizo en la metodología de observación en los sectores cercanos a la Universidad Pontificia Bolivariana sobre la infraestructura de los andenes en Medellín.

3. Conclusiones

4. ANEXO: Nueva dirección de la investigación

5. Bibliografía

Introducción

A raíz de las problemáticas económicas, ecológicas y de las tendencias de sostenibilidad y estilos de vida saludables, ha surgido como uno de sus resultados o consecuencias los diferentes estilos de movilidad o transporte alternativo en la ciudad. Mirándolo desde Saunders (1986) propone ver la sociología urbana como una disciplina que se interesa sobre todo en la organización social inscrita en el espacio. en su opinión el objeto de estudio de la sociología urbana no es el espacio, ni la organización espacial de la sociedad, si no los procesos sociales inscritos en un espacio determinado.

Maurice Halbwachs (1877-1945) el sociólogo que introduce en las ciencias sociales, el estudio de las ciudades (en 1909). el tema de su trabajo es un problema de morfología urbana : los cambios de forma de una gran ciudad. en su opinión las transformaciones de la ciudad no resultan solo de los mecanismos económicos, ni de las decisiones individuales, ni tampoco de las razones políticas, sino de las tendencias sociales y de las necesidades colectivas, consecuencia de los cambios demográficos.

Con base en lo que expresan estos dos sociólogos, en esta investigación se dará a conocer la práctica de el skate en la ciudad de Medellín y como algunas personas lo practican fuera del contexto deporte como un transporte alternativo o recreación en la ciudad. mostrando así que empiezan a aparecer inscritas en algunos espacios determinados que cambian y transforman las culturas y espacialidades de Medellín.

Estudiando que lugares transitan los skater en los alrededores de la universidad Pontificia Bolivariana, cuales existen para practicarlo como recreación y que problemas encuentran con la infraestructura de la ciudad y sus habitantes para su movilidad o practica.

Además de que posibilidades existen de incluirlo como un medio de transporte alternativo viable para la ciudad de Medellín.

En este trabajo e inventario fotográfico se dan a conocer los lugares de la ciudad de Medellín relacionados con el skate, transporte alternativo y prácticas de deporte, este estudio se realizo en el Estadio Atanasio Girardot, la carrera 70, la Universidad Pontificia Bolivariana, la carrera 33, la Unidad Deportiva de Belén Andrés Escobar, el parque público Pies Descalzos, el parque lineal Ciudad del Rio, Universidad Eafit, el parque lineal La Frontera y la ciclo vía dominical en la Av. El Poblado, entre el 10 de agosto y el 19 de septiembre del año 2014.

Lugares donde desde el 2006 se planeaban obras con sus andenes e infraestructura que según Los peatones de Medellín sufren un grave problema de movilidad.

Rafael Gonzales toro (artículo de movilidad en el colombiano 2006) Expresa que Uno de los principales inconvenientes, que contribuyen al caos de los corredores de movilidad peatonal, es la invasión y el mal estado de los andenes.

La apropiación indebida del espacio público con vehículos particulares y comercio, sumado al deterioro de aceras, hace de Medellín una ciudad que tiene muy pocos lugares para caminar.

La situación salta a la vista al transitar por vías como la carrera 80 y las calles 33, 30 y San Juan, sólo por citar algunas.

"Una sociedad sana es la que utiliza muy bien su espacio público. Desafortunadamente, encontramos una ciudad que carece de esta cualidad", sostiene Carlos H. Jaramillo, subdirector de Planeación Territorial del Municipio de Medellín.

Entre las diferentes alternativas para lograr un mejor uso del espacio público de los andenes, la Alcaldía, dentro del Plan de Ordenamiento Territorial, está en el diseño del Plan Especial de Equipamiento de Espacio Público.

Así mismo en la cátedra Diálogos de Ciudad entrando en el conversatorio de El futuro de la movilidad en Medellín, un reto del presente . **Martha Elena Restrepo, La Directora de Planeación del Metro de Medellín** expresa que, junto a la Administración Municipal, se ha definido que “si queremos desestimular el uso del vehículo particular, tenemos que ofrecer un sistema público de transporte más cómodo, más seguro, más eficiente, más amigable con el ambiente, y por ello pensamos en la inclusión ecológica no por obligación sino por convicción. Queremos maximizar los servicios y la valoración del sistema. Queremos que no lo vean como un simple medio de transporte sino como un espacio de encuentro que favorezca el crecimiento organizado de la ciudad, como pasa en muchos lugares del mundo. Esa es, finalmente, la visión que tenemos de una movilidad sostenible e incluyente para el disfrute de todos”.

Donde años después en el 2014 vemos solucionado el problema de espacios para caminar en la ciudad, nuevos andenes que permiten recorrer lugares cómodamente, pero con un gran problema de infraestructura para que los skates puedan transitar por ello plácidamente sin que sus cuerpos se sientan agotados por la vibración o la incómoda situación de que la tabla se tropiece o pare su trayecto por los adoquines utilizados en estos andenes de el espacio público de Medellín.

OBJETIVO GENERAL

Establecer conclusiones y observaciones que determines si el skate aparte de ser

practicado como deporte y recreación puede ser utilizado como medio de transporte alternativo en la ciudad de Medellín.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

1) investigar cual sería la postura de los grupos de activistas orientados a la movilidad alternativa, sobre la implementación del skate para estos fines.

2) generar un estudio sobre la accesibilidad que presenta la ciudad en cuanto a infraestructura vial y espacios, para este tipo de movilidad y practica de recreación sostenible y alternativa.

3) indagar sobre como los transeúntes y conductores de vehículos percibirán este nuevo fenómeno, como se manejara la compartición de los andenes, los espacios públicos y las vías, entre ellos y los que se movilizan en las tablas.

4) establecer si existen o no, políticas y normativas para garantizar la seguridad en cuanto a la movilidad en el espacio público de los skaters.

5) investigar como desde las políticas gubernamentales entorno a la movilidad de la ciudad, se pueden beneficiar los skaters para movilizarse en su tabla por la ciudad de Medellín .

HIPOTESIS:

Hacer la a promoción del skate aprovechándolo como fenómeno cultural de

recreación y practica urbana, ya que se está dando con fuerza en nuestra ciudad los últimos años.incentivando así la idea de presentarlo como una alternativa viable de transporte alternativo y movilidad sostenible por la ciudad.Queremos abordar el tema de el skate desde una perspectiva urbana y de barrio, comprendiendo su historia y de qué manera las personas lo utilizan para movilizarse por los alrededores de la universidad Pontificia Bolivariana además de los lugares que frecuentan en la ciudad para su práctica.

El Skate tiene espacios determinados en la ciudad de Medellín que hacen crecer la cultura de este como una práctica de recreación o para movilizarse por las calles de la ciudad, logrando introducir un cambio de forma en la ciudad, modificando espacios de esta para su práctica y utilizándolo como otro medio de transporte poco común en Medellín .Tomando como referencia lo urbano u los barrios para indagar y estudiar sobre el skate, estudiamos los términos de sociología, barrio, cultura urbana, tribus urbanas, movilidad alternativa para entender más a fondo, la manera de la cual se puede investigar más a fondo una cultura urbana a la sociedad.

MARCO CONCEPTUAL

SOCIOLOGIA

Saunders (1986) Propone ver la sociología urbana como una disciplina que se interesa sobre todo en la organización social inscrita en el espacio. En su opinión el objeto de estudio de la sociología urbana no es el espacio, ni la organización espacial de la sociedad, si no los procesos sociales inscritos en un espacio determinado.

Maurice Halbwachs (1877-1945) el sociólogo que introduce en las ciencias sociales, el estudio de las ciudades (en 1909). El tema de su trabajo es un problema de morfología urbana : los cambios de forma de una gran ciudad. En su opinión las transformaciones de la ciudad no resultan solo de los mecanismos económicos, ni de las decisiones individuales, ni tampoco de las razones políticas, sino de las tendencias sociales y de las necesidades colectivas, consecuencia de los cambios demográficos.

En la ciudad de Medellín se ha inscrito la cultura del transporte alternativo como un medio sostenible de movilidad urbana creando identidades en el ámbito del transporte incluyendo prácticas de movilidad responsable por parte de personas sensibilizadas con estos problemas (desplazarse a pie, en bicicleta o en transporte público en lugar de en coche siempre que sea posible, compartir un coche entre varios compañeros para acudir al trabajo, etc.)

Los antecedentes más importantes para el skate como transporte alternativo en la ciudad de Medellín son la ciclovia y encicla, proyectos que han determinado puntos claves y cambios notorios en la cultura de Medellín

Definición del SBP

Un SBP es un Sistema de Bicicletas Públicas que funciona como un medio alternativo de movilidad urbana, el cual pone a disposición de los ciudadanos un número definido de bicicletas para el uso compartido. Estas bicicletas están diseñadas para ser usadas como medio de transporte público y hacen posible recoger una bicicleta en un punto de servicio del Sistema y devolverla en otro punto de servicio diferente, para facilitar la movilidad del usuario.

Los sistemas de bicicletas públicas o “Bike share system” son modelos que se han implementado con éxito en diferentes ciudades del mundo, generando

soluciones en materia de movilidad y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

Presentación de EnCicla

El Sistema de Bicicletas Públicas EnCicla es la propuesta de movilidad sostenible para Área Metropolitana, que se hace realidad gracias al convenio de asociación firmado entre el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y la Universidad EAFIT. EnCicla se presenta como una alternativa integrada y complementaria al sistema de transporte público y masivo de la ciudad, a la vez que trabaja de manera conjunta con los demás municipios del Área Metropolitana en el proceso de sensibilización y apropiación de la bicicleta como medio de transporte.

EnCicla está enmarcado en el principio de intermodalidad, que consiste en desplazarse de un lugar a otro haciendo uso de diversos medios de transporte de manera sucesiva; es por ello que se presenta como un medio no convencional integrado a otros ya existentes, para ofrecer un complemento que mejore la movilidad y la calidad de vida de los ciudadanos.

Con el alto costo de los combustibles y la creciente conciencia social con relación a la conservación del medio ambiente, hoy más que nunca, la bicicleta está haciendo una reaparición en muchas ciudades, convirtiéndose en un elemento fundamental de las estrategias transporte urbano a nivel mundial.

La bicicleta es un modo de transporte accesible a más del 90% de la población, con un innegable impacto positivo en la descontaminación ambiental, en la salud de las personas y en el mejoramiento de la movilidad, constituyendo además una herramienta de deporte y esparcimiento.

El modelo de SBP ha sido adoptado por muchas ciudades del mundo, como París, Barcelona, Bruselas, Copenhague, Washington D.C, Rio de Janeiro y Ciudad de México. Estos “Bike Share Systems” para visitantes y habitantes, muestran impactos positivos comprobados en el medio ambiente y la salud de los usuarios, así como en la movilidad, pues al estar asociado a las opciones de transporte público colectivo y masivo, y ser un medio de transporte seguro, ecológico y económico, se convierte en una alternativa viable para reemplazar el uso de vehículos particulares.

Ahora Medellín y su Área Metropolitana asumen el reto de implementar un Sistema de Bicicletas Públicas de tercera generación que sea eficiente, social y económicamente viable. Para lograrlo se unieron el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y la Universidad EAFIT con el objetivo de realizar una prueba piloto que evidenciara la efectividad del sistema, este proceso ya finalizó y ahora funciona gracias a un convenio entre el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el Consorcio Mysvial Teva, en la que se han establecido y normalizado los procesos operativos y administrativos, que proyectan una expansión que permita la sostenibilidad del Sistema.

TERMINOS BASICOS

Skate: deporte que consiste en deslizarse sobre una tabla con ruedas y a su vez poder realizar diversidad de trucos, gran parte de ellos elevando la tabla del suelo y haciendo figuras y piruetas con ella en el aire.

Movilidad urbana: totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad.

Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: coche, transporte público, caminando y en bicicleta. Y todos con un claro objetivo: el de salvar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades. Es decir, facilitar la **accesibilidad** a determinados lugares: a pesar de ciertas campañas de publicidad pocas personas disfrutan por el simple hecho de desplazarse.

Espacios públicos: lugar donde cualquier persona tiene el derecho de circular, en oposición a los espacios privados, donde el paso puede ser restringido, generalmente por criterios de propiedad privada, reserva gubernamental u otros. Por tanto, *espacio público* es aquel espacio de propiedad pública, "dominio" y uso público. Entiéndase dominio en sentido estricto, ya que este no está afectado a la generalidad de las personas.

Cultura ciudadana:

1. A nivel descriptivo, se entiende por cultura ciudadana el conjunto de actitudes, costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas por los individuos de una comunidad, que permiten la convivencia y generan sentido de pertenencia. La encuesta de cultura ciudadana es la herramienta diseñada por Corpovisionarios para medir estas dimensiones en ciudades y organizaciones.

2. A nivel normativo, se entiende por cultura ciudadana una visión positiva de convivencia que contempla la tolerancia o el aprecio por distintos proyectos de sociedad, la no violencia, la capacidad de celebrar y cumplir acuerdos, el cumplimiento de la ley, la constancia o expectativa de cooperación de los demás y el interés por lo público.

3. Finalmente, la cultura ciudadana a nivel prescriptivo corresponde al enfoque de política pública orientado a incrementar el bienestar de los ciudadanos a través del cambio de comportamientos colectivos de parte de los mismos. Esto conlleva una concepción de corresponsabilidad de lo público, en el cual no sólo el Estado es responsable del bienestar de

sus ciudadanos, o de luchar contra la corrupción y garantizar el cumplimiento de la ley, sino que se reconoce en los ciudadanos un enorme potencial de cooperación.

Este enfoque centra en dos objetivos fundamentales: en primer lugar, aumentar la capacidad de los ciudadanos de cumplir y cooperar de manera voluntaria; y en segundo lugar, aumentar la regulación social por medio de la armonización de desarrollos formales (jurídicos) con sus correlatos informales (regulación cultural y moral), para lograr así comportamientos, actitudes y justificaciones de la gente que sean congruentes con las políticas públicas.

Transportes alternativos: sistemas de transporte amigables con el ambiente; ellos ofrecen una oportunidad para apreciar nuestra ciudad fuera de las cuatro llantas del automóvil

Sostenibilidad: desarrollo que es capaz de satisfacer las necesidades actuales sin comprometer los recursos y posibilidades de las futuras generaciones. Intuitivamente una actividad sostenible es aquella que se puede mantener.

Vías alternativas: La cultura vial y la ingeniería vial aplicada entendiendo la movilidad metropolitana, permite el recurrir a estrategias de implementación de vías alternativas en la ciudad para los ciudadanos.

peatón: persona que transita a pie por espacios públicos o privados.

1.Principales lugares públicos de práctica de el skate en la ciudad de Medellín.

En la ciudad de Medellín se ha estado innovando e implementando nuevos espacios para la práctica de el skate. lugares donde se ven nuevos nacimientos de culturas que se van inscribiendo en la ciudad de Medellín.

1.1 registro fotográfico : skate park estadio Atanasio de Girardot

Principal campo deportivo del área metropolitana de Medellín , en Colombia, forma parte de un complejo deportivo en el cual podemos hallar espacios para el encuentro de todos los ciudadanos y disfrutar de la recreación, el sano esparcimiento y la práctica de diversas disciplinas deportivas de manera entretenida y/o para el alto rendimiento.

El Estadio y la Unidad Deportiva Atanasio Girardot se encuentran ubicados en una de las zonas residenciales más centrales de la ciudad, el Barrio Estadio del Centro Occidente de Medellín, en la confluencia de dos de las arterias viales principales del distrito: la Avenida 70 que corre de sur a norte y la Avenida Colombia que corre de oriente a occidente. Calle 48 # 73-10.











1.1.1 Registro fotográfico: skate park ciudad del rio

Ciudad del Río se ubica en la comuna 14 de Medellín, entre el barrio Colombia y el barrio Manila, y entre la Avenida El Poblado y La Avenida Las Vegas.

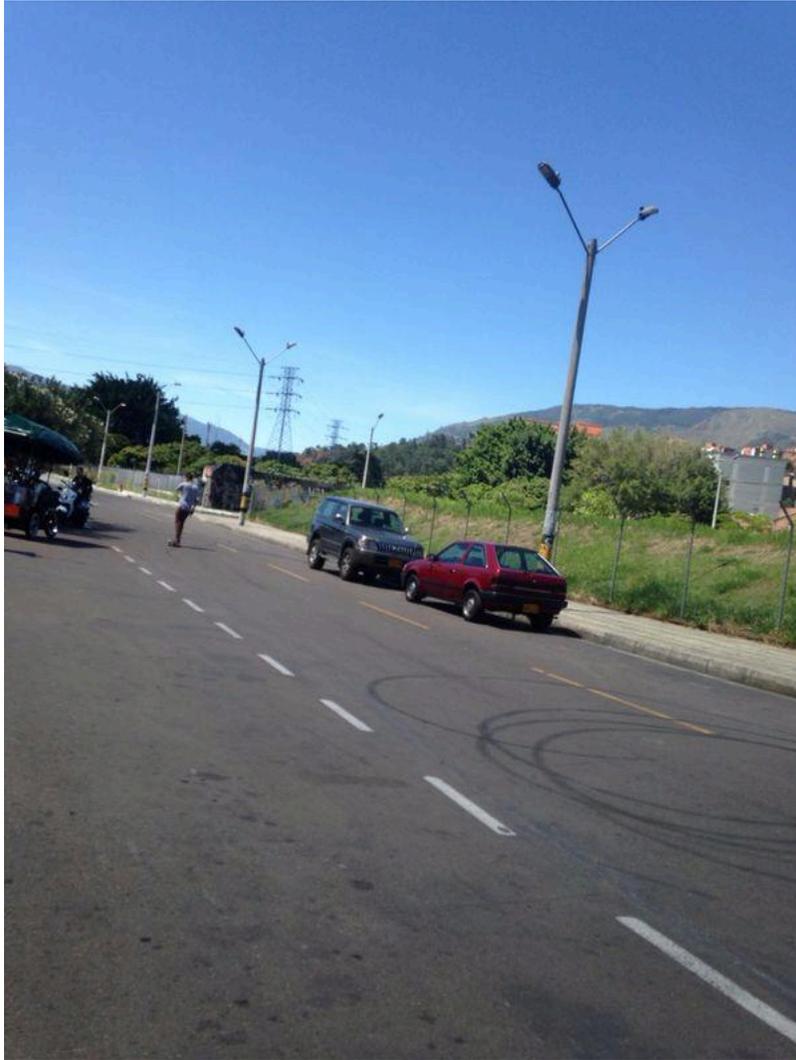
Cuenta con espacios abiertos y gratuitos para el entretenimiento de las personas, además cuenta con tres monumentos que la caracterizan, el primero se encuentra en la parte frontal, el segundo es la fachada del MAMM, anteriormente Talleres Robledo y el tercero es el mobiliario ubicado en el parque lineal.

uno de los principales propósitos de la ciudadela es cuidar el medio ambiente, por ello cuenta con espacios para realizar actividades al aire libre, además cada mes realiza “respira profundo” una actividad dedicada a concientizar a las personas sobre la naturaleza.













Infraestructura de la ciudad de Medellín

En los últimos años la infra estructura de la ciudad de Medellín ha estado implementando nuevas construcciones para darle más importancia a los peatones y personas que transitan en la calle por medios diferentes a los auto motorizados, construyendo así nuevas aceras dispuestas para estos nuevos proyectos.

1.2 Proyectos en Medellín de mejoramiento vial

Rafael Gonzales toro(2006) hace un artículo sobre el planeamiento que tiene Medellín para mejorar las vías de los peatones.

Artículo Periódico el COLOMBIANO AÑO 2006

Los peatones de Medellín sufren un grave problema de movilidad.

Según parámetros internacionales, las ciudades deben tener 15 metros de espacio público por habitante. Las medidas, según Planeación Municipal, están sopesadas en el país con la ley 388, pero la ciudad apenas tiene un promedio de 4,5 metros de espacio público por habitante. Uno de los principales inconvenientes, que contribuyen al caos de los corredores de movilidad peatonal, es la invasión y el mal estado de los andenes. La apropiación indebida del espacio público con vehículos particulares y comercio, sumado al deterioro de aceras, hace de Medellín una ciudad que tiene muy pocos lugares para caminar. La situación salta a la vista al transitar por vías como la carrera 80 y las calles 33, 30 y San Juan, sólo por citar algunas.

"Una sociedad sana es la que utiliza muy bien su espacio público. Desafortunadamente, encontramos una ciudad que carece de esta cualidad", sostiene Carlos H. Jaramillo, subdirector de Planeación Territorial del Municipio de Medellín.

Entre las diferentes alternativas para lograr un mejor uso del espacio público de los andenes, la Alcaldía, dentro del Plan de Ordenamiento Territorial, está en el diseño del Plan Especial de Equipamiento de Espacio Público.

Según Jaramillo, es una estrategia para establecer los sistemas para articular la ciudad para el peatón.

La iniciativa, que para su formulación tiene una inversión de 430 millones de pesos, es coordinada por la Dirección de Planeación Municipal, y se espera que esté lista para el primer semestre de 2006.

El Plan espera formular lineamientos para que se puedan conectar centralidades barriales y la ciudad entera a partir del eje estructurante del río Medellín.

"La ciudad no está bien planificada. La mayoría de las obras se hacen pensando en los carros y no en la gente", afirma Jorge Mario Salas, peatón que vive en el sector de Boston.

Con el Plan se integrarían, con andenes, las cuencas de quebradas, parques y los cerros tutelares.

La idea, según Jaramillo, es que haya un norte claro y que se hagan obras planificadas en función del peatón.

Según Cipriano Londoño, director Técnico del Instituto Colombiano de Productores de Cemento (Icpc), los andenes de Medellín se construyen sin mucho rigor.

El Instituto, que brindó su apoyo a la campaña liderada por EL COLOMBIANO, anunció que prepara un manual sobre la construcción de andenes que estará listo antes de que finalice el año.

EI control
La Administración Municipal también le apuesta a las medidas de control.

El decreto 1957 de 2005 regula el uso de los andenes y antejardines en inmuebles ubicados en corredores de actividad múltiple.

"El propósito del decreto es incorporar los antejardines al espacio público para lograr paseos urbanos de importancia para la ciudad y sus ciudadanos", dice Jaramillo.

En mantenimiento de los andenes, la Secretaría de Obras Públicas del Municipio invirtió, durante 2005, cerca de 1.000 millones de pesos.

"Trabajamos, de manera permanente con cuadrillas. Hay planes en barrios como

Prado. Allí, en convenio con EPM, se trabaja en el mantenimiento de redes y en la reparación de los andenes", expresa Alejandra Zapata, ingeniera de Obras Públicas del Municipio.

Estrategias para recuperar andenes
La Administración Municipal adelanta diferentes iniciativas para recuperar los andenes de la ciudad para los peatones.

-Está en proceso de notificación a los propietarios y moradores la intervención de espacio público en la avenida El Poblado. La primera fase va desde Pomona hasta la quebrada La Presidenta. El proyecto arranca en 2006. Consiste en adecuar andenes y antejardines siguiendo los parámetros establecidos en el manual de Espacio Público.

-Otro de los proyectos significativos es la peatonalización de Carabobo, en la que se está trabajando y va, en su fase inicial, desde San Juan hasta el Museo de Antioquia.

-Se diseña el proyecto de recuperación de andenes en el sector del Parque Norte.

-las zonas aledañas al metrocable serán corredores amplios de movilidad peatonal en la calle 107.

-El proyecto de no parqueo en la calle 10 quedó suspendido hasta enero de 2006.

-En la calle 33 ya se ejecutó parte de la obra de ampliación de los andenes y se realizan operativos de control.

En otra cátedra importante de Medellín **El futuro de la movilidad en Medellín, un reto del presente**, también se toca el tema de estas intervenciones y en el resumen de la cátedra muestran la importancia de analizar las condiciones sociales y económicas de la ciudad, además de su injerencia en el diseño e implementación de sistemas de transporte masivos eficientes, fueron los temas de la más reciente versión de la cátedra Diálogos de Ciudad.

Hablar de movilidad urbana incluyente, sostenible y de bajo impacto ecológico se convirtió, con el paso del tiempo, en una obligación para arquitectos, sociólogos y gobernantes. Ello obedece tanto a las reformas legislativas que suponían una reestructuración en los procesos de administración pública, como por las continuas observaciones de las personas que comenzaron a exigir sistemas de transporte público más rápidos, más cómodos, más seguros, más económicos y menos contaminantes.

Martha Elena Restrepo, directora de Planeación del Metro de Medellín, aseguró que “la combinación de factores como ciudad, ecología, comunidad y movilidad son fundamentos que el Metro tomó en cuenta para desarrollar el Plan Maestro 2006 – 2020, que comprende no solo la expansión del sistema sino la readecuación de muchos espacios en la ciudad que deben prestarse para múltiples propósitos”.

Las últimas evaluaciones realizadas por firmas españolas contratadas por la Alcaldía de Medellín y el Metro aseguraron que, debido a las dificultades topográficas de la ciudad, es una obligación la implementación de múltiples medios de transporte para satisfacer las demandas de las personas. Un frente en el que Medellín viene trabajando desde hace varios años.

“La incorporación de un sistema de transporte unificado y multimodal es uno de los retos más grandes de la ciudad en mucho sentidos”, dice Martha Elena. “El concluir que requerimos de más Metrocables, de tranvías, de nuevos senderos peatonales, implica un cambio total en la forma que se planea la ciudad, es integrar una serie de disciplinas y concepciones metodológicas que logren articular al ciudadano con su entorno de manera armónica. Es una tarea muy compleja, pero que redundará en amplios beneficios para la ciudad cuando esté terminada”.

Con la recuperación de conceptos como el tranvía, se espera facilitar la transición a un sistema de transporte en el que prima el llevar y el traer pasajeros, y donde el papel de los usuarios será fundamental al momento de apropiarse de los espacios para interactuar con el entorno y con sus semejantes.

En Medellín se viene planeando también una compleja intervención urbanística que comprende el rediseño de senderos peatonales y estrategias de tránsito

complementarias, como los denominados “corredores verdes”.

Estos pasajes, que fusionan la movilidad peatonal con intervenciones arquitectónicas y ambientales, estarán ubicados en diversos sitios de la ciudad.

La Directora de Planeación del Metro de Medellín expresa que, junto a la Administración Municipal, se ha definido que “si queremos desestimular el uso del vehículo particular, tenemos que ofrecer un sistema público de transporte más cómodo, más seguro, más eficiente, más amigable con el ambiente, y por ello pensamos en la inclusión ecológica no por obligación sino por convicción. Queremos maximizar los servicios y la valoración del sistema. Queremos que no lo vean como un simple medio de transporte sino como un espacio de encuentro que favorezca el crecimiento organizado de la ciudad, como pasa en muchos lugares del mundo. Esa es, finalmente, la visión que tenemos de una movilidad sostenible e incluyente para el disfrute de todos”.

1.3 Registro fotográfico que se utilizo en la metodología de observación en los sectores cercanos a la Universidad Pontificia Bolivariana sobre la infraestructura de los andenes en Medellín .

UBICACIÓN :

-Belén Malibu

-Unidad deportiva de belén

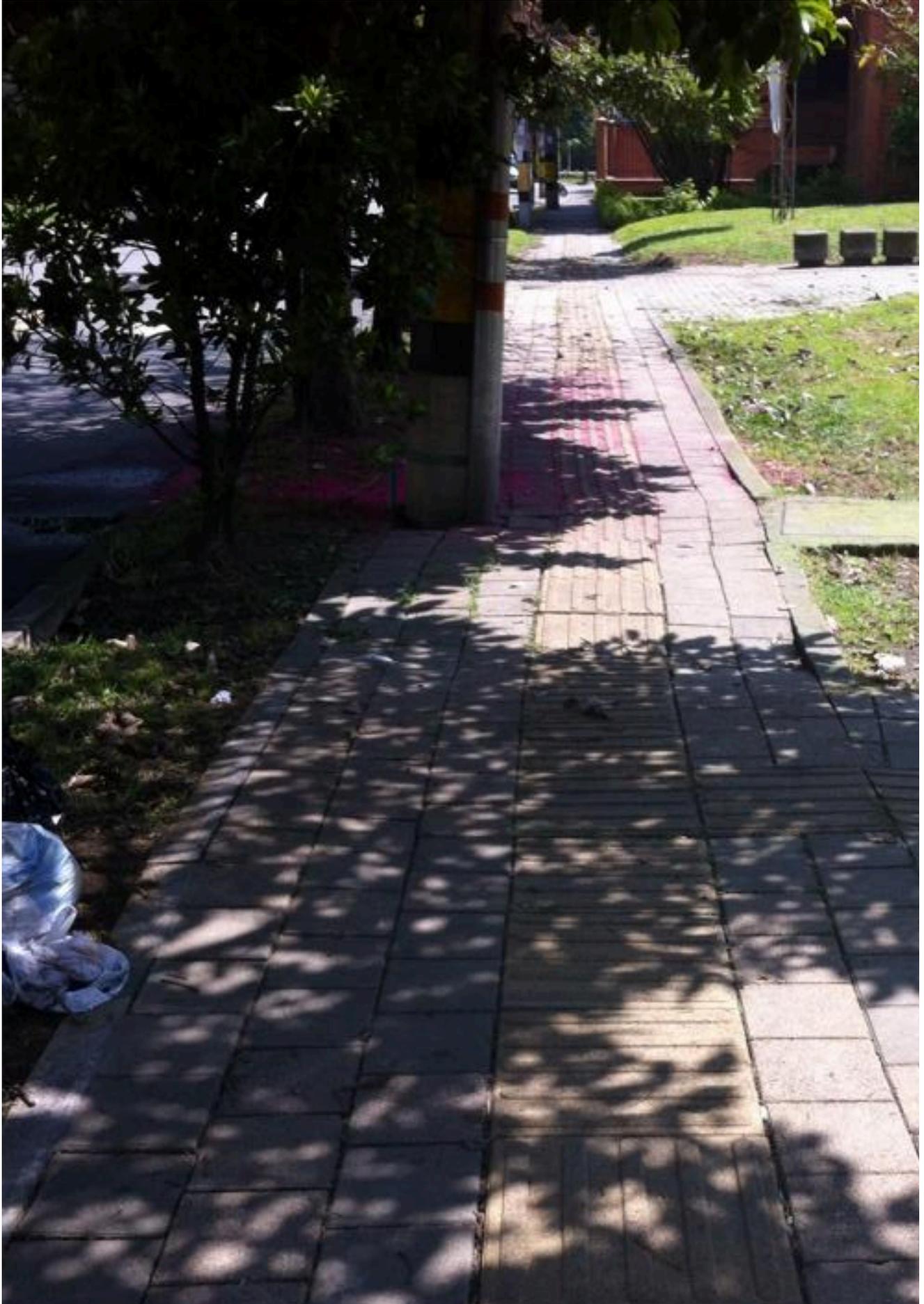
-Round point de bulerías

-La 33 hacia el round point de santa gema

-Universidad Pontificia Bolivariana



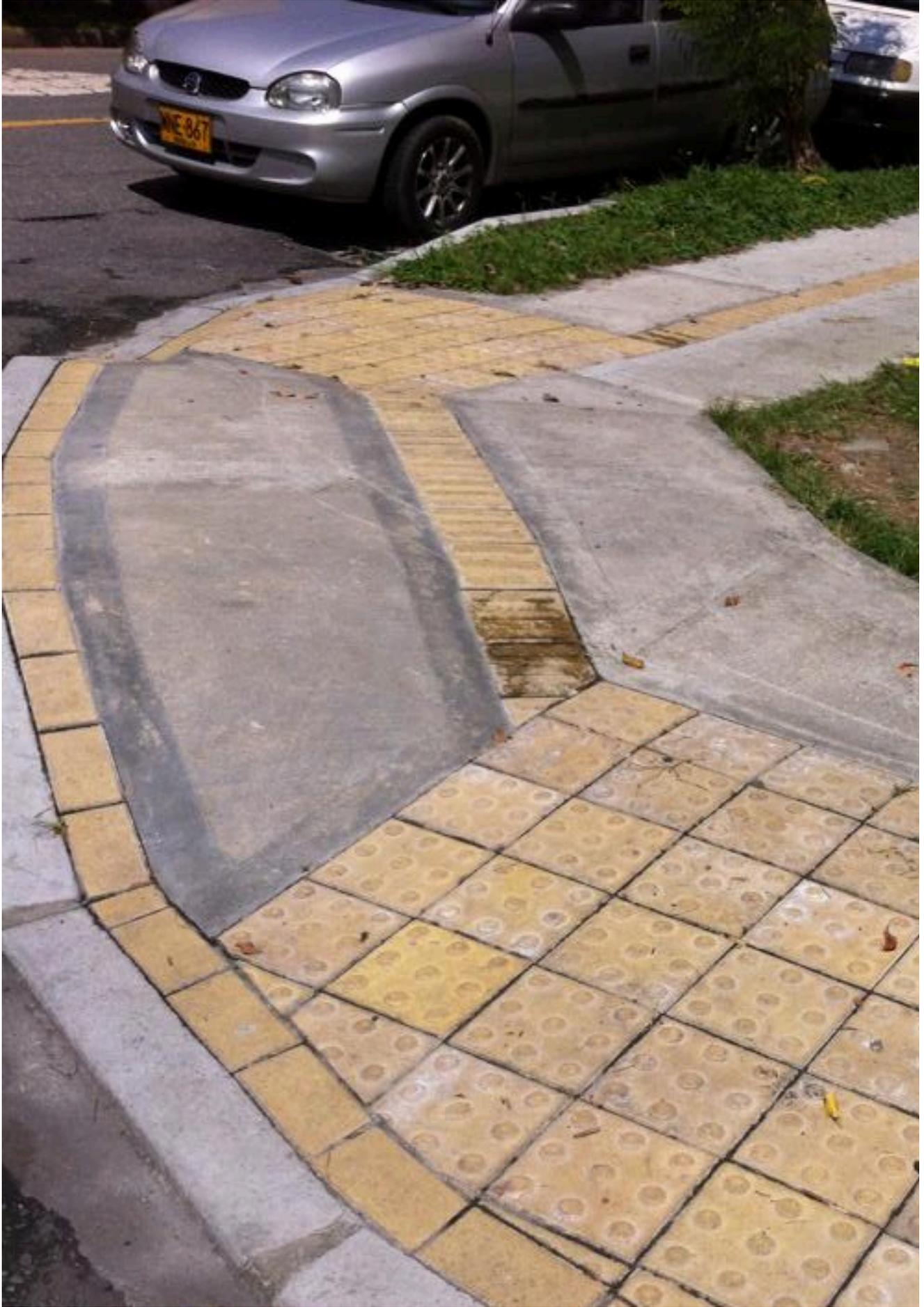






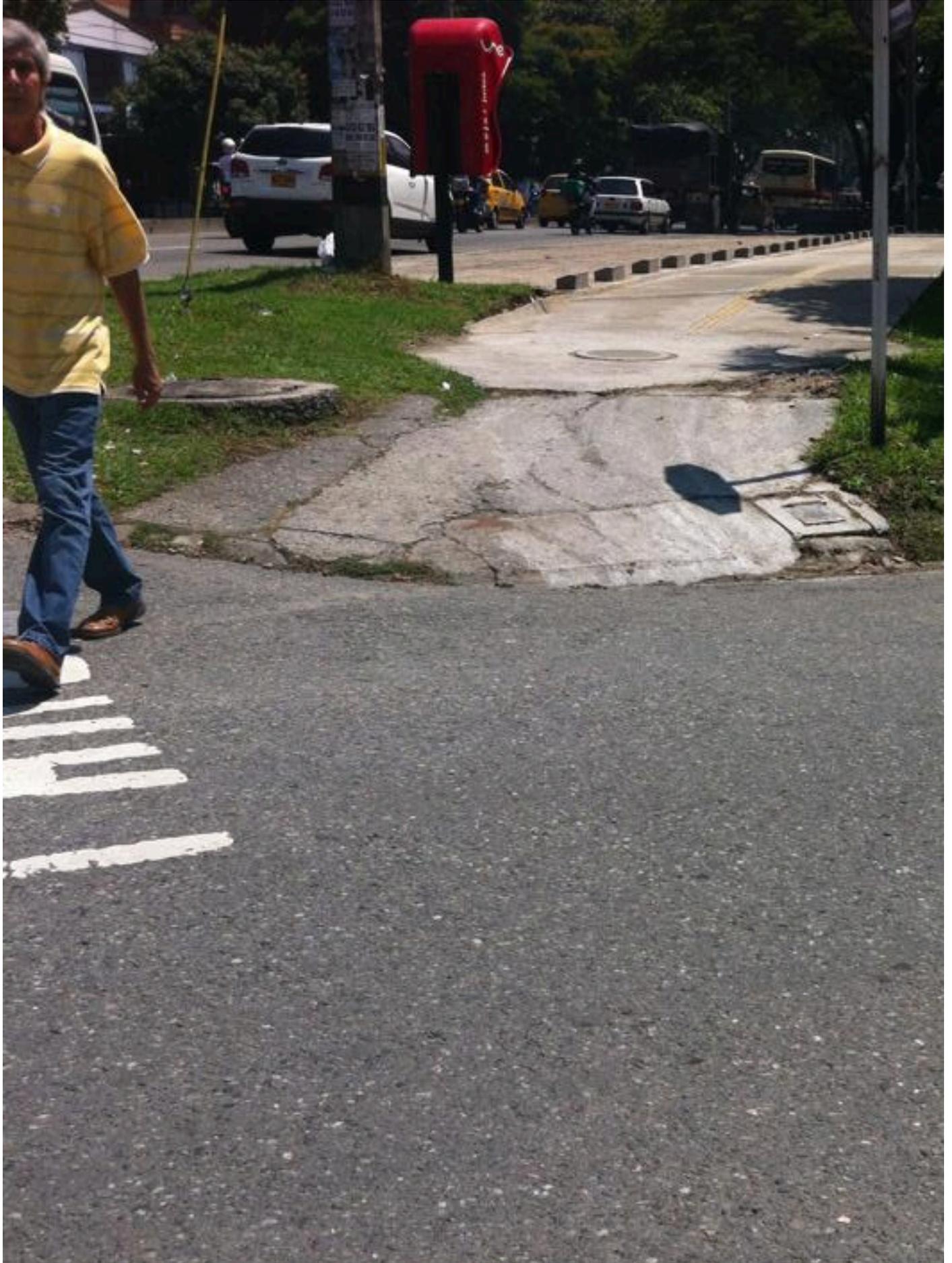




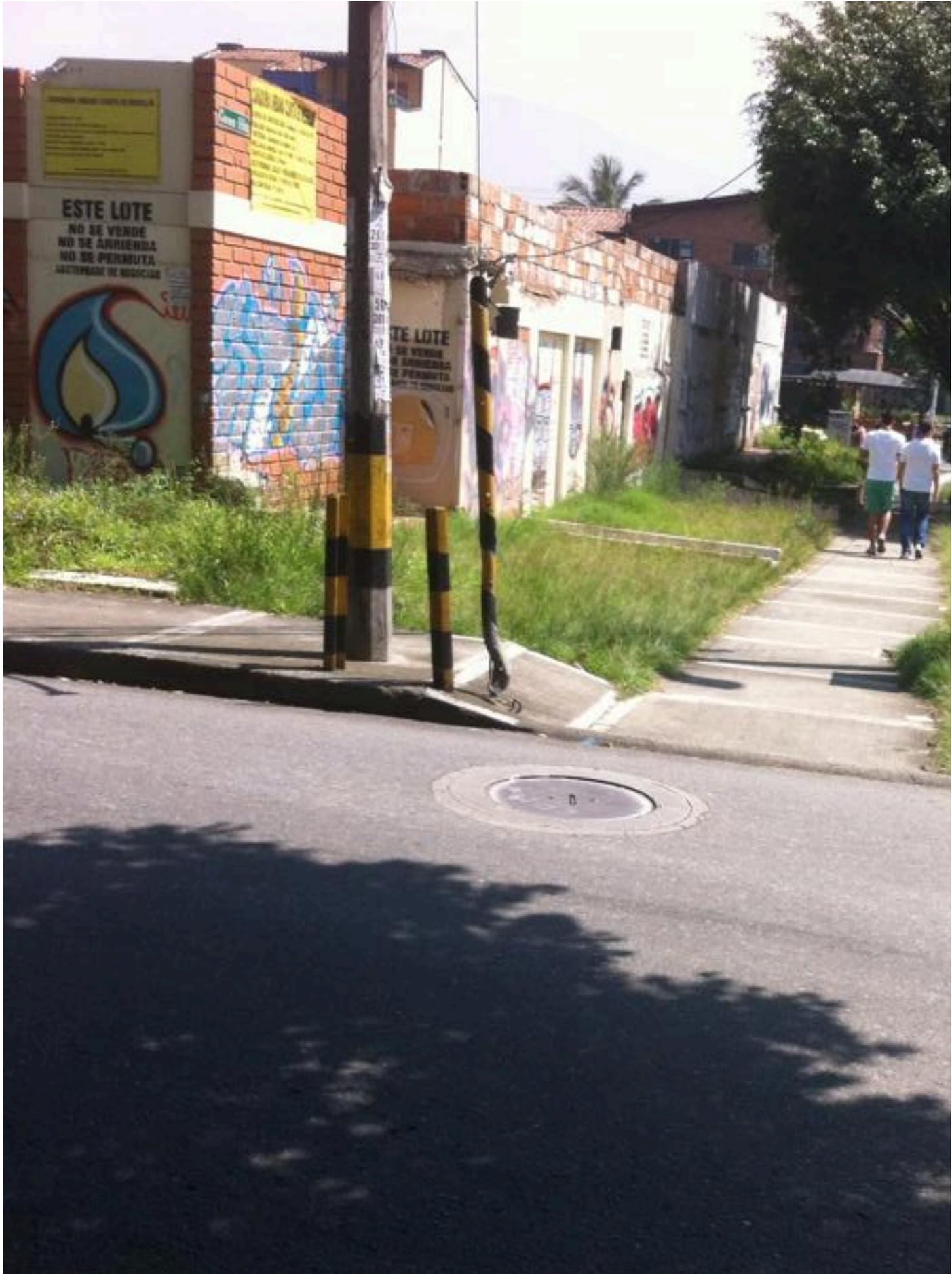




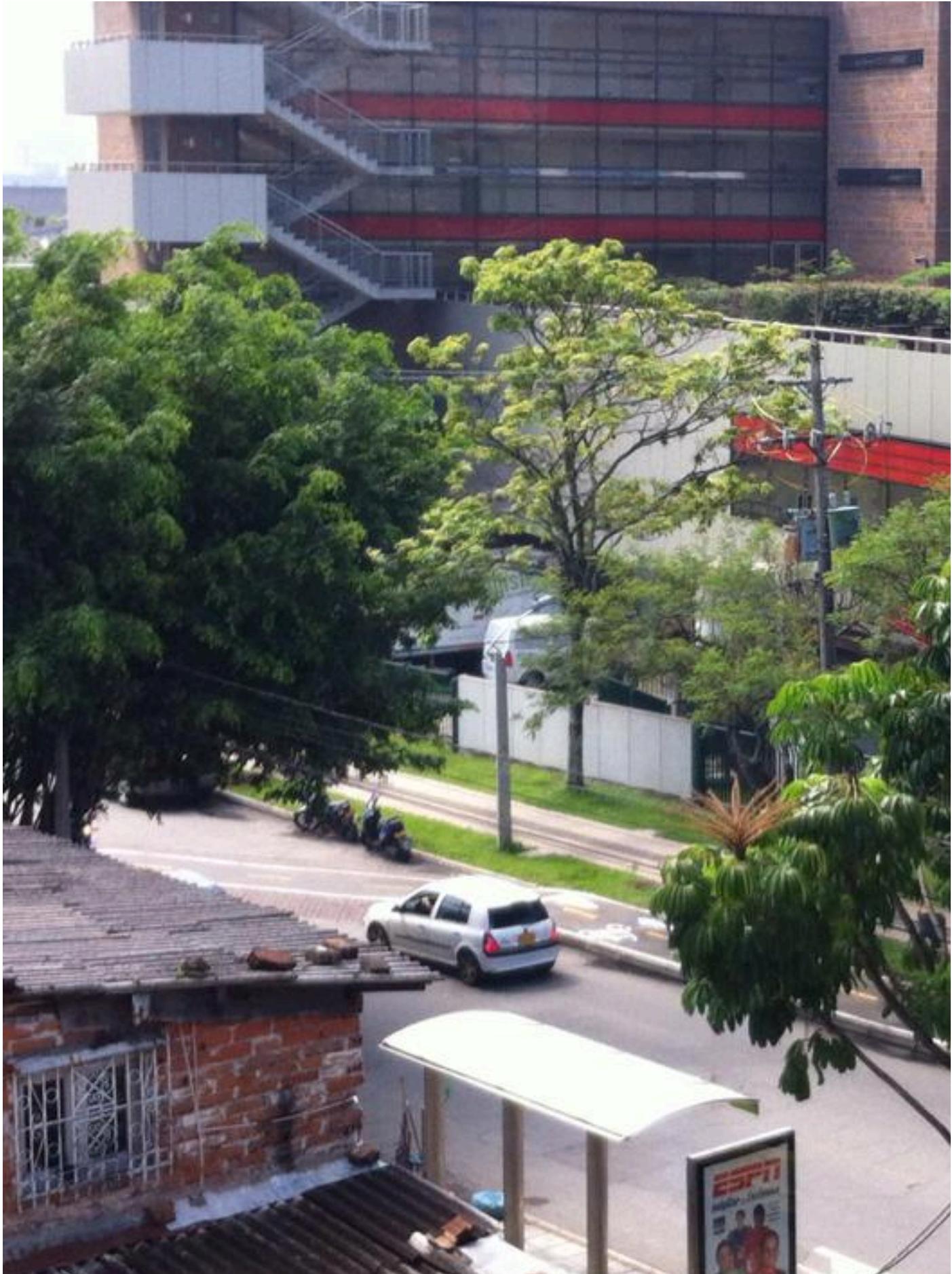
























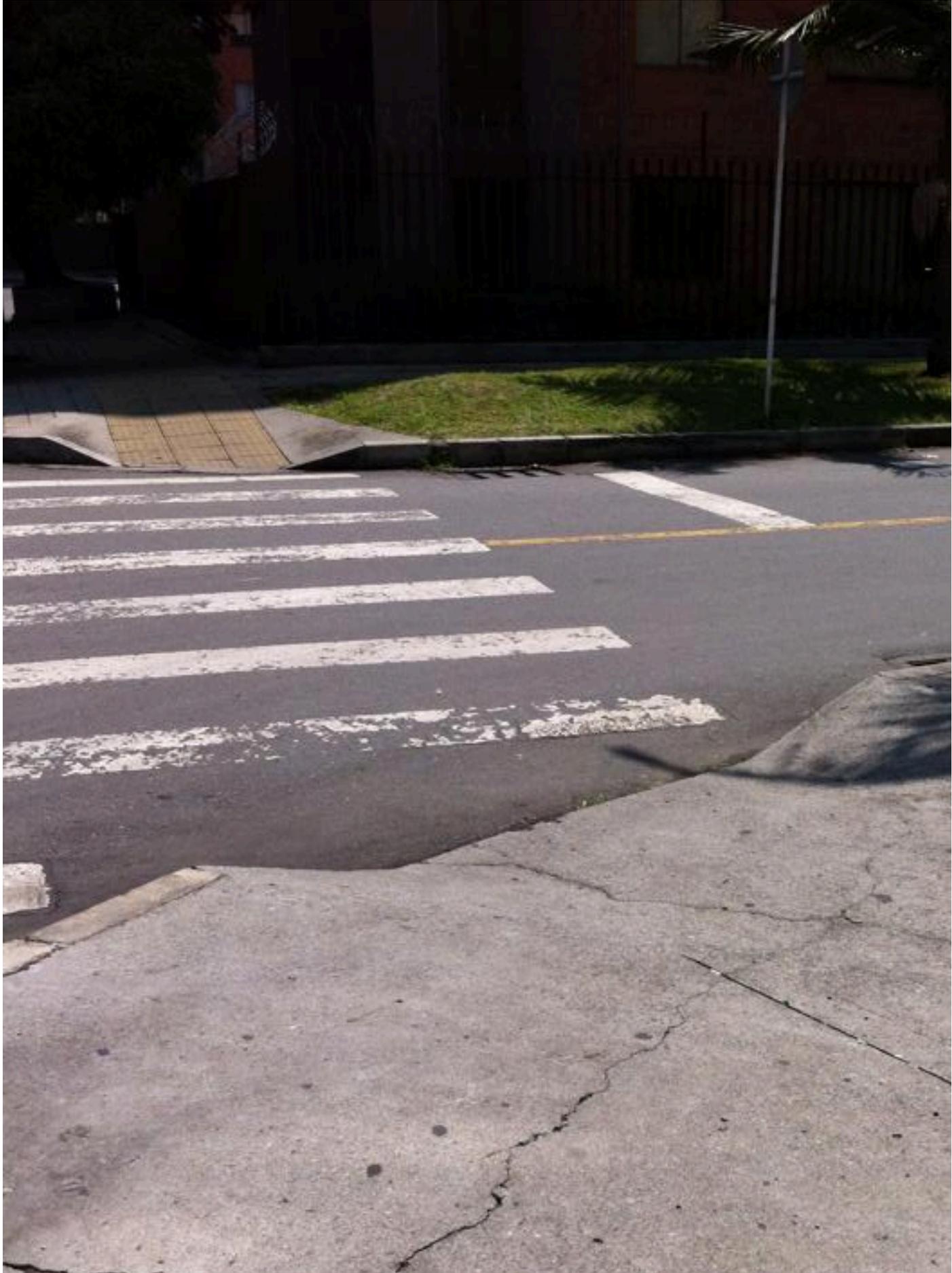


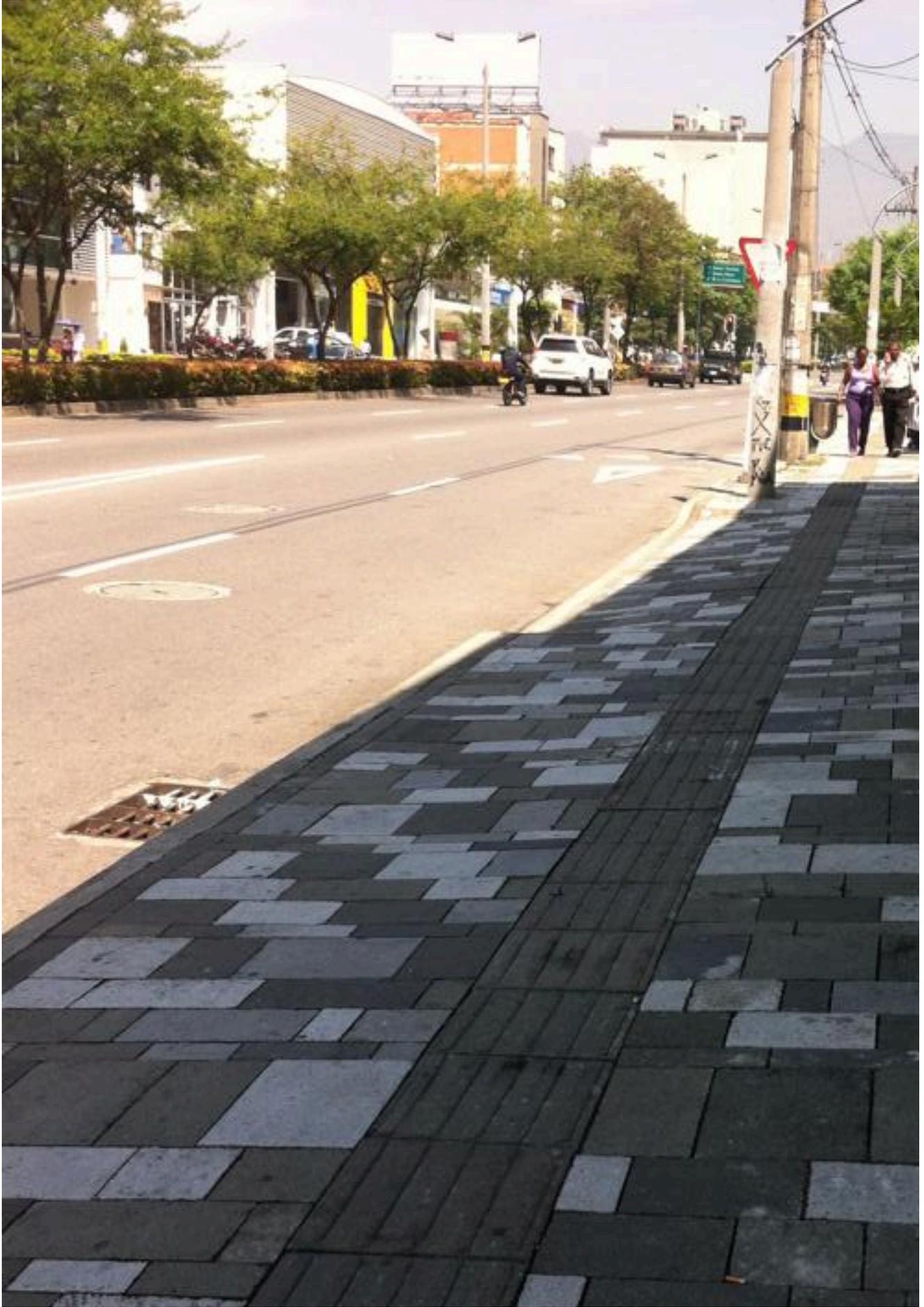






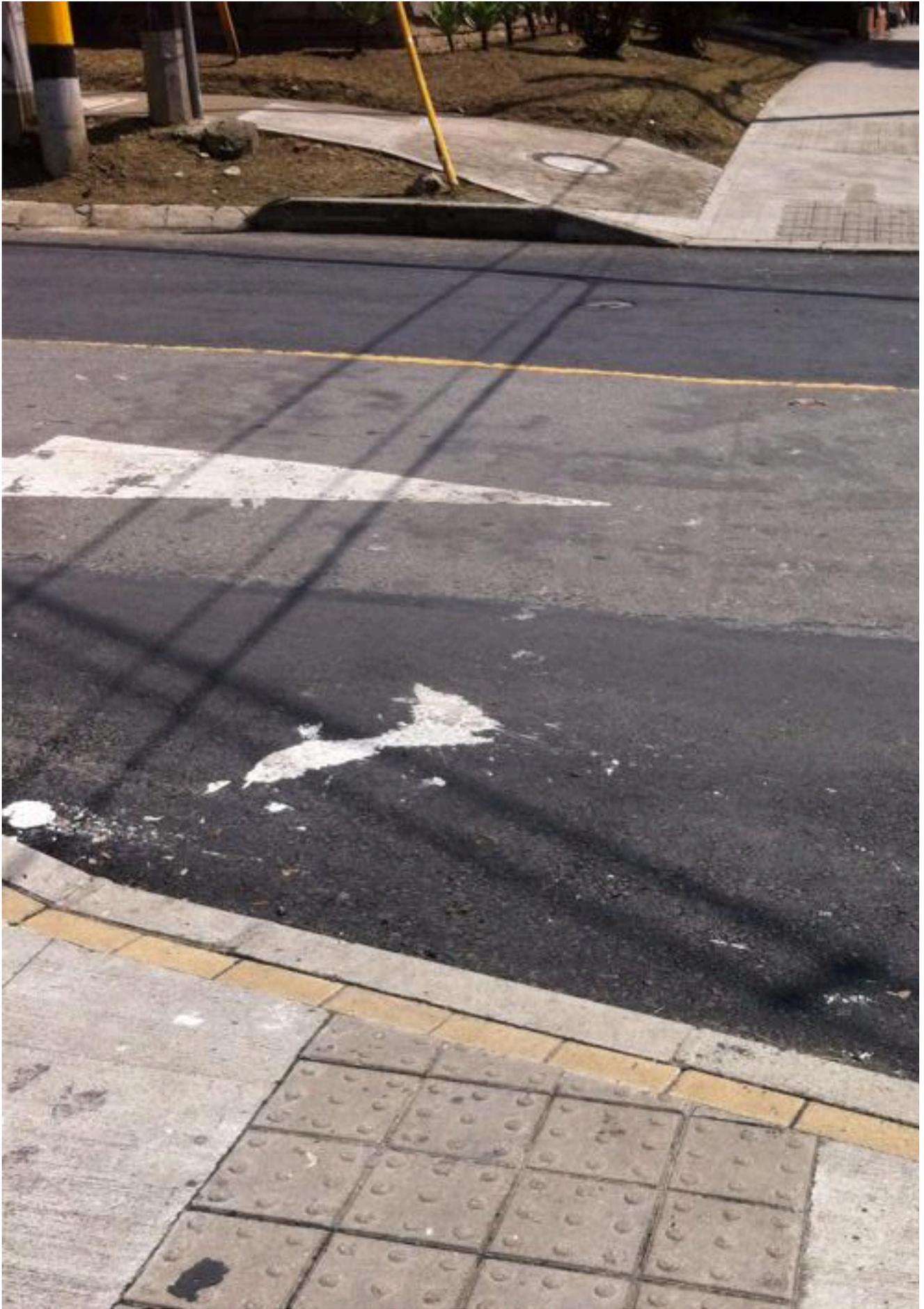


























Conclusiones y recomendaciones

1.3 Conclusiones

- Con este registro fotográfico logramos concluir que en la ciudad de Medellín no existen lugares apropiados, ni dotados para la práctica de este como transporte, ya que por donde sería el tránsito de estas personas hay muchos obstáculos que lo impiden hacer y los skates prefieren en algunos casos, la mayoría, cuando es cuestión de movilidad (transporte) hacerlo en la calle ósea por fuera de las aceras, excepto cuando hay ciclovías que es lo esencial para transportarse ya que no encuentran tantos obstáculos y llegan más rápido a su destino, porque hay partes de las aceras con desniveles, baldosas malas, y en la mayoría de empates con las cebras de la calle hay obstáculos donde la tabla se frenaría totalmente con riesgo de causar un accidente .
- Concluimos que es un transporte que usan los aficionados a este deporte por tramos de la ciudad, porque mantienen su tabla consigo y pueden utilizarla para avanzar en sus recorridos.
- Observamos y concluimos que la cultura de este deporte ha hecho implementar en la ciudad de Medellín varios espacios públicos para su práctica, Medellín se está dotando de skate parks en partes claves de la ciudad.
- De acuerdo al seguimiento que hicimos y a la observación de los lugares creados en la ciudad para la práctica de este deporte, notamos que todo lugar donde se reúnen las personas a practicarlos está acompañado de intervenciones artísticas (graffitis).
- en la observación de las calles y los lugares donde ellos transitan encontramos varias falencias una de ellas es que la ciudad de Medellín no presta ningún tipo de hidratación para las personas que usan cualquier tipo de transporte alternativo en la ciudad.

ANEXO

NUEVA DIRECCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Después de realizar la investigación observativa de los espacios de Medellín donde se practican estos deportes y un lugar de la ciudad como la 33 y la Universidad Pontificia Bolivariana llegamos a la conclusión de que las calles de Medellín no tienen infraestructura para la práctica de el skate como un transporte alternativo viable ya que los obstáculos de la calle lo convierten en algo bastante tedioso, así le dimos un vuelco a la investigación ya que en estas visitas observativas que hicimos logramos detectar una falencia que tiene la ciudad de Medellín.

Medellín es una ciudad donde movilizarse por medio de transportes alternativos se ha convertido en una cultura urbana masiva, pero la ciudad no le presta a este tipo de personas el servicio de hidratación adecuada para mantener su cuerpo sano y saludable, así q en base a esta falencia decidimos unir esta investigación al trabajo de grado e iniciar a observar los lugares de la ciudad de Medellín relacionados con el transporte alternativo y prácticas de deporte, este estudio se realizo en el Estadio Atanasio Girardot, la carrera 70, la Universidad Pontificia Bolivariana, la carrera 33, la Unidad Deportiva de Belén Andrés Escobar, el parque público Pies Descalzos, el parque lineal Ciudad del Rio, Universidad Eafit, el parque lineal La Frontera y la ciclo vía dominical en la Av. El Poblado, entre el 10 de agosto y el 19 de septiembre del año 2014.

Desarrollamos este inventario contextualizando cada uno los lugares visitados en la ciudad de Medellín, haciendo un registro fotográfico de los objetos, actores y prácticas que se encontraban en cada uno de ellos, relacionados con el transporte público, el deporte, el descanso y la hidratación en estas zonas públicas.

logrando así recopilar datos claves y de interés para llegar a unas conclusiones generales de acuerdo a lo observado en estos lugares, generando así los primeros pilares para el proyecto de grado e intervenir el contexto estudiado a partir de la mirada de el diseño industrial.

luego trabajamos con imaginarios y con los usuarios directos de nuestra propuesta y llegamos a diseñar un lugar que nace de la necesidad de mejorarle la calidad de vida a las personas que hacen uso de los medios de transporte alternativos en la ciudad , como los ciclistas , skates y peatones ya que su trayecto o recorrido hacia su destino a veces puede volverse muy tedioso por la distancia o por el clima .

Así que decidimos diseñar un espacio no solo para hidratar a las personas y sus mascotas si no para crear una experiencia de frescura, tranquilidad y descanso en medio de la ciudad que además de amenizar su viaje no tiene ningún costo económico.

Es un proyecto está pensado para que valla de la mano con la alcaldía de Medellín , epm , el metro y encicla.

Así las personas sabrán que es un espacio dispuesto para disposición de ellos y lo cuidaran.

Además qué punto fresco prestara publicidad para diferentes marcas que quieran utilizar estos lugares como medio publicitario. Esta será llevada a cabo por un plotter resistente a la intemperie que será instalado en el bebedero y en la silla .

Punto fresco conforma una familia de tres objetos: con los cuales se pueden hacer varios tipos de modulaciones, dependiendo del espacio con el que se cuente a la hora de instalarlo.

CONCLUSIÓN FINAL

Con este proceso de investigación logramos llegar a la conclusión de que en Medellín no hay practicas de hidratación implementadas para las personas que hacen uso del transporte alternativo en la ciudad, esta principal falencia de Medellín fue la que nos empujo a diseñar punto fresco ya que la hidratación del cuerpo es necesaria porque toda célula del cuerpo humano necesita agua. La hidratación es el pilar fundamental de las funciones fisiológicas más básicas, como por ejemplo la regulación de la tensión arterial y la temperatura corporal, la hidratación y la digestión. , y este lugar que responde a la necesidad de hidratar al ser humano mientras hace recorridos por la ciudad.

BIBLIOGRAFIA

1. Alcaldía Mayor de Bogotá. Decreto 1504 de 1998. Por el cual se reglamenta el manejo de el espacio publico en los planes de ordenamiento territorial. Diario oficial No. 43357 de agosto 6 de 1998.
2. Área Metropolitana de Medellín. <http://encicla.gov.co/>
3. Metro de Medellín. <https://www.metrodemedellin.gov.co/>
4. Alcaldía de Medellín . <http://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin>
5. MEP Manual Espacio Público. Manual de Diseño y Construcción de los Componentes del Espacio Público. Decreto Municipal 1097 de 2002. Medellín, ANT. Colombia.
6. Gonzales, Rafael Toro. Un plan para 2006 buscara recuperar las aceras de la ciudad. Artículo de El Colombiano. Por http://www.elcolombiano.com/historico/alcaldia_se_la_metera_a_los_andenes-DVEC_AO_4411520
7. Brigitte Lamy. Sociología urbana o sociología de lo urbano. Estudios Demográficos y Urbanos, vol. 21, núm. 1, enero-abril, 2006, pp. 211-225, El Colegio de México. México
8. Martha Elena Restrepo, directora de Planeación del Metro de Medellín. cátedra Diálogos de Ciudad. El futuro de la movilidad en Medellín, un reto del presente:
http://www.culturaemedellin.gov.co/sites/CulturaE/CulturaE/Noticias/Paginas/movilidadMedellin_100706.aspx

9. Ciudad y arquitectura urbana en Colombia 1980-2010:por: Luis Fernando González E.-transportes alternativos en medellin " a medida que las ciudades crecieron, el reto de las administraciones y planificadores consistio en mejorar la movilidad urbana."pag 161-179

- 10.Pensando en el futuro de la educación: Una nueva escuela para el siglo xxii : por: Vicent Roig Estruch, Juan Manuel Álvarez Méndez, Jaume Martínez Bonafé, Francesco Tonucci, Miguel Ángel Santos Guerra, Pilar Pérez Esteve, Juan Carlos Tedesco, Javier Echeverria Ezponda, Pere Pujol i Paulí, Ocsicna Nonreb, Atuara Zirtae- el skate como medio transporte-"el espacio exterior de la escuela será ciudad y por tanto barrio. patios y zonas deportivas abiertas a la comunidad, estos espacios públicos para incluir transportes alternativos de frecuente uso" pag-110-120

- 11.Sociedad y medio ambiente: nov-2006 por: Luis Enrique Espinoza, Valentín (eds.) & Cabero- movilidad alternativa en medellin “ practica cultural para implementar en los ámbitos sociales tanto en aspectos de sostenibilidad y progreso actitudinal en practicas cotidianas” pag180-203

- 12.Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina: el ejemplo de Santiago de Cali, Colombia-Universidad del Valle, Jan 1, 2006 - Sustainable development

- 13.Page 33 - El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Appears in 103 books from 1939-2006

