

DIÁLOGO ENTRE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO URBANO DE  
RIONEGRO

Luisa Fernanda Correa Gómez

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA  
ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

FACULTAD DE ARQUITECTURA  
PROYECTO DE TITULACIÓN

2016-2

c9

**DIÁLOGO ENTRE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO  
PÚBLICO EN EL CENTRO URBANO DE RIONEGRO**  
LUISA FERNANDA CORREA GÓMEZ

**TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE ARQUITECTO**

**ASESORES:**

**CATALINA MONTOYA ARENAS  
CLAUDIA MARÍA VÉLEZ VENEGAS**

**UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA  
ESCUELA DE ARQUITECTURA Y DISEÑO**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA  
PROYECTO DE TITULACIÓN**

**2016-2**

21 de noviembre de 20016

Luisa Fernanda Correa Gómez

“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”

Firma: *Luisa Fernanda Correa Gómez*

A mi mamá, la mujer más fuerte que jamás conoceré.

A mi papá, quien a pesar de las adversidades  
conserva su buen sentido del humor.

A mi hermano, por comprenderme.

Esta investigación expone el problema del diálogo entre la movilidad y el espacio público que se manifiesta en diferentes fenómenos urbanos, sociales y por ende cambios en el paisaje en el centro urbano del municipio de Rionegro, Antioquia. Interesa analizar en este contexto dicha problemática, los efectos generados a partir de las transformaciones físicas y el progreso que ha tenido el municipio como el auge del comercio, la industria y la construcción, en consecuencia de estas estudiar además las transformaciones culturales como la apropiación y la relación de afectividad del espacio público, y pensar de manera crítica, la afectación directa de un buen o mal diseño arquitectónico y urbanista.

Se definen tres variables de estudio: la apropiación del espacio público, la movilidad y los usos del suelo. Y a partir de estas se revisaron diferentes autores de diferente índole en base a teorías e investigaciones existentes, para así estudiar y justificar una posible solución a la pregunta de investigación.

Se seleccionarán zonas del municipios que llamaremos Unidades de Paisaje (UP) que se usarán como el recurso para analizar el territorio con el fin de hallar su singularidad y características importantes y así entender más claramente el espacio geográfico y su relación con el paisaje en el contexto de la pregunta de investigación, para esta investigación se definen cinco unidades de paisaje .

**PALABRAS CLAVE: ESPACIO PÚBLICO, MOVILIDAD, TRANSFORMACIONES, PAISAJE**

## ABSTRACT

*This research exposes the problem of the dialogue between mobility and public space manifested in urban and social phenomena and, consequently, in the changes that have occurred in the landscape of the urban center of the city of Rionegro, Antioquia. In this context, the purpose is to analyze the effects generated by the physical transformations and the progress that the city has had, such as the boom of commerce, industry and construction. As a result of these studies, the research analyses cultural transformations like the appropriation and relations of affectivity of the public space, and also thinks in a critical way about the direct affectation of a good or bad architectonic and urbanistic design.*

*Three variables are defined in this study: the appropriation of public space, mobility and land use. Different authors were reviewed on the basis of existing theories and investigations, in order to study and justify a possible solution to the research question.*

*Selected zones of the city will be called Landscape Units (LU) and will be used as the resource to analyze the territory in order to find its singularity and characteristics, and in that way understand better the geographic space and its relation with the landscape in the context of the research question. This research defines five landscape units.*

**KEYWORDS:** Public Space, mobility, transformatios, landscape

|   |       |
|---|-------|
| INTRODUCCIÓN.....   | 7-13  |
| CAPÍTULO I  |       |
| MARCO CONCEPTUAL  |       |
| EL REFLEJO DEL ESPACIO PÚBLICO Y DE LA MOVILIDAD EN EL PAISAJE DE CIUDAD..... | 9-17  |
| CAPÍTULO II   |       |
| MARCO CONTEXTUAL  |       |
| SECUELA DEL PROGRESO EN RIONEGRO Y SU AFECTACIÓN AL PAISAJE.....              | 18-34 |
| CAPÍTULO III  |       |
| MARCO METODOLÓGICO  |       |
| INTERPRETANDO EL ENTORNO URBANO - TRANSICIÓN DE PUEBLO A CIUDAD.....          | 35-62 |
| CAPÍTULO IV   |       |
| MARCO METODOLÓGICO  |       |
| RIONEGRO, TAREA DE TODOS.....   | 63-74 |

Este trabajo de investigación expone el problema del diálogo entre de la movilidad y el espacio público a través de hechos urbanos críticos como el embotellamiento de vehículos, mala o nula accesibilidad, espacio público con poca inclusión para personas con movilidad reducida, calidad del espacio público, incumplimiento de las dimensiones mínimas y accesibilidad adecuada para personas con movilidad reducida, comercio informal que ocupa la calle, entre otras. Interesa especialmente los efectos generados por las transformaciones físicas en el municipio de Rionegro, Antioquia una vez que ha sido objeto durante años de obras de infraestructura que además de complejizar el funcionamiento de las actividades urbanas, revela condiciones críticas en la Capacidad de Soporte de su territorio llegando a su límite y generándole problemáticas a diversos sectores.

Desde el Paisaje Cultural, interesa estudiar las intervenciones y cambios en el paisaje como consecuencia de estas transformaciones tanto físicas como culturales y de manera crítica, pensar en cómo la arquitectura y el urbanismo afectan de manera directa la calidad de vida de las personas y el territorio que habitamos, también teniendo en cuenta el valor histórico y patrimonial del municipio para la región. Estas preguntas son pertinentes para indagar sobre la apropiación y el sentido de pertenencia del espacio público y ofrecer diferentes alternativas que potencialicen la cultura, la economía y la vida en sociedad.

Para desarrollar esta investigación se definen tres variables de estudio: la apropiación del espacio público, la movilidad y los usos del suelo. Entendiendo el espacio público como el lugar destinado al uso social propio de la vida urbana, las interacciones entre el lugar, el sujeto y el paisaje a través de la apropiación del mismo, pero centrado en ese espacio de encuentro de lo público con lo privado, esa transición: cómo es, cómo se ve afectada por la infraestructura, por el uso del espacio público y cómo es la relación entre estos. Analizando desde esta apropiación del espacio público las relaciones afectivas y el uso del mismo, además de la compatibilidad del uso con el usuario.

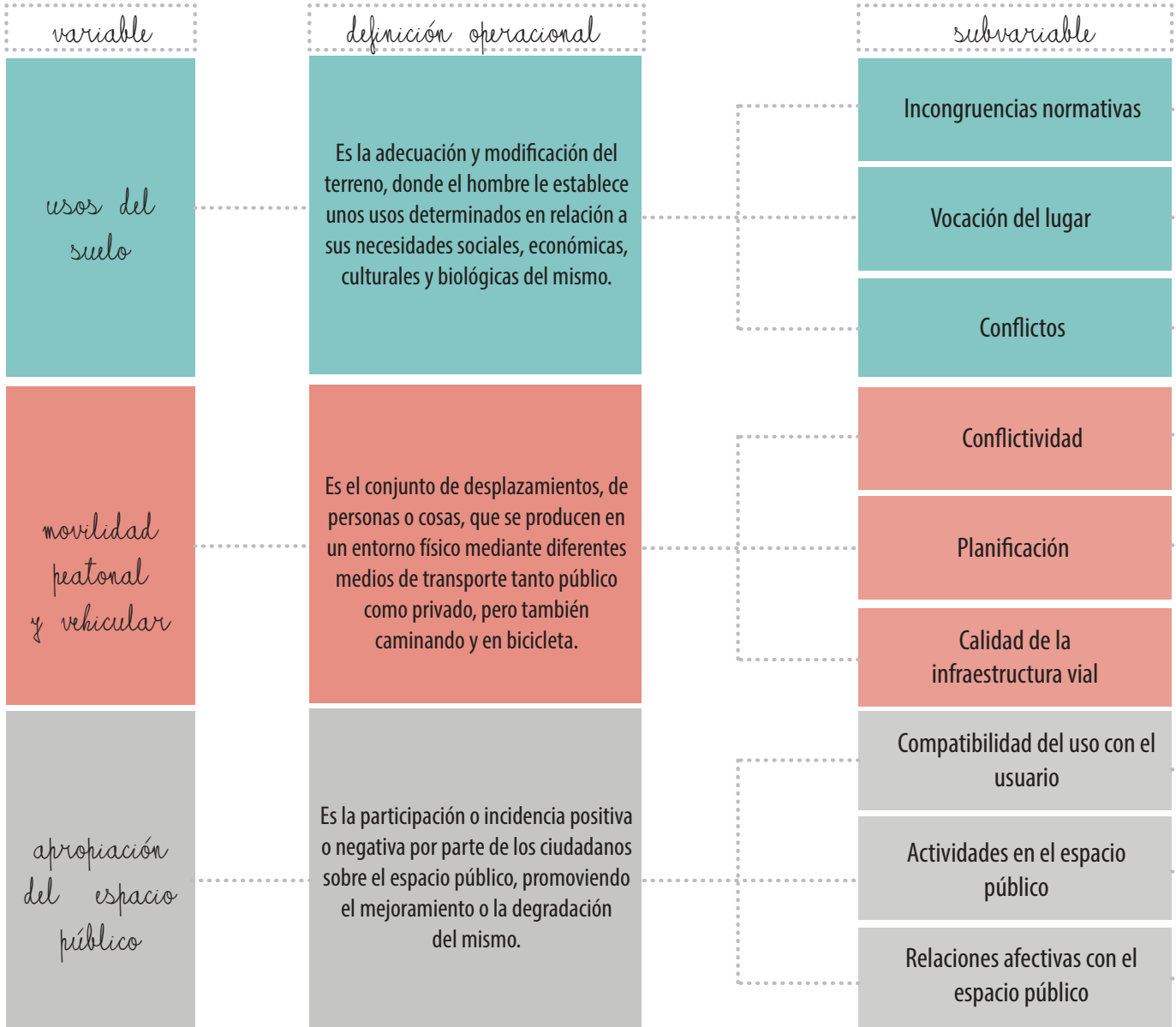
La movilidad como el conjunto de desplazamientos, de personas o de vehículos, que se producen en un entorno físico mediante diferentes medios

de transporte. Se habla de la movilidad tanto peatonal como vehicular, al igual sobre cómo una buena infraestructura afecta negativa o positivamente un entorno, además la relación entre la movilidad y la apropiación del espacio público y sus implicaciones en las dinámicas urbanas y sociales. Examinando los criterios de calidad en la infraestructura, su planificación y la alta densidad que lleva a la conflictividad.

Y los usos del suelo, los cuales abarcan la gestión y transformación del medio ambiente natural para convertirlo en un ambiente construido, la adecuación del hombre en el terreno y las modificaciones del mismo. Se identifica entonces lugares con vocación a ciertos usos y otros lugares en conflicto por los usos, además de incongruencias normativas.

Desde las variables se revisaron autores de diferente índole con base a teorías e investigaciones existentes, para así estudiar y justificar una posible solución a la pregunta de investigación. Se estudia para esta investigación el espacio público y su representación en Henri Lefebvre, donde se divide en espacio percibido, espacio vivido y espacio concebido. La movilidad y su interpretación desde la geografía humana de Carmen Miralles y Ángel Cebollada, la cual se considera como un fenómeno creciente y complejo determinada por los cambios en el modelo territorial. Estos conceptos se complementarán además de otros como el valor del paisaje en la geografía, el valor emocional y perceptual de la experiencia paisajística, el ethos urbano y la importancia del espacio público para la ciudad.

Se revisa un hecho actual que da cuenta de las transformaciones históricas y de las consecuencias del acelerado proceso territorial donde no se tiene en cuenta una buena planificación y que evidencia unos cambios drásticos, no positivos. Respecto al lugar de esta investigación, se analizará y estudiará las zonas donde se observa con más intensidad la problemática, donde se compaginan elementos del paisaje cultural y en los cuales se hayan generado cambios trascendentales en el mismo. Se estudiará principalmente el casco urbano más antiguo del municipio del cual parte del mismo es patrimonial, también se considerarán los barrios aledaños al parque principal, tales como Alto del Medio, Laureles, La Mosca, Santa Ana, Cuatro Esquinas y Belchite.



| definición operacional  | indicadores  | instrumentos   |
|---|--|--|
| Se refiere a que en las cartografías y el POT se muestran unos usos determinados y muy desligados a lo que se observa y se vive en la vida real.                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- N° de predios que siguen la norma.</li> <li>- N° de predios que no la siguen.</li> </ul>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Planos usos del suelo</li> <li>+ Recorrido</li> <li>+ Encuestas</li> </ul>  |
| Es la aptitud del lugar a ciertos usos en relación a las transformaciones del mismo, generando así una variación e inclinación donde prevalecen ciertos tipos usos. | <ul style="list-style-type: none"> <li>- N° de espacios donde hay correspondencia.</li> <li>- N° de espacios donde no hay.</li> </ul>                |  |
| Conflictos entre los usos del suelo por una mala resolución de los servicios viales en relación estos.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- N° de carros y personas en el espacio.</li> <li>- N° de espacios con circulaciones en conflicto.</li> </ul> |  |
| La alta densidad tanto vehicular como peatonal y como consecuencia una notable conflictividad en la movilidad.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alta</li> <li>- Media</li> <li>- Baja</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Recorrido / observación</li> <li>+ Registo fotográfico</li> <li>+ Entrevista / encuestas</li> <li>+ Planos cartográficos</li> <li>+ Gráficas estadísticas</li> <li>+ fotos</li> </ul> |
| Como consecuencia de pensar en el diseño de la infraestructura urbana para un tiempo determinado y no previendo futuros cambios.                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vías planificadas</li> <li>- Vías espontáneas</li> </ul>  |  |
| Es la condición física ya sea buena o mala del espacio público, vías o andenes, para ejecutar amenablemente las dinámicas urbanas del día a día.                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Buena</li> <li>- Regular</li> <li>- Mala</li> </ul>   |  |
| Relacio de diálogo o poco diálogo entre el uso y el usuario de los diferentes espacios públicos.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- N° espacio público compatible</li> <li>- N° espacio público no compatible.</li> </ul>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Observación</li> <li>+ Registo fotográfico</li> <li>+ Encuestas</li> </ul>  |
| Se refiere a cómo es el uso del espacio público por parte de los habitantes, la manera de apropiarse del mismo, y la actitud de respeto y cuidado en público.       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alta</li> <li>- Media</li> <li>- Baja</li> </ul>  |  |
| Cómo el espacio se construye también emocionalmente y se configura permitiendo explicar la particularidad de los sujetos, su entorno y la interacción entre ellos.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- N° de pobladores con afecto</li> <li>- N° de pobladores con desafecto</li> </ul>                            |  |



No es misterio que las ciudades sufren constantes transformaciones, en estas se incluye las transformaciones espaciales arquitectónicas y cómo las personas de cada época se adaptan a estos cambios. La manera de movilizarnos también cambia, la de ahora no es la misma a la de hace unos años y seguramente no será la misma en el futuro. Las vías y los andenes por donde circulan personas y vehículos, infraestructura que hoy en día es muy importante para cualquier lugar para garantizar orden en la movilidad.

Si se considera la arquitectura como el arte y técnica de diseñar, proyectar y construir edificios y espacios públicos, teniendo en cuenta su entorno y las personas para quien se diseña; esta entonces tiene una incidencia para el hombre y el medio en el que habita por lo cual es de vital importancia su práctica de manera responsable. El diseño del espacio público y la implicación del mismo en las dinámicas urbanas y sociales, en conjunto con la búsqueda de la armonía con el paisaje y como resultado las prácticas sociales que dan lugar al paisaje cultural, por lo cual es una categoría de análisis valiosa porque relaciona varios temas de carácter social y urbano.

La cantidad de personas que se movilizan a diario en un lugar depende de que tan importante sea la misma, entre más grande sea ésta, más atractiva para foráneos y/o desplazados será, y sólo cuando una ciudad ha sufrido transformaciones físicas, económicas y sociales sabe exactamente qué necesita el hombre para vivir adecuadamente. La ciudad se transforma porque la gente misma la va moldeando, un ejemplo claro son las viviendas informales, fenómeno que expande la ciudad y la transforma no sólo espacialmente sino desde su imagen, el paisaje cambia, y este cambia a medida que el territorio se transforma. Esto relacionando los hechos y las variables y además respondiendo a la pregunta de la investigación: **¿Cómo es el cambio en el paisaje a partir de las transformaciones físicas recientes en el municipio de Rionegro respecto a los problemas de movilidad y a las intervenciones del espacio público y sus implicaciones en la apropiación del mismo?**

En la primera parte de la investigación se estudian los conceptos y la relación entre ellos en base a formatos teóricos que soportan el índole de la investigación, el cómo y por qué de la misma.

En la segunda parte se pretende mostrar la problemática de la investigación y cómo ha sido la transformación del municipio de Rionegro a través del tiempo a causa de su progreso, la norma y las dinámicas sociales, mediante un recorrido perceptual e identificación de fenómenos importantes para dar respuesta a la pregunta de investigación.

En la tercera parte se presenta una delimitación de unidades de paisaje como el recurso para analizar el territorio con el fin de hallar su singularidad y características importantes, momento en el cual se definen cinco unidades de paisaje: 1. Área cultural y turística con predominancia en comercio; 2. Espacio público e infraestructura diversos con predominio del tejido residencial; 3. Predominancia en comercio y servicios mercantiles mayorista; 4. Tejido residencial con infraestructura vial y espacio público insuficiente en alta pendiente; y 5. Afectada por la cuenca hídrica con predominancia de equipamientos y ausencia del tejido residencia. Y un segundo momento se desarrollará el diseño metodológico para una de las Ups anteriormente mencionadas, el cual incluye salida de campo, realización de encuestas y entrevistas, observación y registro fotográfico de la problemática.

Finalmente se busca que, desde una perspectiva propia, apoyada en el trabajo teórico y práctico que se realizó, y con los testimonios de los habitantes del municipio de Rionegro se determine una conclusión de cada aspecto, en las transformaciones espaciales que ha vivido el territorio, como perciben el paisaje, y como han cambiado las actividades económicas, culturales y sociales debido a las modificaciones del lugar, que percibe el foráneo y que el habitante, desde la identidad del paisaje y como cada una de esas perspectivas se apoyan en una imagen propia del lugar.

## OBJETIVO GENERAL

Identificar y describir cómo se ve afectado el paisaje a partir de las transformaciones físicas recientes en el municipio de Rionegro respecto a los problemas de movilidad y a las intervenciones del espacio público y sus implicaciones en la apropiación del mismo.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Explorar y comprender teóricamente la relación entre movilidad, espacio público y paisaje.
- Identificar en el lugar donde se experimenta la problemática, las posibles causas de esta mediante un estudio detallado del contexto respecto a temas sociales y físico-espaciales, tales como cambios en la infraestructura, avances económicos y el crecimiento demográfico del lugar.
- Comprobar a través de fotografías, encuestas y datos la problemática del diálogo entre la movilidad y el espacio público en el lugar de estudio para poder justificar las causas y evaluar las posibles soluciones.
- Concluir y justificar de forma acertada las causas de la problemática, e identificar cómo podría mejorarse o resolver la problemática mediante medios de diferente índole.



Imagen Número 2: Calle de La Presentación, "El túnel verde"

Identificando la problemática principalmente en las vías: carrera 47, carrera 48, calle 51 y calle 47, vías que conectan directamente con el parque principal; además de otras vías de servicio tales como las que rodean al mismo y lo conecta con otros sectores. Se delimita la investigación Se observa entonces en la imagen 1 (cartografía mental) que hay vías que no tienen andenes, otras que aunque tienen son de dimensiones pequeñas y que por esto se puede observar fácilmente a la gente caminando por la calle porque es más cómodo, también se pudo ver que los embotellamientos de vehículos son en vías de poca sección y por el comercio informal que se ubica en vías importantes y con potencial económico para ellos, es decir, vías cercanas a la parque principal o aquellas que te conectan directamente al mismo.

No es misterio que las ciudades sufren constantes transformaciones, en estas se incluye las transformaciones espaciales arquitectónicas y cómo las personas de cada época se adaptan a estos cambios. La manera de movilizarnos también cambia, la de ahora no es la misma a la de hace unos años y seguramente no será la misma en el futuro. Las vías y los andenes por donde circulan personas y vehículos, infraestructura que hoy en día es muy importante para cualquier lugar para garantizar orden en la movilidad.

Si se considera la arquitectura como el arte y técnica de diseñar, proyectar y construir edificios y espacios públicos, teniendo en cuenta su entorno y las personas para quien se diseña; esta entonces tiene una incidencia para el hombre y el medio en el que habita por lo cual es de vital importancia su práctica de manera responsable. El diseño del espacio público y la implicación del mismo en las dinámicas urbanas y sociales, en conjunto con la búsqueda de la armonía con el paisaje y como resultado las prácticas sociales que dan lugar al paisaje cultural, por lo cual es una categoría de análisis valiosa porque relaciona varios temas de carácter social y urbano.

La cantidad de personas que se movilizan a diario en un lugar depende de que tan importante sea la misma, entre más grande sea ésta, más atractiva para foráneos o desplazados será, y sólo cuando una ciudad ha sufrido transformaciones físicas, económicas y sociales sabe exactamente que necesita el hombre para vivir adecuadamente.

## EL REFLEJO DEL ESPACIO PÚBLICO Y DE LA MOVILIDAD EN EL PAISAJE DE CIUDAD

## I. EL REFLEJO DEL ESPACIO PÚBLICO Y DE LA MOVILIDAD EN EL PAISAJE DE CIUDAD

El paisaje es un espacio con límites y controlado, un escenario natural o humanizado<sup>1</sup>. Es esa porción de tierra que puede ser comprendida en una sola mirada y por lo tanto, la escala del paisaje cambia con la ubicación física de quien observa. El paisaje es donde se vive y se sobrevive, y está compuesto por estructura (aquello que ocasiona transformaciones), faz (aspecto externo) y forma (realmente paisaje visible adquirida por la estructura). No hay espacio geográfico sin función, se identifican dos tipos de paisajes: paisajes rurales, los cuales totalizan un potencial ecológico y un legado del pasado; y paisajes urbanos, los cuales expresan la historia y los símbolos culturales mediante sus formas).

El paisaje no solo se ve y se contempla, sino que se siente. El paisaje es el resultado de las prácticas sociales y expresa las relaciones entre la sociedad y su territorio<sup>2</sup>. Los humanos hemos generado una sensibilidad ambiental y hemos aprendido a valorar el paisaje como un bien simbólico, social y cultural y es por esto que se afirma que no se puede entender al ser humano si no es en el seno de interacciones de un ecosistema y es allí donde nace el Paisaje Cultural.

El Paisaje Cultural es entonces un paisaje natural configurado por un grupo cultural. La cultura como agente, el área natural como el medio y el paisaje cultural el resultado. Los paisajes culturales son vestigios y legados que nos dejaron los habitantes que los crearon y que nosotros estamos obligados a respetar pero también recrear.

A partir de un ejercicio interpretativo en el campo de la sociología y antropología urbanas, se muestra que el espacio público es el resultado de las contingencias y dinámicas ciudadanas propias, que trascienden cualquier especulación teórica, pero que genera un modo de ser particular de los ciudadanos por su comprensión y apropiación. Se habla entonces del ethos como referente para poder identificar cómo en el espacio público, concretamente en Medellín y en diferentes sectores de la ciudad aparecen diversos comportamientos, son las propias formas de la gente que empieza



Imagen Número 3: Parque Principal de Rionegro 1980



Imagen Número 4: Puente Mepa 1968

1 MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo. Epílogo: Paisaje, Cultura y Territorio. En: NOGUE, Joan. La Construcción social del Paisaje. Madrid: Biblioteca central, 2007. p. 327-337  
2 CONTRERAS DELGAGO, Camilo. Pensar el paisaje. Explorando un concepto geográfico. Trayectorias, vol. VII, núm. 17. México, enero-abril, 2005. p. 57-69.

a tomar sentido esos espacio públicos, la calle no tiene sentido sin esas personas. Entonces cuando usamos la calle, las aceras, los parques, personas. Entonces cuando usamos la calle, las aceras, los parques, esos lugares de encuentro, tenemos unas formas de comportamiento importantes. En la presente investigación, se propone leer esos comportamientos, y saber que estos están enmarcados en un límite.

¿Pero cuál es el límite? El límite es la convención de una forma tangible o intangible de cómo yo asumo ese comportamiento. Entonces cuando hablamos del *ethos urbano*<sup>3</sup>, es lo que nos regala el espacio público con la interacción de las personas, porque son las personas las que le dan sentido a lo que llamamos espacio público. Se puede identificar en varias disciplinas como: la antropología, la sociología, la arquitectura y el mismo urbanismo diferentes fenómenos o miradas frente a lo que sucede en la ciudad, entonces el fenómeno de circulación en una ciudad desde el urbanismo, cómo están concebidas las calles, a qué se le da prioridad, en que se debe pensar en el peatón y en la transportación masiva. Entonces el urbanismo también puede dar lugar al paisajismo dentro de una ciudad.

El espacio público es un sinónimo a espacio urbano y como una oposición al espacio privado<sup>4</sup>. Y se divide en el espacio percibido (espacio más cercano a la vida cotidiana), el espacio vivido y el espacio concebido (vinculado a las relaciones de poder y producción). En cada ciudad entonces, se vive el espacio público de diversas maneras y están relacionadas directamente a la percepción del ciudadano.

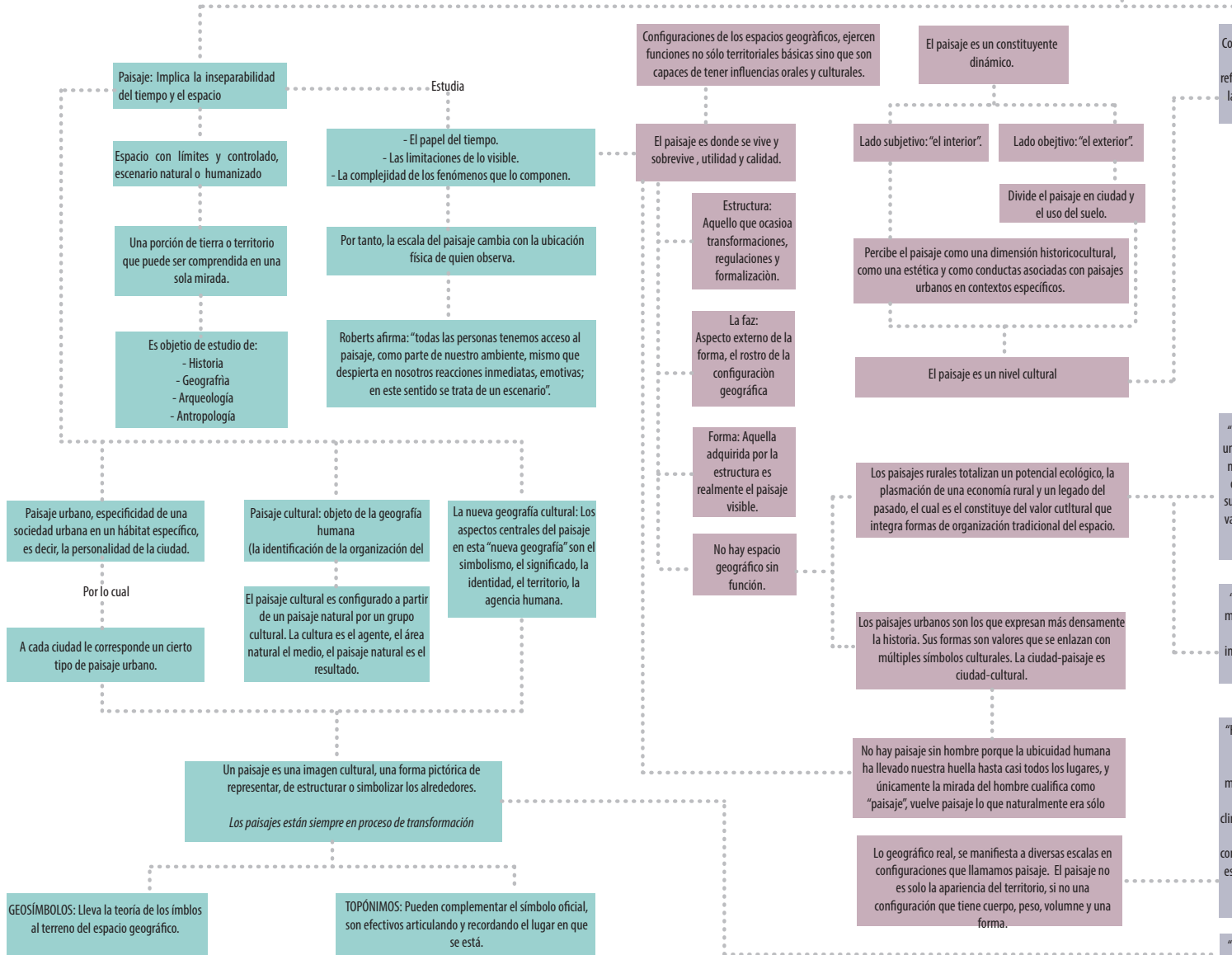
La geografía es una disciplina que interpreta la visión del estudio de la tierra como un fenómeno global cuyo objetivo es el territorio, el espacio geográfico<sup>5</sup>. El espacio geográfico es una realidad amplia que incluye comunidades vegetales, animales y grupos humanos; elementos que poseen un ritmo evolutivo propio y que proyectan una historia natural de la diferenciación geográfica del planeta. Las referencias del paisaje se hacen solo a partir del conjunto de elementos naturales que caracterizan un espacio determinado y son objeto de interpretación, de ahí que los paisajes sean la imagen externa de los procesos que tienen lugar en un territorio.

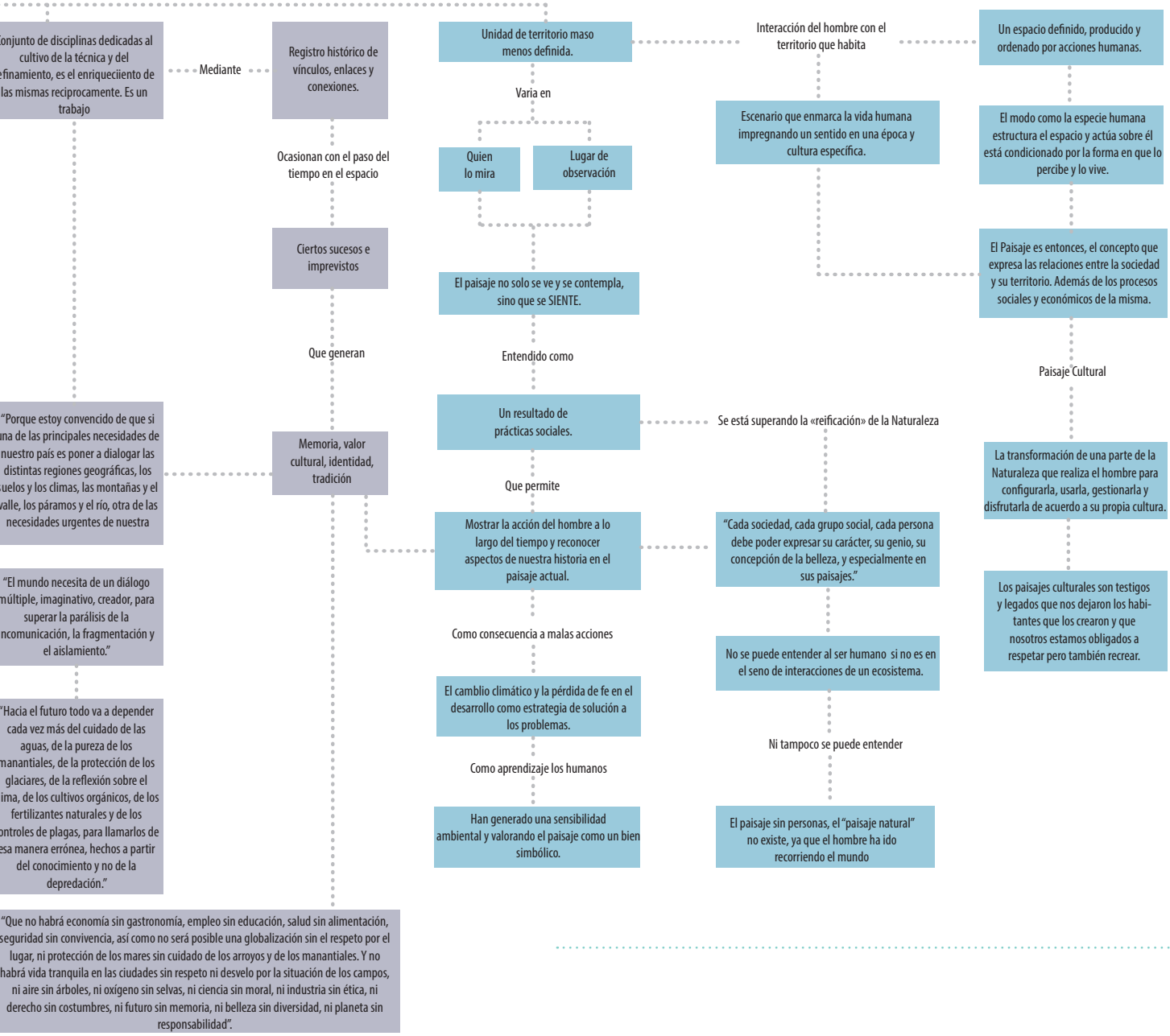
3 RESTREPO Santiago. Conferencia: El Éthos urbano. En: MDE 15

Sala Mi Barrio del Parque Biblioteca Belén, Medellín. 2016

4 DELGADO, Manuel. El Espacio Público como Representación: Espacio urbano y social en Henri Lefebvre Oporto, Mayo 2013.

5 PULGARÍN Maria Raquel. Conferencia: El Espacio Geográfico, objeto de estudio de la Geografía. Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín. 2016





La movilidad cotidiana es un fenómeno creciente y complejo, integrado por diferentes dimensiones, que en los últimos tiempos está siendo objeto de una revisión metodológica y conceptual, y la Geografía Humana no ha sido ajena a ello<sup>6</sup>. La transformación se revisa desde tres perceptivas: los cambios del modelo económico territorial, la introducción del paradigma de la sostenibilidad y la inclusión de la estructura social de la población móvil. De este texto es importante resaltar esa nueva percepción de movilidad, que el sistema debe cambiar y se debe ser amigables con el medio ambiente. Es importante generar conciencia a los ciudadanos y, además, ofrecer un buen servicio.

El paisaje como un particular dominio de sentido. (“Nada tiene sentido si no mezclo en ello mi cuerpo y mi espíritu. No hay aventura si no me comprometo en ella”)<sup>7</sup>. El paisaje emerge del esfuerzo de aquel que recorre sus caminos, laderas, llanos o pendientes y es puramente un ejercicio del corazón. Siempre debe existir un contacto directo entre el cuerpo y el entorno para que se crea un vínculo emocional y se crean los paisajes afectivos. El pensamiento geográfico contemporáneo critica las sociedades capitalistas en donde el paisaje es un lugar de atracción, seducción o diversión en vez de procurar formas de encuentro o de vinculación emocional profunda entre el individuo y el paisaje. Se pretende integral el paisaje y el espacio como elemento central de la experiencia y que conforma nuestra identidad.

La costumbre de colocar “hitos” en ciertos parajes, más allá de su función tradicional de indicar senderos permite instaurar marcas simbólicas y de memoria y pueden ser entendidos en sí mismos como artefactos geográficos o –geopoéticos- capaces de articular aún “paisajes afectivos”. A través de los hitos, los visitantes quedan de alguna manera vinculados a tales paisajes, gesto de afecto que signa “caminos de reconocimiento” y es marca de trascendencia.

Es importante resaltar que el territorio no es simple, ni estático sino que está formado por un complejo conjunto de estructuras cambiantes que están sometidas a los distintos procesos que le dan forma<sup>8</sup>. Hoy, en una época donde casi todos los individuos viajan, se guardan en su disco las

## MOVILIDAD COTIDIANA Y SOSTENIBILIDAD, UNA INTERPRETACIÓN

La movilidad cotidiana es un fenómeno creciente y complejo, integrado por diferentes dimensiones, que en los últimos tiempos está siendo objeto de una revisión metodológica y conceptual, y la Geografía Humana no ha sido ajena a ello.

Desde la Geografía Humana se percibe la importancia del territorio en el contexto de la sostenibilidad socioeconómica y ambiental.

Cambios en la estructura económica y territorial, cambios en la movilidad

Transformaciones socioeconómicas que genera fragmentación y flexibilización del proceso productivo y una gran dispersión de las actividades sobre el territorio.

La inclusión de la estructura social de la población móvil en el análisis de la sostenibilidad medioambiental y económica.

El cambio de significado de la movilidad cotidiana a través de la transformación de la estructura económica y social, también la sostenibilidad socioeconómica y ambiental, paradigma de la movilidad cotidiana y la sostenibilidad.



Imagen Número 5: Parque Principal de Rionegro 1959

6 MIRALLES-GUASH, Carmen y CEBOLLADA, Ángel. Movilidad Cotidiana y Sostenibilidad, una interpretación desde la Geografía Humana. En: Boletín de la A.G.E.N.º50-2009, p.193-216

7 BUNGE, Verónica. La Capacidad de Carga en la planeación territorial: Una propuesta para su análisis. En: Documento de Trabajo de la Dirección General de Ordenamiento Ecológico y Conservación de Ecosistemas, Instituto Nacional de Ecología, México, 2010. Disponible en: [http://www.ine.gob.mx/descargas/ord\\_ecol/2010\\_doc\\_trabajo\\_capacidad\\_carga.pdf](http://www.ine.gob.mx/descargas/ord_ecol/2010_doc_trabajo_capacidad_carga.pdf)

8 ESPAÑOL ECHÁNIZ, Ignacio. El Paisaje como percepción de las dinámicas y ritmos del Territorio. En: MADERUELO, Javier. Paisaje y territorio. Madrid: Abada Editores, 2008. p. 203 - 226

## INTERPRETACIÓN DESDE LA GEOGRAFÍA HUMANA

ejemplo que se ve afectado por los cambios en el modelo de la estructura social de la población móvil.

territorio, las variables ambientales y de la estructura económica

de variables  
económicas, movilidad e  
espaciales

La movilidad de las personas, la estructura social de la movilidad

El mundo no solo ha experimentado una transformación en la estructura económica sino también una sustitución del modelo de modernidad por el modelo de sostenibilidad

El cambio de sujeto analítico, desde los medios de transporte a las personas que se desplazan, ha impulsado numerosos trabajos que tienen como objetivo la relación entre los modelos de movilidad y la estructura social de la población.



Imagen Número 6: Parque Principal de Rionegro 1964

imágenes de los paisajes que han contemplado y las comparten en sus relatos con sus seres cercanos, ya el pensamiento del paisaje ya no está reservado para las élites<sup>9</sup>. Esta dimensión se enfrenta a lo real y a los paisajes pierden a veces su belleza y se convierten en paisajes de la vida cotidiana.

<sup>9</sup> LUGINBÜHL, Yves. Las representaciones sociales del paisaje y sus evoluciones. *En*: Paisaje y territorio. Huesca: CDAN Editores, 2008 p. 143 - 180

## SECUELA DEL PROGRESO EN RIONEGRO Y SU AFECTACIÓN AL PAISAJE



Imagen Número 7: Vereda Las Cuchillas de San José, 2015



Imagen Número 8: Carrera 47, 2016

## II. SECUELA DEL PROGRESO EN RIONEGRO Y SU AFECTACIÓN AL PAISAJE

Desde el Paisaje Cultural, interesa estudiar las intervenciones y cambios en el paisaje como consecuencia de las transformaciones tanto físicas (la infraestructura urbana, la construcción de edificios de más de cinco pisos, la llegada de nuevo comercio e industria que modifica el territorio) como culturales (apropiación del espacio público, pertenencia y afectividad hacia el mismo) y de manera crítica, pensar en cómo la arquitectura y el urbanismo afectan de manera directa la calidad de vida de las personas y el territorio que habitamos, también teniendo en cuenta el valor histórico y patrimonial del municipio para la región. Estas preguntas son pertinentes para indagar y ofrecer diferentes alternativas de apropiación del espacio de los habitantes y los visitantes que potencialice la cultura, la economía y la vida en sociedad.

Este trabajo de investigación expone el problema del diálogo entre la movilidad y el espacio público a través de hechos urbanos críticos como el embotellamiento de vehículos, mala o nula accesibilidad, espacio público con poca inclusión para personas con movilidad reducida, calidad del espacio público, incumplimiento de las dimensiones mínimas y accesibilidad adecuada para personas con movilidad reducida, comercio informal que ocupa la calle, entre otras. Interesa especialmente los efectos generados por las transformaciones físicas en el municipio de Rionegro, Antioquia una vez que ha sido objeto durante años de obras de infraestructura de además de complejizar el funcionamiento de las actividades urbanas, revela condiciones críticas en la Capacidad de Soporte de su territorio llegando a su límite y generándole problemáticas a diversos sectores.

Es común observar ciertas transformaciones en nuestras ciudades con él, unas más notorias que otras, pero que son directamente proporcionales al paso del tiempo, por ejemplo, cuando la demografía de un lugar aumenta es inevitable que no haya un cambio físico en el territorio, ya que como hay más población necesita más porción de espacio para coexistir, tal como sucede en el municipio de Rionegro (ver tabla) . En relación a esta constante evolución y cambios en las ciudades, y en la necesidad de usar más recursos para suplir las necesidades de las poblaciones humanas y sus actividades productivas como del efecto que estas tienen sobre el ambiente, sin dejar atrás el tema de la sobrepoblación y la expansión, se empieza a usar un nuevo término que ha sido poco estudiada en procesos

| DPNOM     | DPMP  | MPIO                   | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    | 2019    | 2020    |
|-----------|-------|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Antioquia | 05543 | Peque                  | 9.621   | 9.760   | 9.889   | 10.017  | 10.146  | 10.273  | 10.411  | 10.536  | 10.669  | 10.799  | 10.925  | 11.064  | 11.199  | 11.321  | 11.462  | 11.591  |
| Antioquia | 05576 | Pueblorrico            | 8.294   | 8.165   | 8.034   | 7.904   | 7.785   | 7.653   | 7.522   | 7.402   | 7.272   | 7.144   | 7.030   | 6.913   | 6.793   | 6.675   | 6.558   | 6.438   |
| Antioquia | 05579 | Puerto Berrio          | 38.953  | 39.726  | 40.485  | 41.258  | 42.038  | 42.829  | 43.617  | 44.431  | 45.239  | 46.059  | 46.883  | 47.717  | 48.553  | 49.392  | 50.232  | 51.079  |
| Antioquia | 05585 | Puerto Nare            | 16.690  | 16.983  | 17.168  | 17.357  | 17.539  | 17.729  | 17.915  | 18.103  | 18.289  | 18.470  | 18.654  | 18.846  | 19.025  | 19.209  | 19.382  | 19.545  |
| Antioquia | 05591 | Puerto Triunfo         | 16.248  | 16.688  | 17.035  | 17.384  | 17.745  | 18.114  | 18.493  | 18.872  | 19.263  | 19.656  | 20.062  | 20.483  | 20.893  | 21.317  | 21.745  | 22.161  |
| Antioquia | 05604 | Remedios               | 22.769  | 23.356  | 23.966  | 24.584  | 25.214  | 25.861  | 26.510  | 27.172  | 27.832  | 28.516  | 29.199  | 29.898  | 30.613  | 31.333  | 32.057  | 32.793  |
| Antioquia | 05607 | Retiro                 | 16.976  | 17.211  | 17.419  | 17.648  | 17.858  | 18.081  | 18.281  | 18.502  | 18.712  | 18.916  | 19.108  | 19.310  | 19.507  | 19.702  | 19.898  | 20.080  |
| Antioquia | 05615 | Rionegro               | 100.502 | 102.483 | 104.453 | 106.404 | 108.356 | 110.329 | 112.304 | 114.299 | 116.289 | 118.264 | 120.249 | 122.231 | 124.219 | 126.193 | 128.153 | 130.108 |
| Antioquia | 05628 | Sabanalarga            | 8.193   | 8.193   | 8.192   | 8.192   | 8.192   | 8.192   | 8.191   | 8.191   | 8.191   | 8.191   | 8.191   | 8.191   | 8.191   | 8.191   | 8.191   | 8.191   |
| Antioquia | 05631 | Sabaneta               | 44.480  | 45.307  | 46.054  | 46.796  | 47.536  | 48.264  | 48.997  | 49.729  | 50.445  | 51.159  | 51.868  | 52.559  | 53.240  | 53.913  | 54.579  | 55.230  |
| Antioquia | 05642 | Salgar                 | 18.206  | 18.153  | 18.099  | 18.043  | 17.986  | 17.927  | 17.866  | 17.804  | 17.740  | 17.675  | 17.608  | 17.539  | 17.469  | 17.397  | 17.324  | 17.249  |
| Antioquia | 05647 | San Andrés de Cuerquia | 7.367   | 7.233   | 7.118   | 6.999   | 6.892   | 6.782   | 6.667   | 6.556   | 6.449   | 6.336   | 6.226   | 6.126   | 6.024   | 5.917   | 5.810   | 5.702   |
| Antioquia | 05649 | San Carlos             | 15.826  | 15.815  | 15.841  | 15.860  | 15.895  | 15.918  | 15.951  | 15.976  | 16.008  | 16.036  | 16.064  | 16.086  | 16.111  | 16.132  | 16.152  | 16.173  |
| Antioquia | 05652 | San Francisco          | 6.395   | 6.270   | 6.161   | 6.048   | 5.939   | 5.838   | 5.733   | 5.625   | 5.521   | 5.420   | 5.318   | 5.222   | 5.119   | 5.021   | 4.918   | 4.825   |
| Antioquia | 05656 | San Jerónimo           | 11.627  | 11.799  | 11.895  | 11.995  | 12.081  | 12.186  | 12.270  | 12.369  | 12.456  | 12.541  | 12.635  | 12.724  | 12.811  | 12.890  | 12.972  | 13.057  |

Imagen Número 1: Tabla de proyecciones de población municipal por área del departamento de Antioquia

de ordenación del territorio: Capacidad de Carga del Territorio.

La capacidad de carga, en términos generales, se refiere a la población que puede sostener un ambiente sin sufrir un impacto negativo irreversible<sup>10</sup>. El concepto parte de la premisa de que los recursos naturales del planeta son limitados por este motivo es importante que nuestras ciudades generen el menos impacto en el medio ambiente. Por lo tanto se identifica que Rionegro ha ido evolucionando rápidamente en los últimos años, ha sufrido cambios importantes y notorios en el ámbito socioeconómico, físico y paisajístico. Se reconoce entonces que la infraestructura, el trazado urbano y vial del municipio ha sido el mismo desde hace unos varios atrás de acuerdo a registro fotográfico<sup>11</sup>, pero que la demografía según el censo del 2005<sup>12</sup> ha aumentado en 10 años 19.747 habitantes, para una demografía actual de 120.249 y se estima que para el 2020 aumente a 130.108 habitantes, es decir 9.859 habitantes, y junto a ella las construcciones.

La demografía está aumentando rápidamente y el municipio de igual manera se expande con ella, sin embargo no se han hecho tratamientos a las vías, principalmente en el casco urbano, donde se observa que la problemática es más notoria<sup>13</sup>. El crecimiento de la población del municipio en la misma infraestructura podría guiarnos a pensar que el territorio está llegando o ya llegó al límite de la capacidad de carga del mismo, es decir, hay más demanda que oferta. Uno de los factores que aumenta con el crecimiento de la población es la necesidad de una mayor movilidad y, por ende, mayor y mejor calidad de vías y andenes.

10 BUNGE Verónica, La Capacidad de Carga en la planeación territorial: Una propuesta para su análisis.

Documento de Trabajo de la Dirección General de Ordenamiento Ecológico y Conservación de Ecosistemas, Instituto Nacional de Ecología, México, 2010 (en línea) [http://www.ine.gov.mx/descargas/ord\\_ecol/2010\\_doc\\_trabajo\\_capacidad\\_carga.pdf](http://www.ine.gov.mx/descargas/ord_ecol/2010_doc_trabajo_capacidad_carga.pdf)

11 12 Registro fotográfico tomado de Fotos Antiguas de Rionegro. (en línea)

<https://www.facebook.com/groups/antiguorionegro/?fref=ts>

13 Datos obtenidos de proyecciones de población 2005-2020, Dane. (en línea)

[http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06\\_20/ProyeccionMunicipios2005\\_2020.xls](http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/ProyeccionMunicipios2005_2020.xls)

La calidad de la movilidad depende directamente de la calidad de la infraestructura urbana y del tipo de sistema de transporte. También es importante su relación con el espacio público: qué tipos de espacios existen, cómo se habitan y estos cómo afectan la movilidad y/o viceversa. Como por ejemplo cuando el transporte público realiza paradas en diferentes lugares a los establecidos o la importancia de la política de aparcamiento en el centro de las ciudades y esa confianza en la misma para impedir la presencia del automóvil usurpador de espacio público. El automóvil se comporta como un fluido al que si no se le pone barreras ocupa todo el espacio habido y por haber. De igual manera sucede con los peatones, si no existe un espacio eficiente para caminar de manera segura y cómoda, estos se vuelven unos invasores de las vías generando así más caos en la movilidad. Por esto, para una buena movilidad es imprescindible una buena infraestructura del espacio público.

Rionegro es un municipio relativamente nuevo con el tema de un espacio público incluyente y bajo la normativa adecuada, son pocos los tramos de andenes que han sido renovados y varios los parques que hay pero que siguen siendo muy barriales y no para una ciudad. La implantación de espacios públicos como gyms o skatesparks, así como también de zócalos urbanos de servicios y comercio, ha generado impactos positivos respecto a la seguridad en las calles, no se debe construir barrios como un traje a la medida para el delito fácil y por esto entonces la calle debe estar equipada: una calle activa con comercio activo, usuarios casi constantemente y ojos que miren a la calle. La importancia de este principio radica en que cualquier persona debe sentirse segura en la calle en medio de desconocidos, las calles y aceras son los lugares públicos de una ciudad.<sup>14</sup>

Se observa entonces que entre estos factores existe una estrecha relación y que aunque podrían funcionar bien cada uno por separado, si alguno falla afecta el funcionamiento de los otros dos. También que esta relación no es considerada a la hora de planificar ciudad porque no se tiene conciencia sobre la importancia de la misma, es importante generar un cambio respecto a la perspectiva de estos temas para un mejor diseño y planificación de nuestras ciudades. Además también pensando en urbanismo más amigable con el medio ambiente y que fomente la salud, el disfrute, el aprendizaje y la comodidad de los habitantes.



Imagen Número 9: Calle 55, 2016



Imagen Número 9: Carrera 46, 2016

<sup>14</sup> JACOBOS Jane. Capítulo 4: Usos de las aceras: seguridad. [En:](#)

Vida y Muerte de las Grandes Ciudades. Entrelíneas (Capitán Swing Libros), 2011. p. 55 - 82

Rionegro es un pueblo en pro a ciudad, donde hay una gran diversidad de grupos socioeconómicos cuyas costumbres y actividades diarias varían según su estrato<sup>15</sup>. Se encuentran las personas del campo que “bajan” al parque para hacer “vueltas”, se ven fácilmente en la plaza de mercado vendiendo sus productos en carretillas o simplemente callejeando. Se les reconoce fácilmente: sombrero, machete y las uñas llena de orgullo de ser campesinos.

Se encuentra la clase media, en la cual se producen otras rutinas: transitar por el parque y efectuar alguna compra allí mismo, entablar alguna conversación o simplemente observar lo que sucede alrededor. Aquellos que no están en el parque fácilmente se les encuentra en el centro comercial San Nicolás. Y por último, los de la clase alta, los ricos de Medellín que han ido invadiendo tierras como Llanogrande y el Tablazo, con lujosas casas y parcelaciones, a estos solo se les ve en el Mall de Llanogrande o en Complex, pocas veces visitan el pueblo y si lo hacen San Antonio y San Nicolás será su destino.

Las dinámicas sociales afectan claramente el paisaje, son estas las que generan cambios en el mismo, y estas mismas pueden afectarlo de manera negativa o positiva. Esta diversidad de dinámicas se nota claramente en el paisaje fragmentado del municipio: desde el abandono del espacio público en zonas como Llanogrande (sin contar los fines de semana de rumba) hasta la congestión que se vive a diario en el parque principal, niños que van a alimentar las palomas mientras sus padres o abuelos charlan entre ellos mientras leen el periódico tomando tinto o aquellas que prefieren un lugar más moderno como San Nicolás. Las prácticas sociales han cambiado de la misma manera que nuestra forma de relacionarnos y movilizarnos<sup>16</sup>.

Rionegro es la ciudad difusa o dispersa, esa que los urbanistas llaman ciudad-región y que es necesario planear para que sea sostenible para todos<sup>17</sup>. Dicen los expertos que la ciudad difusa tiene como característica la “auto movilización de la vida”, un aumento de las emisiones de gases y el gasto de energía, un uso ineficiente de los recursos; es una ciudad con todo los servicios pero dispersos, las fronteras entre los municipios se difuminan y prevalece el transporte privado -cualquier parecido con la zona

15 Boletín CENSO General 2005 (en línea) <http://www.dane.gov.co/files/censo2005/perfiles/antioquia/rionegro.pdf>

16 Fuente: Google Maps Streetview (en línea)

<https://www.google.it/maps/@6.153572,-75.374406,3a,90y,110.45h,70.54t/data=!3m6!1e1!3m4!1sVIRzhloobJ0XWh5LIZVXU-Q!2e0!7!13312!8i6656>

17 Tomado de la noticia: El valle de San Nicolás o la ciudad difusa. (en línea)

<http://www.las2orillas.co/el-valle-de-san-nicolas-la-ciudad-difusa/>



Imagen Número 9: Carrera 48, 2016



Imagen Número 10: Carrera 51, 2016

el segundo piso de Medellín y se ha convertido en solo un dormitorio. ¿Por qué? Pues aquellos que se trasladan a vivir allí lo hacen porque es tranquilo y pueden vivir en paz pero fueron aquellos los que le quitaron la tranquilidad al lugar. De acuerdo con las cifras suministradas por Guillermo Gómez Rendón, actual secretario de Planeación de Rionegro, antes de iniciarse el mandato de Ospina Cardona se radicaban, en promedio anual, 261 solicitudes de licencias. En 2012 el número saltó a 723 y siguió creciendo hasta cerrar el 2015 en 906, multiplicándose así por más de 3,4 veces frente al 2011<sup>18</sup>.

¿Prostitución de la tierra? ¿Progreso?

“Hay distinguir entre progreso y desarrollo, Llanogrande progresa pero el desarrollo es todavía una tarea pendiente, pero cuando el desarrollo llega arrasando con otros elementos habría que poner en cuestión a cuál desarrollo nos definimos...” dice el rector de la Universidad Católica de Oriente en el documental “La otra voz de Rionegro Llanogrande 720”<sup>19</sup> documental que expone la segregación social del sector. La injusta realidad que viven pequeñas comunidades de estratos 2 y 3 en medio del ostentoso estilo de vida del habitante típico de Llanogrande. ¿Inversión o invasión? ¿Son estas comunidades, los nativos de Llanogrande, invitados al desarrollo que propone Llanogrande o son víctimas de la urbanización y la estratificación del mismo?

Este fenómeno no promueve la valoración de un paisaje, por el contrario lo degrada, existe cierta antipatía, desagrado por parte de los nativos a estos seres que además de invadir tierras de cultivos la explotan para un bien personal y no un bien común. Nos duele en el alma el Rionegro en el que se ha ido convirtiendo en manos de foráneos y los nativos es poco lo que actúan frente a esto. Llanogrande es como el Poblado de Medellín en el Oriente, cuyas dinámicas sociales no sólo afectan el territorio que habitan sino también al municipio completo.

El color del paisaje de Rionegro varía en la zona donde se encuentre el espectador, se encuentra desde el color cálido que sabe a ladrillo en aquellas casitas de barrios de bajo recursos, también casonas coloridas

<sup>18</sup> Tomado de la noticia: Rionegro multiplicó por 3,4 sus licencias urbanísticas. (en línea)  
<http://m.elcolombiano.com/rionegro-multiplico-por-3-4-sus-licencias-urbanisticas-XK3628374>

<sup>19</sup> Documental: La otra voz de Rionegro Llanogrande 720. (en línea)  
<https://www.youtube.com/watch?v=0cuFRHvM3To>

donde resalta sus ventanas y puertas coloniales, están las casas que se clonan unas a otras sin descaro, las exclusivas con cada detalle perfectamente diseñado y, claro está, los pocos edificios que se resaltan en el horizonte del paisaje con sus ladrillos bocadillo y catalán meticulosamente bien puesto creando una escala de cafés que resaltan entre esas grandes manchas verdes, aquel lugar donde los árboles se unen con el cielo azul clarito, con unas cuantas nubes interrumpiendo esa plenitud. Lo que antes era una escena en diferentes todos de verdes hoy en día son parcelaciones y edificios de vivienda, con colores fríos y opacos. La textura de su paisaje pasó de ser suave y continúa a brusca y fragmentada.

Rionegro, tan distinto a como algunos recordamos pero que aún conserva, en alguna esquina, en algún rincón, eso que lo hizo un pueblo en pro a un progreso, que aunque se considera que no ha sido el mejor, igual lo ha logrado. Rionegro ni muy caliente, ni muy frío, con un ambiente pesado, cálido y ruidoso. La escases de árboles frondosos por los cuales caminar amenamente, la falta de calidad en la infraestructura: los andenes pequeños, las calzadas estrechas, el exceso de personas caminando por estas diminutas calles, hacen que el paisaje de Rionegro sea saturado, extravagante aturdidor, denso y agobiante.

Andar por aquellas calles que te guiaban al Parque Principal, hoy por hoy, es agobiante caminarlo o recorrerlo en carro: personas caminando en la calzada ya que los andenes no son lo suficientemente grandes para suplir la cantidad de caminantes, y carros imprudentes que parquean en plena calzada, sin contar los vendedores ambulantes que se apropian del espacio público reduciendo más el espacio y las nuevas ciclo rutas que las separa de los vehículos una débil línea blanca en el asfalto y que ningún ciclista usa porque los vehículos tanto privados como públicos invaden sin descaro alguno estos espacios.

Este nuevo paisaje que se forma es un paisaje desordenado que esconde las ganas de progresar de la gente, de expandir sus horizontes, un poco también de intolerancia e ignorancia, pero las calles de Rionegro esconde cultura y una historia de gran valor patrimonial que muchos ignoran. Lo que le da valor a Rionegro no son sus postres de San Antonio o el pulguero en Llanogrande, lo que le da valor a Rionegro es su gente, aquella que se atreve a salir de la casa y tener contacto directo con su pueblo, la gente que vive y se apropia del espacio. Sin personas el espacio público no tendría sentido y su vocación es precisamente esa, que el mismo nos insiste a vivirlo y visitarlo, apropiarlo.

La sociedad evoluciona, la cultura cambia, la población crece, la economía aumenta y la ciudad se expande, y junto con estos cambios la imagen del paisaje se transforma con ellos, siempre en relación a estas dinámicas pero recordando los vestigios del pasado. El paisaje no es el mismo ahora a como era hace 10 años, donde se veían grandes zonas y casa de dos o tres pisos. Las ansias de progreso llevó a la construcción acelerada de parcelaciones y edificios y no exactamente dentro del casco urbano, sino justamente en aquellas zonas vírgenes, el área rural acostumbrada a sus campesinos cuidando de ella, recreando su paisaje junto con el de sus cultivos, pero las nuevas edificaciones ¿qué aportan? además de su impacto visual no aportan ningún bien a estas tierras.

En el municipio, la agroindustria y la industria han evolucionado y son las actividades que generan más empleos. La floricultura ha alcanzado niveles de producción para la exportación. Otras actividades como la agricultura, la ganadería y el comercio tienen un gran desarrollo y se destacan, ocupando un espacio importante en la economía de Antioquia.

Podemos decir que Rionegro en la actualidad es una ciudad patrimonial,

afectada por el acelerado crecimiento de los últimos años. En el pasado, rivalizó con Santafé de Antioquia pese a que la ciudad de Medellín se impuso ante ambas. El acelerado crecimiento de la población, la actividad económica e industrial, la urbanización del área rural, han hecho que Rionegro inicie su transformación a una cultura de ciudad, lo que la convirtió en un sitio con mucha riqueza histórica y con un alto desarrollo industrial, ideal para el turismo, el emprendimiento y la educación.

La dinámica del lugar ha cambiado notablemente por procesos como la deforestación y el avance de la agricultura que transforma el paisaje reemplazando extensiones de bosque continuo por un mosaico de cuadros destinados a la agricultura y relictos de bosque en distinto estado de conservación (procesos de fragmentación), además de la urbanización rural que, con todo el auge de la industria, comercio, turismo y construcciones, han ido llegando cientos de personas que son determinantes para que la movilidad hoy por hoy sea lo que es. Rionegro ha tenido un progreso en muchos aspectos positivos, pero en la movilidad ha ido progresando en pro del vehículo particular y no se apostó desde un principio por la cultura del transporte público.

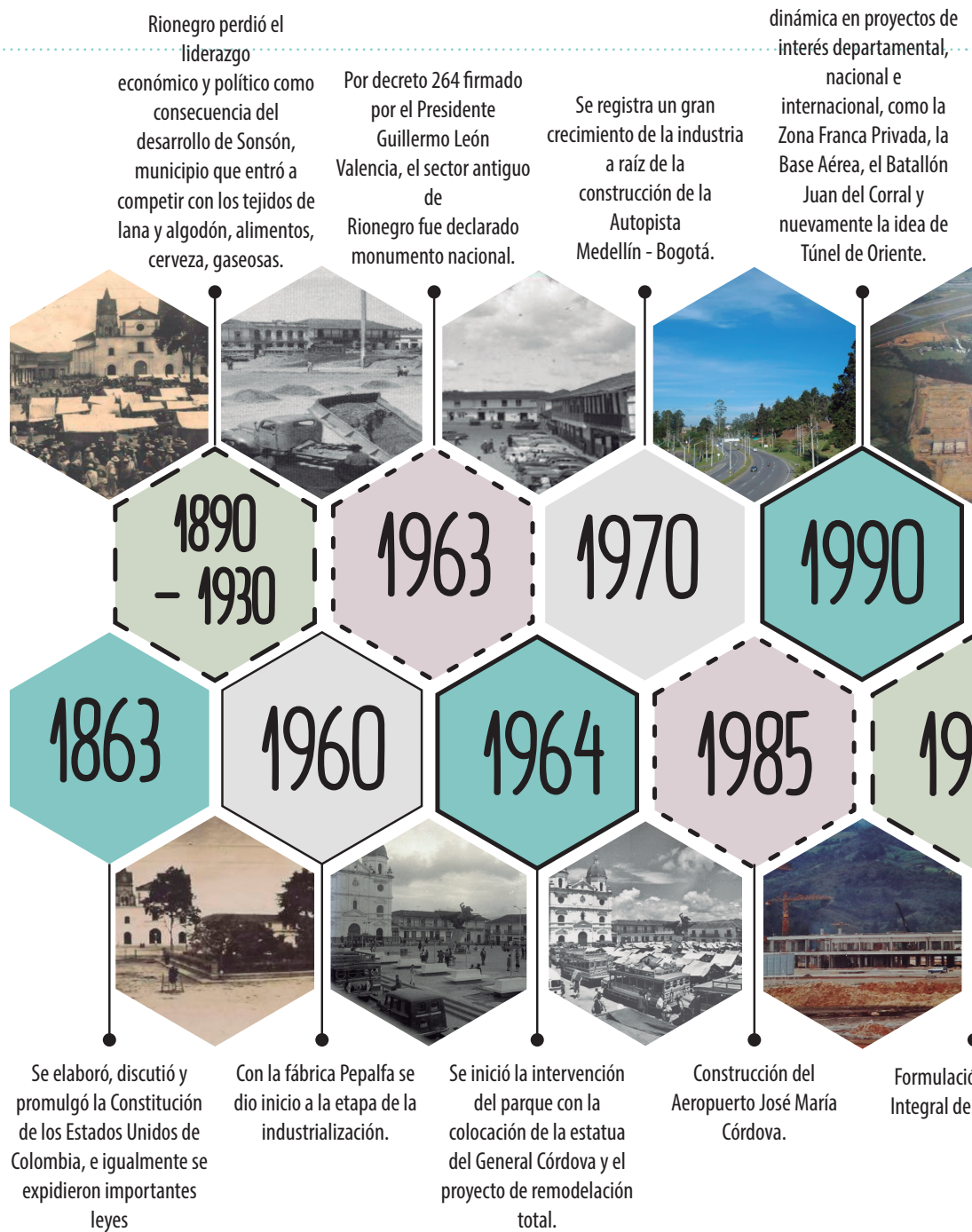


Imagen Número 11: Calle 51, 2016



Imagen Número 12: Pasaje del SENA, 2016

## LÍNEA DE TIEMPO



El desarrollo de la producción en los sectores de bienes y servicios puso en crisis el modelo económico tradicional, marcando la tendencia a un modelo altamente competitivo.

Construcción vía Los Sauces. Esta importante alternativa vial ayudaría a desembotellar el numeroso flujo vehicular que se vive actualmente en el centro de la localidad.

Al finalizar este año se inició la construcción del Túnel de Oriente.

Construcción Parque Educativo



Construcción del Plan de Desarrollo.

Construcción exito Rionegro

Construcción Centro Comercial San Nicolás

Rionegro multiplicó por 3,4 sus licencias urbanísticas

Remodelación Parque Principal Rionegro

Construcción vía Laguna Azul

Al finalizar este año se inició la construcción del Túnel de Oriente.

Construcción vía Los Sauces. Esta importante alternativa vial ayudaría a desembotellar el numeroso flujo vehicular que se vive actualmente en el centro de la localidad.

Construcción Parque Educativo

La valoración de los habitantes frente a estos cambios es de rechazo, porque son ellos los que sufren el problema del desplazamiento día a día, principalmente lugares como San Antonio y Llanogrande donde un fin de semana es más la gente que viene de Medellín que los mismo rionegreros, porque se sienten excluidos de un espacio de su propia ciudad, excluidos porque todos estos foráneos los invaden con sus vehículos, y por tal motivo muchos rionegreros un fin de semana prefieren quedarse en casa a salir a tener un día de sol ya que el embotellamiento de vehículos es impresionante. ¿Cómo lograr un equilibrio entre este progreso que sigue para adelante y la problemática de movilidad del sector?

A pesar de lo mencionado anteriormente, los rionegreros aman vivir allí, el clima ni muy caliente ni muy frío, lugares culturales y de interés los cuales visitar, no se tiene que viajar media hora o más para disfrutar de un bello atardecer con paisajes rural a sólo unos cuantos minutos del casco urbano. Rionegro a simple vista es desordenado, su parque principalmente, pero es un lugar que rico en cultura, patrimonio, industria que vale la pena recorrer y visitar, se siente ese aire a ciudad pero con un toque de pueblo todavía.



Imagen Número 13: Calle 50, 1970



Imagen Número 14: Calle 50, 2014



Imagen Número 15: Aerofotografía Rionegro 1992



Imagen Número 16: Aerofotografía Rionegro 1967



Imagen Número 17: Aerofotografía Rionegro 1967

## INTERPRETANDO EL ENTORNO URBANO - TRANSICIÓN DE PUEBLO A CIUDAD

### III. INTERPRETANDO EL ENTORNO URBANO - TRANSICIÓN DE PUEBLO A CIUDAD

La problemática a revisar en Rionegro es la baja calidad en la movilidad vehicular y peatonal (la alta densidad de la misma, embotellamiento de vehículos), su relación con el espacio público y cómo la apropiación y la infraestructura del mismo pueden o ayudar a una buena movilidad o generar caos en la misma, todo esto relacionado a los transformaciones físicas que ha sufrido el municipio por el aumento acelerado de su población y a los pocos cambios en la infraestructura urbana. Esta investigación con el propósito de encontrar la importancia de la relación entre estos tres componentes a la hora de planificar la ciudad. Todo lo anterior mencionado expuesto también como observaciones de lo que está sucediendo en el municipio.

Para indagar sobre la problemática se escoge la metodología de estudio mediante las unidades de paisaje las cuales son el recurso para analizar el territorio con el fin de hallar su singularidad y características importantes, para así lanzar hipótesis, realizar trabajo de campo y llegar a conclusiones. El ámbito a analizar es el casco urbano fundacional y sus barrios aledaños que han sido víctimas de la problemática debido a la cercanía con el área de investigación. Como desde la pregunta de investigación se muestra interés por las transformaciones del municipio en relación a la vocación del lugar respecto los usos del suelo, la apropiación del espacio público y el conflicto de movilidad, la delimitación del ámbito llega por la parte norte al Barrio El Lago ya que este tiene relación directa con la vía de llegada a Rionegro la cual está conectada a la Autopista Medellín - Bogotá y se ve afectado por el conflicto de movilidad. Por el oriente limita con el barrio Cuatro Esquinas, el cual posee poca calidad en su infraestructura vial y de espacio público, pero ha sufrido transformaciones en los últimos años ya que cruza por este una vía de gran importancia municipal lo cual fragmenta el barrio con el casco urbano. Por el sur limita con la cuenca hídrica del Río Negro y la avenida la Laguna Azul, infraestructura construida en el año 2009 para una mejor movilidad. Y por el occidente limita con el barrio el Alto del Medio, el cual está ubicado en un lugar con gran pendiente y se encuentra desconectado del resto del municipio por su mala calidad en la infraestructura.

En este documento se delimitan las unidades de paisaje correspondientes al ámbito en relación con las variables y la pregunta de investigación. Las unidades de paisaje son zonas homogéneas que tienen características

similares y se puedan delimitar a través de una serie de elementos estructuradores.

Las primeras aproximaciones al ámbito se hacen a través de la proximidad de vías importantes, sectores predominantes de acuerdo al uso del suelo y la infraestructura vial y del espacio público ya que se busca revisar su influencia en el cambio y la identidad del paisaje de Rionegro.

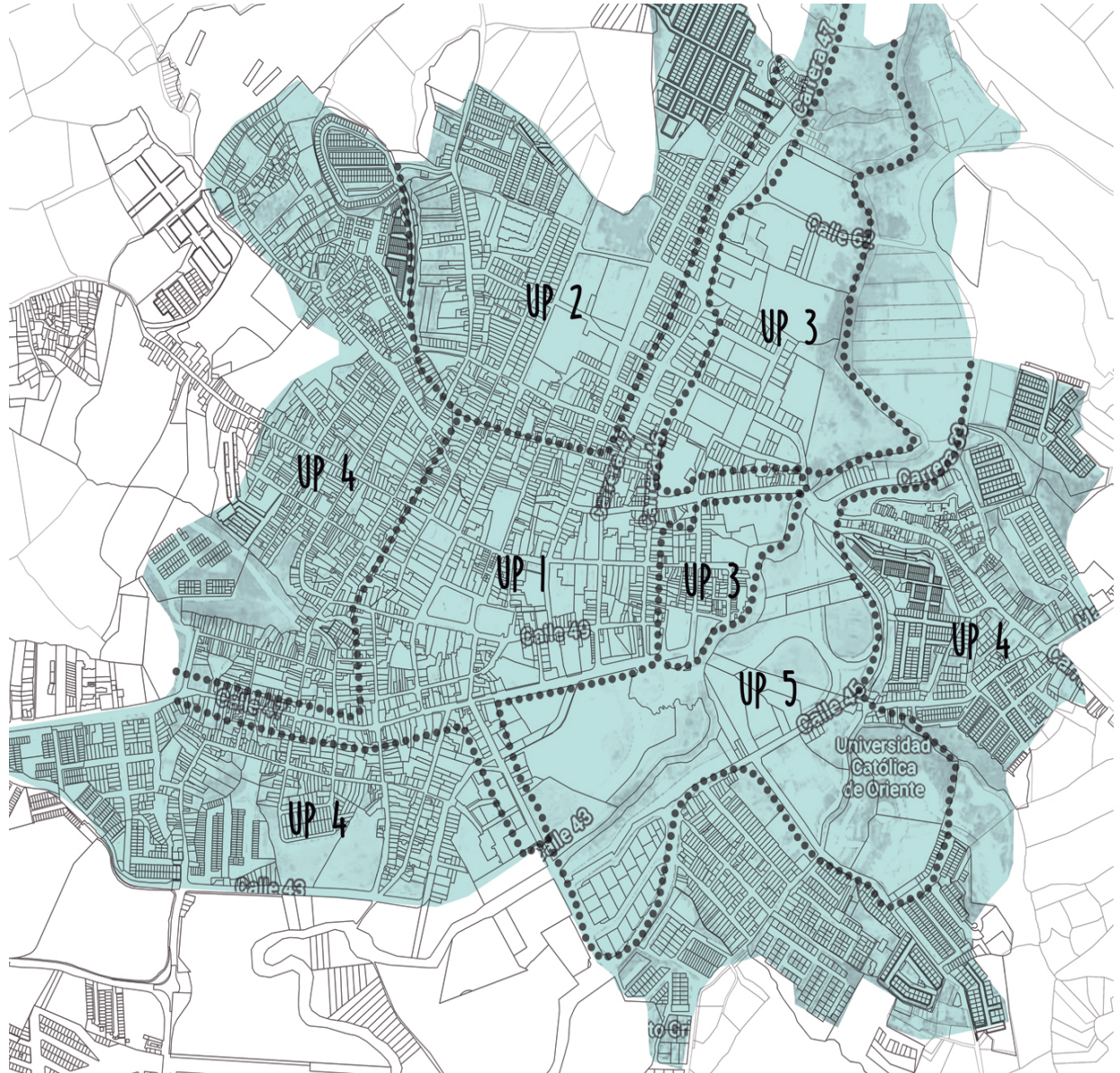
Se delimitaron como unidad de paisaje las siguientes: 1. Área cultural y turística con predominancia en comercio; 2. Espacio público e infraestructura diverso con predominio del tejido residencial; 3. Predominancia en comercio y servicios mercantiles mayorista; 4. Tejido residencial con infraestructura vial y espacio público insuficiente en alta pendiente; y 5. Afectada por la cuenca hídrica con predominancia de equipamientos y ausencia del tejido residencial.

### III. I. UNIDADES DE PAISAJE

Las unidades de paisaje son una herramienta metodológica importante en este proceso, ya que ayudan a caracterizar el territorio por una combinación específica de componentes naturales, como la topografía; artificiales, como infraestructural, usos del suelo, y sociales y culturales, simbólicos como la identidad y pertenencia por el espacio habitado, dándole al territorio rasgos únicos e identificables.

Mediante las unidades de paisaje se busca definir cómo es el diálogo entre el espacio público y la movilidad en Rionegro, debido a que el ámbito de estudio está ubicado en el suelo urbano, principalmente el casco urbano antiguo y sobre este se han encontrado diferentes problemáticas en relación a lo antes mencionado.

### III. I. 1 DELIMITACIÓN UNIDADES DE PAISAJE



### III. I. II UPI ÁREA CULTURAL Y TURÍSTICA CON PREDOMINANCIAS EN COMERCIO

#### ÁMBITO

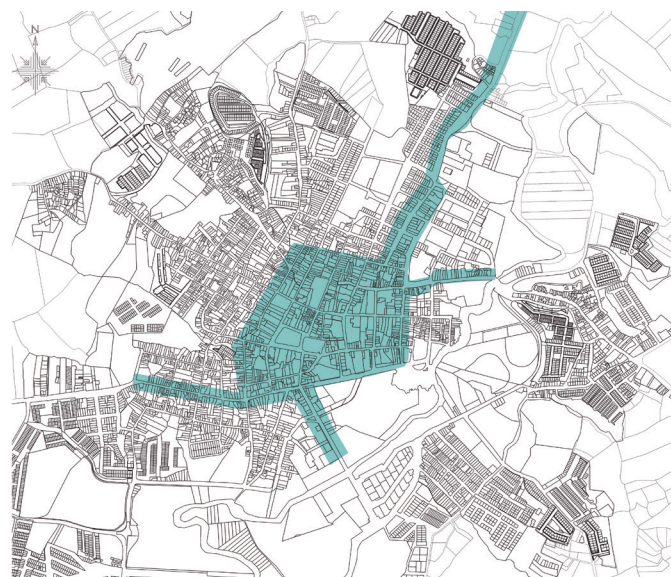
Esta Unidad Paisajística se refiere al suelo urbano que fue declarado monumento nacional de la humanidad por el decreto 264 del 12 de febrero de 1963. A pesar de ello, la arquitectura de la localidad ha cambiado y han desaparecido antiguas casonas de arquitectura colonial. La UP 1 está delimitada al norte por los barrios La Quebrada Arriba, Alto de la Mosca y la Pola, colindantes al casco urbano pero con otra vocación y que no son patrimonio; al oriente lo limita la zona de comercio mercantil mayorista del municipio como la plaza de mercado, depósitos y talleres mecánicos; al sur lo limita la calle 47, la cual es una vía articuladora porque conecta dos sectores importantes del municipio, como lo es el Centro y el Porvenir; y por el occidente limita con el barrio Alto de Medio, el cual se posa como una barrera ya que cuenta con altas pendientes.

#### CRITERIOS DE DELIMITACIÓN

Los criterios de delimitación están condicionados por las variables y por los componentes más relevantes del paisaje según la pregunta de investigación, con base a las categorías tales como el uso del suelo, el espacio público y la movilidad, se determinan los elementos que son posibles cartografiar, y que están directamente relacionados con los cambios físicos, espaciales y sociales del lugar. En esta UP son los corredores comerciales importantes junto las vías principales y la el cambio de topografía cuando es más predominante. También el cambio del uso del suelo de comercio a vivienda y cómo es la movilidad en el sector.

#### CRITERIOS ANALÍTICOS

La UP 1 cuenta con una topografía variada, ya que cuenta con zonas de pendiente media y zonas de pendiente leve, los usos predominantes en esta UP son el comercio y la vivienda, cuenta con varios centros comerciales importantes para el municipio por su antigüedad como el C. C. Córdoba, el C. C. El Ganadero y C. C. La Convención, y C. C. Rionegro Plaza construido en el 2014. Además de corredores comerciales como El Pasaje Camino Verde, El Pasaje del SENA, La calle de las zapaterías, entre otros. Cuenta además con una accesibilidad muy diversa con vías principales como la



la carrera 48, la calle 51 y la carrera 51 y el resto terciarias. En relación a estas se pueden encontrar predios grandes y medianos en su mayoría y unos cuantos pequeños, con alturas de 1 y 2 pisos y unos que otros de 3 y 4 pisos porque esta UP es declarada patrimonial. Es la única UP que cuenta con esta característica con lugares patrimoniales como la Casa de La Convención donde se escribió la Constitución de 1863; El Museo de Arte Religioso, lugar donde se firmó la primera constitución del Estado Soberano de Antioquia en 1812, ubicado en la Concatedral de San Nicolás el Magno de Rionegro, el Centro de la Cultura Ricardo Rendón Bravo, la cual aún conserva la fachada de lo que anteriormente era la cárcel. Esta UP cuenta con abundantes fuentes hídricas aunque todas están soterradas.

| UPS  | USO DEL SUELO |            |           | TOPOGRAFÍA     |                 |                | ACCESIBILIDAD  |                  |                 | DIVISIÓN PREDIAL |                |                | FUENTES HÍDRICAS |    |           | ALTURAS   |           |             | PATRIMONIO |        |
|------|---------------|------------|-----------|----------------|-----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|------------------|----------------|----------------|------------------|----|-----------|-----------|-----------|-------------|------------|--------|
|      | Comercio      | Residencia | Industria | Pendiente alta | Pendiente media | Pendiente baja | Vías primarias | Vías secundarias | Vías terciarias | Lotes grandes    | Lotes medianos | Lotes pequeños | si               | no | soterrada | 1-2 pisos | 3-4 pisos | 5 o + pisos | hay        | no hay |
| UP 1 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 2 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 3 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 4 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 5 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |

### CARACTERIZACIÓN DESDE LAS VARIABLES

|      | USOS DEL SUELO   | APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO  | MOVILIDAD  |
|------|--|--|--|
| UP 1 | Los usos del suelo con mayor predominancia son el comercio y la vivienda, además de servicios y equipamientos. El comercio ocupa la mayor parte de esta UP y se manifiesta principalmente en bulevares y centros comerciales; la mayoría de la vivienda está ubicada sobre los zócalos públicos. | La apropiación del espacio público en esta UP en su mayoría no adecuada, ya que es invadido por vendedores ambulantes, es decir comercio informal; además los vehículos lo usan de parqueo y los del transporte público como paradero ya que no hay espacios delimitados para carga y descarga de pasajeros. | La problemática de la movilidad se manifiesta mucho más en esta UP ya que además de ser el centro de la ciudad con usos muy establecidos, cuenta con vías principales como la carrera 47 la cual es la vía de entrada al municipio por el norte y calles secundarias que conectan el casco urbano con los barrios aldeanos. El problema de la movilidad en esta UP se da principalmente por la infraestructura la cual no supe el flujo tanto peatonal como vehicular adecuadamente. |

### III. I. II UP2 CON ESPACIO PÚBLICO E INFRAESTRUCTURA DIVERSO CON PREDOMINIO DEL TEJIDO RESIDENCIAL

#### ÁMBITO

Esta Unidad Paisajística se refiere al suelo urbano cuyo uso más predominante es la vivienda pero además posee una serie de equipamientos importantes, existentes hace mucho tiempo. Cuenta además con un espacio público más variado y entre lo malo, es lo mejor. La UP 2 está delimitada al norte por el Parque Ecológico Santander; al oriente por la carrera 48; al sur por la calle 53 y al occidente por la carrera 57.

#### CRITERIOS DE DELIMITACIÓN

Los criterios de delimitación están condicionados por las variables y por los componentes más relevantes del paisaje según la pregunta de investigación, con base a las categoría tales como el uso del suelo, el espacio público y la movilidad, se determinan los elementos que son posibles cartografiar, y que están directamente relacionados con los cambios físicos, espaciales y sociales del lugar. En esta UP son los afluentes hídricos, el cambio en la topografía y los usos predominantes.

#### CRITERIOS ANALÍTICOS

Esta Up cuenta con una topografía de pendiente media principalmente y pendiente alta, lo cual define la morfología y las vías las cuales son secundarias como la carrera 48 y 57 y la calle 54 y el resto terciarias. Los predios en esta UP son grandes y medianos con alturas de 1-4 y el uso predominante es la vivienda sin embargo cuenta con equipamientos como el Hospital Regional San Juan de Dios, la UCI, la Iglesia del Perpetuo Socorro, el Coliseo Rubén Darío Quintero, el Parque Ecológico Santander y una sede de atención al cliente de EPM. La bordean gran cantidad de fuentes hídricas varias de ellas están canalizadas.



| UPS  | USO DEL SUELO |            |           | TOPOGRAFÍA     |                 |                | ACCESIBILIDAD  |                  |                 | DIVISIÓN PREDIAL |                |                | FUENTES HÍDRICAS |    |           | ALTURAS   |           |             | PATRIMONIO |        |
|------|---------------|------------|-----------|----------------|-----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|------------------|----------------|----------------|------------------|----|-----------|-----------|-----------|-------------|------------|--------|
|      | Comercio      | Residencia | Industria | Pendiente alta | Pendiente media | Pendiente baja | Vías primarias | Vías secundarias | Vías terciarias | Lotes grandes    | Lotes medianos | Lotes pequeños | si               | no | soterrada | 1-2 pisos | 3-4 pisos | 5 o + pisos | hay        | no hay |
| UP 1 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 2 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 3 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 4 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 5 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |

### CARACTERIZACIÓN DESDE LAS VARIABLES

|      | USOS DEL SUELO  | MOVILIDAD   | APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO  |
|------|---|---|--|
| UP 2 | El uso con mayor predominancia en esta UP es la vivienda, cuenta además con equipamientos y pequeños comercios, principalmente las tiendas de barrio. | Esta UP cuenta con vías secundarias y terciarias, donde prevalecen las terciarias lo cual dificulta la movilidad porque la sección de las vías es poca considerando el alto nivel de habitantes y tenencia de carros particulares. Sin embargo para el peatón el panorama no es tan saturado y abrupto como en la UP 1. | Esta UP cuenta con espacio público más diverso: cuenta con zonas verdes, parques y andenes más grandes. Sin embargo se identifica el mismo problema que en la UP 1 respecto a la apropiación de vías y andenes por parte de vehículos particulares para parqueadero. |

### III. I. II UP3 CON PREDOMINANCIA EN COMERCIO Y SERVICIOS MERCANTILES MAYORISTA

#### ÁMBITO

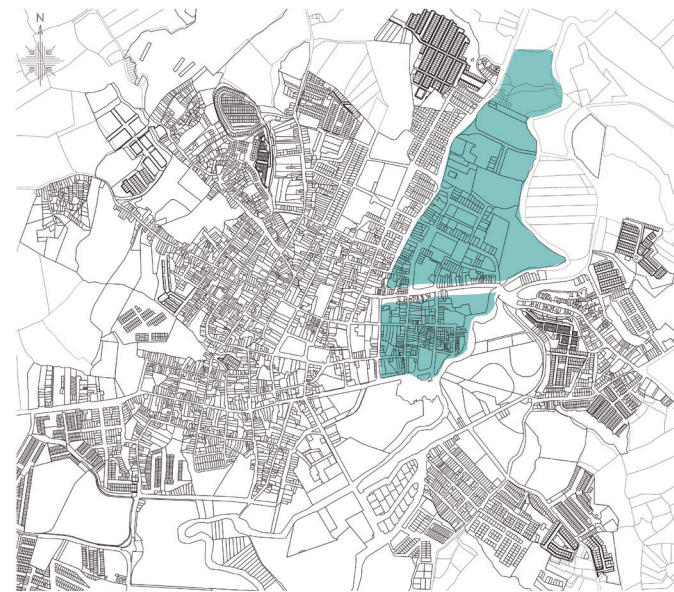
Esta Unidad Paisajística se refiere al suelo urbano con comercio y servicios mercantiles mayorista, es la zona de más impacto ambiental cerca al casco urbano, es la zona única zona donde se mezclan todos los usos. Está delimitado al norte por límite urbano, al oriente por el Río Negro, al sur por la calle 47 y al occidente por la carrera 47. Esta UP se cruza en una parte con la UP, la cual divide a la misma en dos.

#### CRITERIOS DE DELIMITACIÓN

Los criterios de delimitación están condicionados por las variables y por los componentes más relevantes del paisaje según la pregunta de investigación, con base a las categoría tales como el uso del suelo, el espacio público y la movilidad, se determinan los elementos que son posibles cartografiar, y que están directamente relacionados con los cambios físicos, espaciales y sociales del lugar. En esta UP son los afluentes hídricos específicamente el Río Negro, su gran variedad en los usos y el carácter del lugar tan marcado y notorio en el municipio y el problema de movilidad el cual es más notorio debido a los usos y la infraestructura

#### CRITERIOS ANALÍTICOS

La UP 3 cuenta con una topografía casi plana lo cual facilita que hayan predios de gran tamaño, los cuales son lo que más predominan, también hay predios pequeños, las alturas oscilan entre 1 y 4 pisos, dependiendo el uso. Esta UP cuenta con una gran variedad de usos: comercio, industrial, vivienda y servicios. En la misma está ubicada la Plaza de Mercado, el C. C. Rionegro Plaza, la fiscalía, la Iglesia Católica San José Obrero, guarderías, el Instituto Educativo Josefina González Muñoz, el tránsito, Profamilia y Postobón. Cuenta con varias fuentes hídricas soterradas excepto el Río Negro, el cual delimita la UP.



| UPS  | USO DEL SUELO |            |           | TOPOGRAFÍA     |                 |                | ACCESIBILIDAD  |                  |                 | DIVISIÓN PREDIAL |                |                | FUENTES HÍDRICAS |    |           | ALTURAS   |           |             | PATRIMONIO |        |
|------|---------------|------------|-----------|----------------|-----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|------------------|----------------|----------------|------------------|----|-----------|-----------|-----------|-------------|------------|--------|
|      | Comercio      | Residencia | Industria | Pendiente alta | Pendiente media | Pendiente baja | Vías primarias | Vías secundarias | Vías terciarias | Lotes grandes    | Lotes medianos | Lotes pequeños | si               | no | soterrada | 1-2 pisos | 3-4 pisos | 5 o + pisos | hay        | no hay |
| UP 1 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 2 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 3 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 4 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 5 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |

### CARACTERIZACIÓN DESDE LAS VARIABLES

|      | USOS DEL SUELO  | MOVILIDAD  | APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO  |
|------|---|--|--|
| UP 3 | Los usos predominantes en esta UP son el comercio y servicios mercantiles mayorista, en la misma se encuentra la Plaza de mercado, depósitos y moteles. La vivienda que hay es muy poca y de bajo recursos en condiciones no muy aptas. | Esta UP cuenta con vías primarias ya que por su uso son necesarias de una gran sección; sin embargo, la movilidad se vuelve caótica porque las otras vías son terciarias no cuentan con la misma dimensión y se generan embotellamientos de vehículos, accidentes y desorden con mayor frecuencia. | Esta UP cuenta también con comercio informal ocupando vías y andenes los cuales no tienen el tamaño ni la vocación para estas actividades y por esto se genera un paisaje saturado y desordenado. Además por los usos es muy concurrido. |

### III. I. II UP4 CON TEJIDO RESIDENCIAL CON INFRAESTRUCTURA VIAL Y ESPACIO INSUFICIENTE EN ALTA PENDIENTE

#### ÁMBITO

Esta Unidad Paisajística se refiere al suelo urbano cuyo uso más predominante es la vivienda con poco comercio que suplende las necesidades básicas de los barrios del sector; se caracteriza por su topografía de alta pendiente, y la antigüedad de las viviendas de la misma aunque no sean patrimoniales. En esta UP es común encontrar en la actualidad edificios que aparecen como agujas en las montañas, prueba de la mala planificación urbana y orden en el POT que han sido construidos sobre antiguas casas o en terreno virgen. Esta UP es el borde de la zona urbana y es ese cinturón de contacto entre lo rural y lo urbano, por esto es importante un tratamiento especial a la zona. La UP 4 (1) está delimitada por la vereda Las Cuchillas de San José y por la vereda Abreo por los costados norte y occidente; por el sur lo delimita la calle 43 y al oriente la carrera 54. La UP 4 (2) está delimitada por la vereda Cimarronas y la vereda El Rosal por los costados norte, oriente y sur, y por el occidente la carrera 39 y la calle 45. Cuenta con varias fuentes hídricas sin canalizar.

#### CRITERIOS DE DELIMITACIÓN

Los criterios de delimitación están condicionados por las variables y por los componentes más relevantes del paisaje según la pregunta de investigación, con base a las categorías tales como el uso del suelo, el espacio público y la movilidad, se determinan los elementos que son posibles cartografiar, y que están directamente relacionados con los cambios físicos, espaciales y sociales del lugar. En esta UP la vocación del lugar y el uso del mismo, su cercanía al casco urbano pero que está ubicado en el borde urbano, además la infraestructura vial y del espacio público.

#### CRITERIOS ANALÍTICOS

Esta Up cuenta con una topografía de pendiente media principalmente y pendiente alta, lo cual define la morfología y las vías las cuales son secundarias como la carrera 48 y 57 y la calle 54 y el resto terciarias. Los predios en esta UP son grandes y medianos con alturas de 1-4 y el uso predominante es la vivienda sin embargo cuenta con equipamientos como el Hospital Regional San Juan de Dios, la UCI, la Iglesia del Perpetuo



Socorro, el Coliseo Rubén Darío Quintero, el Parque Ecológico Santander y una sede de atención al cliente de EPM. La bordean gran cantidad de fuentes hídricas varias de ellas están canalizadas.

| UPS  | USO DEL SUELO |            |           | TOPOGRAFÍA     |                 |                | ACCESIBILIDAD  |                  |                 | DIVISIÓN PREDIAL |                |                | FUENTES HÍDRICAS |    |           | ALTURAS   |           |             | PATRIMONIO |        |
|------|---------------|------------|-----------|----------------|-----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|------------------|----------------|----------------|------------------|----|-----------|-----------|-----------|-------------|------------|--------|
|      | Comercio      | Residencia | Industria | Pendiente alta | Pendiente media | Pendiente baja | Vías primarias | Vías secundarias | Vías terciarias | Lotes grandes    | Lotes medianos | Lotes pequeños | si               | no | soterrada | 1-2 pisos | 3-4 pisos | 5 o + pisos | hay        | no hay |
| UP 1 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 2 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 3 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 4 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 5 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |

### CARACTERIZACIÓN DESDE LAS VARIABLES

|      | USOS DEL SUELO  | MOVILIDAD   | APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO  |
|------|---|---|--|
| UP 4 | El uso predominante es la vivienda, en su mayoría casas de 1 y 2 pisos antiguas pero también edificaciones de 5 pisos o más. Se identifica en esta UP el mismo fenómeno de los barrios Laureles, Belén o Conquistadores en Medellín, donde las casa viejas se tumban para construir edificaciones. La principal diferencia con la UP 2 es su topografía, ya que esta cuenta con altas pendientes. | Cuenta con vías secundarias pero en mayor parte con vías terciarias, con baja calidad en la infraestructura vial y espacio público, lo cual genera que la movilidad sea caótica y peligrosa para el peatón. | La apropiación del espacio público en esta UP es muy particular porque además de que hay pocas zonas verdes los andenes son pequeños, sin embargo los habitantes se apropian de ese espacio entre el andén y el acceso a las viviendas, generando así más comunidad entre los mismo vecinos. |

### III. I. II UPS AFECTADA POR CUENCA HÍDRICA CON PREDOMINANCIAS DE EQUIPAMIENTOS Y AUSENCIA DEL TEJIDO RESIDENCIAL

#### ÁMBITO

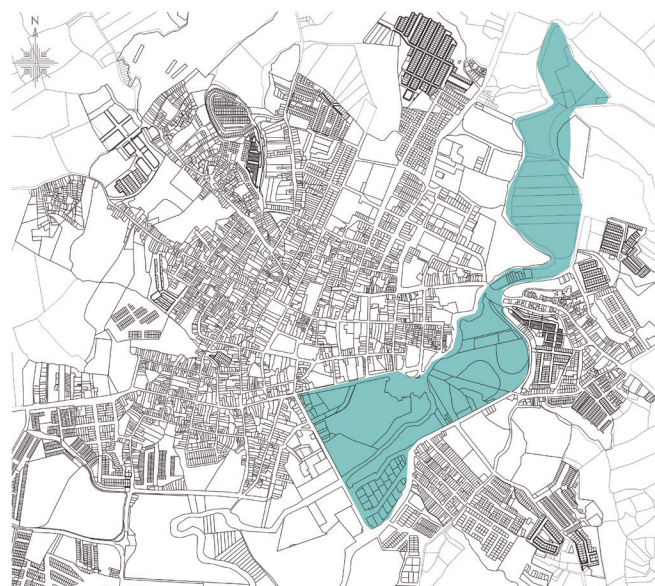
Esta Unidad Paisajística se refiere al suelo urbano con predominancia de equipamientos y afectado por el Río Negro, por esto mismo suelo que posee poco tejido residencial. Limita al norte con la vereda Cimarronas, al oriente con la misma además de la calle 45 y la carrera 39; al suroccidente con la calle 43 a y la carrera 50 y por el occidente con el Río Negro.

#### CRITERIOS DE DELIMITACIÓN

Los criterios de delimitación están condicionados por las variables y por los componentes más relevantes del paisaje según la pregunta de investigación, con base a las categorías tales como el uso del suelo, el espacio público y la movilidad, se determinan los elementos que son posibles cartografiar, y que están directamente relacionados con los cambios físicos, espaciales y sociales del lugar. En esta UP es la cuenca hídrica del Río Negro y su impacto en el territorio debido a los retiros, la calidad de la infraestructura vial y de espacio público, además del uso del suelo y la vocación del mismo.

#### CRITERIOS ANALÍTICOS

Esta UP cuenta con muy poco tejido residencial ya que está ubicado alrededor del Río Negro por lo cual los retiros son respetados. Es un corredor de infraestructura de dotación municipal tales como bombas de servicio, la zona industrial, la Universidad Católica de Oriente, inmunizadora de maderas y el matadero, por lo cual los predios son grandes y tiene una buena accesibilidad, cuenta con vías principales como la calle 43 Avenida La Laguna Azul, la calle 45 y la calle 39.



| UPS  | USO DEL SUELO |            |           | TOPOGRAFÍA     |                 |                | ACCESIBILIDAD  |                  |                 | DIVISIÓN PREDIAL |                |                | FUENTES HÍDRICAS |    |           | ALTURAS   |           |             | PATRIMONIO |        |
|------|---------------|------------|-----------|----------------|-----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|------------------|----------------|----------------|------------------|----|-----------|-----------|-----------|-------------|------------|--------|
|      | Comercio      | Residencia | Industria | Pendiente alta | Pendiente media | Pendiente baja | Vías primarias | Vías secundarias | Vías terciarias | Lotes grandes    | Lotes medianos | Lotes pequeños | si               | no | soterrada | 1-2 pisos | 3-4 pisos | 5 o + pisos | hay        | no hay |
| UP 1 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 2 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 3 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 4 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |
| UP 5 |               |            |           |                |                 |                |                |                  |                 |                  |                |                |                  |    |           |           |           |             |            |        |

### CARACTERIZACIÓN DESDE LAS VARIABLES

|      | USOS DEL SUELO   | MOVILIDAD  | APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO  |
|------|--|--|--|
| UP 5 | El uso del suelo en esta UP es principalmente de dotación municipal porque se encuentra en cercanía al Río Negro por lo cual el retiro se respeta y esto hace que haya poco tejido residencial. Cuenta con equipamientos educativos, bombas de servicio, el matadero y la zona industrial. | Cuenta con una buena infraestructura vial porque la mayoría de sus vías son principales y por esto, y además de que no hay tanta mixtura de usos, la movilidad en comparación con las otras UP no presenta conflicto alguno. | A pesar de que está bien dotado de espacio público, con andenes amplios, ciclo ruta y buena arborización, es muy poca la apropiación del habitante en este sector especialmente en la avenida la Laguna y la zona industrial ya que se ve más como un área de conexión que de encuentro. |

|  |                                 | UP 1  | UP 2   |
|--|---------------------------------|---|--|
|  |                                 | Área cultural y turística con predominancia en comercio | Espacio público e infraestructura diverso con predominio del tejido residencial  |
| <p><b>UP 1</b></p> <p><b>Área cultural y turística con predominancia en comercio</b></p> | Usos del suelo                  |   | La UP1 se beneficia de la UP2 ya que en esta predomina la vivienda y esto significa estabilidad en la dinámica de comercio y servicios, es decir, siempre habrá demanda para la oferta del lugar.  |
|  | Movilidad peatonal y vehicular  |   | Ambas UPS cuentan con calles de poca sección y andenes pequeños, sin embargo en la UP2 se observa menos flujo vehicular y mayor flujo peatonal. Sin embargo la UP2 podría suplir el problema de movilidad de la UP1 ya que cuenta con menos flujo vehicular, de una manera controlada. |
|  | Apropiación del espacio público |   | La UP2 ofrece espacio público más diverso que la UP1, por lo tanto se evidencia diferencia en la apropiación de dichos espacios; sin embargo, la apropiación de vehículos y vendedores ambulantes es la misma en las dos UPS.  |

| <p style="text-align: center;"><b>UP 3</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Predominancia en comercio y servicios mercantiles mayorista</b></p>   | <p style="text-align: center;"><b>UP 4</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Tejido residencial con infraestructura vial y espacio público insuficiente en alta pendiente</b></p>  | <p style="text-align: center;"><b>UP 5</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Afectada por la cuenca hídrica con predominancia de equipamientos y ausencia del tejido residencial</b></p>  |
|--|--|---|
| <p>Los usos de la UP3 son complementarios a los de la UP1, se observa la que aunque existe un zoning en las UPS son diferentes tipos de comercio y servicios. La vivienda en ambos casos es escasa y sobre los zócalos públicos.</p> | <p>Debido a que en la UP4 predomina el uso residencial, la UP1 se beneficia de este fenómeno al permitir una estabilidad en las dinámicas comerciales.</p>   | <p>En la UP5 priman lugares como bombas de servicio, inmunizadoras, mataderos, industria y parqueaderos, en general es una zona baldía de dinámicas de ciudad, es un complemento de usos para la UP1.</p>   |
| <p>Tanto en la UP3 como en la UP1 se genera embotellamiento de carros debido a la sección vial insuficiente, sin embargo en la UP3 son vehículos de carga pesada mientras que en la UP1 vehículos y transporte público.</p>          | <p>La UP4 no puede suplir el problema de movilidad que hay en la UP1 ya que esta UP cuenta con vías más angostas y el tema de la pendiente impide el flujo adecuado de varios vehículos.</p>   | <p>La UP1 se beneficia de la UP5 debido a que la infraestructura vial en esta UP fue planificada para una gran cantidad de vehículos por lo cual ayuda al des embotellamiento de la movilidad en la UP1.</p>  |
| <p>Tanto en la UP3 como en la UP1 hay comercio informal ocupando las vías y andenes, los cuales no tienen ni el tamaño ni la vocación para estas actividades.</p>  | <p>Debido a la insuficiencia del espacio público en la UP4 los habitantes se apropian del espacio entre el andén y el acceso a las viviendas mientras que en la UP1 se apropian de la misma manera los vendedores ambulantes y vehículos pero aquellos que vivan allí.</p> | <p>Aunque en la UP5 la infraestructura de andenes es de mejor calidad y posee una cicloruta que fue planificada, en esta solo se ve apropiación del EP alrededor de los equipamientos. Aunque haya parques no hay un uso del suelo que le dé dinámica al lugar.</p> |

|   |                                 | UP 1  | UP 2  |
|---|---------------------------------|---|---|
|   |                                 | Área cultural y turística con predominancia en comercio   | Espacio público e infraestructura diverso con predominio del tejido residencial |
| UP 2<br>Espacio público e infraestructura diverso con predominio del tejido residencial | Usos del suelo                  | El aumento de comercio y servicios en la UP1 podría afectar a la UP2, generando una presión en los usos del suelo desplazando el uso residencial por falta de espacio libre para el crecimiento de los mismos.                                  |   |
|   | Movilidad peatonal y vehicular  | La UP1 debido a su déficit en infraestructura vial no supe con el flujo vehicular y peatonal adecuadamente; por lo cual los habitantes usan las vías de servicio de la UP2 generando embotellamiento en las calles de poca sección de la misma. |   |
|   | Apropiación del espacio público | En ambas UPS se evidencia el uso de las calles y andenes por parte de vendedores ambulantes y carros.   |   |

| <p style="text-align: center;"><b>UP 3</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Predominancia en comercio y servicios mercantiles mayorista</b></p>   | <p style="text-align: center;"><b>UP 4</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Tejido residencial con infraestructura vial y espacio público insuficiente en alta pendiente</b></p>  | <p style="text-align: center;"><b>UP 5</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Afectada por la cuenca hídrica con predominancia de equipamientos y ausencia del tejido residencial</b></p>   |
|--|--|--|
| <p>El tipo de usos degradan el paisaje en la UP3 mientras que en la UP2 no. El uso residencial es la principal diferencia entre estas UPS.</p>   | <p>Son UPS que comparten la variedad en los usos del suelo, sin embargo en la UP2 se evidencia la aparición de edificios de vivienda de más de 5 pisos, fenómeno que en la UP4 no se evidencia.</p>                              | <p>Se identifica que en ambas UP hay equipamientos importantes, sin embargo la UP2 tiene más dinámicas urbanas al poseer uso residencial el cual no posee la UP5.</p>  |
| <p>Aunque la mayoría de las vías en ambas UPS son de servicio se evidencia mayor conflictividad en la movilidad en la UP3, se evidencia en ambas exceso de vehículos en las calles que impiden una movilidad adecuada.</p> | <p>La UP4 posee infraestructura vial de más baja calidad que la UP2; sin embargo, en ambas UPS se identifica que la causa para los conflictos de movilidad es la invasión de vehículos particulares en las vías.</p>             | <p>Se evidencia una clara diferencia en el tipo de vías que cada UP posee, la UP5 tiene vías anchas y andenes amplios, fueron vías planificadas para suplir el problema de movilidad, mientras que la UP2 cuenta con vías y andenes de poca sección, vías planificadas pero no para la cantidad de flujo que hoy tiene el municipio.</p> |
| <p>Tanto en la UP3 como en la UP2 existe la apropiación del espacio público por parte de vehículos particulares aunque en la UP3 se observa además comercio informal ocupando las vías y andenes.</p>                      | <p>En ambas UPS se identifica la apropiación del espacio entre el andén y el acceso a la vivienda, sin embargo es más notorio en la UP4 debido a que la UP2 cuenta con más espacios públicos para el ocio de los habitantes.</p> | <p>La manera de apropiación del espacio público de la UP5 es más pasajera que en la UP2, es decir, en la UP5 los habitantes cruzan por ella para llegar a un lugar más no para permanecer allí, sin embargo en la UP2 los habitantes si se quedan en el espacio público.</p>   |

|   |                                 | UP 1  | UP 2   |
|---|---------------------------------|---|--|
|   |                                 | Área cultural y turística con predominancia en comercio   | Espacio público e infraestructura diverso con predominio del tejido residencial  |
| <b>UP 3</b><br><b>Predominancia en comercio y servicios mercantiles mayorista</b> | Usos del suelo                  | Los usos de ambas UPS se complementan, ya que ofrecen diferente tipo de comercio y sin servicio, sin embargo no se identifica vocación alguna de la UP3 en relación a sus usos. | La UP3 se beneficia de la UP2 ya que el uso predominante de la UP2 es la vivienda mientras que en la UP3 es el comercio, existe demanda para la oferta que hay.  |
|   | Movilidad vehicular y peatonal  | La infraestructura vial de las dos UPS es insuficiente para suplir la demanda de vehículos y personas que circulan en ellas.  | El aparcamiento de vehículos en las calles impide una buena movilidad, sin embargo hay más flujo vehicular en la UP3.  |
|   | Apropiación del espacio público | En la UP3 se evidencia un mayor desorden y un uso del espacio público más degradado que en la UP1, debido a que en la UP3 hay moteles, prostitución y el mercado.               | El tipo de apropiación se que evidencia en la UP2 es de ocio y de descanso, mientras que en la UP3 la apropiación del espacio público cumple una función más económica, de compra y venta pero no de descanso. |

| <p style="text-align: center;"><b>UP 3</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Predominancia en comercio y servicios mercantiles mayorista</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>UP 4</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Tejido residencial con infraestructura vial y espacio público insuficiente en alta pendiente</b></p>       | <p style="text-align: center;"><b>UP 5</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Afectada por la cuenca hídrica con predominancia de equipamientos y ausencia del tejido residencial</b></p>   |
|--|---|--|
|  | <p>La UP3 se beneficia de la UP4 debido a que su uso predominante es la vivienda, es un aprovechamiento mutuo.</p>  | <p>Los usos en ambas UPS son similares en cuanto ofrecen servicios de índole municipal, son espacios grandes. En ambas el tejido residencial es poco.</p>  |
|  | <p>En ambas UPS se evidencia un conflicto en la movilidad, son muchos los vehículos que transitan y poco el espacio para hacerlo. Andenes pequeños y personas caminando por las calles.</p> | <p>La UP5 cuenta con la infraestructura que en especial la UP3 necesita, debido a que en esta UP se movilizan más vehículos de carga pesada que necesitan mayor espacio para transitar. En la UP5 no se dan embotellamientos de vehículos mientras que en la UP3 sí.</p> |
|  | <p>Tanto en la UP4 como en la UP3 los habitantes usan las calles y andenes para realizar sus dinámicas como comunidad, debido a la escasez de espacio público como parques o bulevares.</p> | <p>Se hay más uso del espacio público por parte de los habitantes en la UP3, estos permanecen allí, mientras que en la UP5 aquellos que usan el espacio público lo usan para circular, de paso.</p>  |

|  |                                 | UP 1   | UP 2   |
|--|---------------------------------|--|--|
|  |                                 | Área cultural y turística con predominancia en comercio  | Espacio público e infraestructura diverso con predominio del tejido residencial  |
| <b>UP 4</b><br><b>Tejido residencial con infraestructura vial y espacio público insuficiente en alta pendiente</b> | Usos del suelo                  | La UP1 surge de servicio y comercio a la UP4 mientras que la UP4 complementa a la UP1 con su uso predominante que es la vivienda.  | Ambas UPS cuentan con los mismos usos del suelo, sin embargo la UP2 cuenta con equipamientos que no tiene la UP4 lo cual dota de más valor a la UP2.   |
|  | Movilidad vehicular y peatonal  | La UP1 se beneficia de las vías de servicio que posee la UP4 ya que mediante de estas es posible evitar el embotellamiento de vehículos en la UP1.1  | La causa para los conflictos de movilidad en estas UPS es la invasión de vehículos particulares en las vías. Las vías están en mejor estado en la UP2, sin embargo los andenes en ambas son estrechos que impiden una caminata agradable.                                  |
|  | Apropiación del espacio público | En ambas UPS se identifica la apropiación del espacio público por vehículos particulares; sin embargo en la UP1 la apropiación que prevalece es por parte de vendedores ambulantes mientras que en la UP4 los mismos habitantes usando el poco espacio público que pueden compartir. | La UP2 cuenta con más espacios públicos para el ocio, sin embargo en ambas UPS los habitantes se apropian del espacio entre la entrada de la vivienda y el andén. La apropiación se da de manera distinta debido a que la UP4 se encuentra en una zona con pendiente alta. |

| 3<br>n comercio y<br>iles mayorista  | UP 4<br><br>Tejido residencial con<br>infraestructura vial y espacio<br>público insuficiente en alta<br>pendiente | UP 5<br><br>Afectada por la cuenca hídrica con<br>predominancia de equipamientos y<br>ausencia del tejido residencial  |
|--|---|--|
| a UP4 aquellos<br>usee. Y de igual<br>e la demanda de<br>erta en servicio y<br>3 no tiene.       |   | Los usos del suelo que hay en la UP5 complementan los de la UP4. La mayor diferencia entre ellas es que la UP5 no tiene tejido residencial. Por lo cual las dinámicas urbanas en ambas UPS son distintas.  |
| e evidencia un<br>movilidad, son<br>s que transitan y<br>para hacerlo.<br>s y personas<br>alles. |   | Son UPS con dinámicas diferentes y aunque la UP5 pueda suplir la necesidad de vías más amplias en dentro de la UP4 seguirá persistiendo el problema.   |
| sez de espacio<br>ues o bulevares<br>ropian de la calle<br>partir.                               |   | La UP5 es como el puente conector entre varios sectores, un lugar de paso y no estancia mientras que en la UP4 se apropian de las calles y andenes cuando hay usos que fomentan a estas dinámicas urbanas. |

|  |                                 | UP 1   | UP 2   |
|--|---------------------------------|--|--|
|  |                                 | Área cultural y turística con predominancia en comercio  | Espacio público e infraestructura diverso con predominio del tejido residencial  |
| <p><b>UP 5</b></p> <p><b>Afectada por la cuenca hídrica con predominancia de equipamientos y ausencia del tejido residencial</b></p> | Usos del suelo                  | En la UP1 está la mayor variedad en comercio y servicios agrupado, mientras que en la UP5 los usos están dispersos con grandes zonas baldías. Es poco probable que los usos del suelo de la UP1 se trasladarían a la UP5 | En la UP2 hay más dinámicas urbanas ya que su uso predominante es la vivienda, en la UP5 no hay dichas dinámicas. Sin embargo en ambas hay equipamientos importantes.            |
|  | Movilidad vehicular y peatonal  | El embotellamiento de vehículos que se genera en la UP1 disminuye cuando estos usan las vías conectoras de la UP5 capaces de soportar un gran flujo de vehículos.  | La UP2 tiene con vías y andenes de poca sección, vías no planificadas para altos flujo de vehículos y peatones. Mientras que las calles y andenes de la UP5 fueron planificados. |
|  | Apropiación del espacio público | La UP1 no cuenta con la calidad del espacio pública que si tiene la UP5, sin embargo las dinámicas urbanas son más pobres en la UP5 debido al tipo de usos.  | En la UP2 los habitantes permanecen en el espacio mientras que en la UP5 el espacio público es una conexión de dos lugares mas no lugares de permanencia.                        |

| <p style="text-align: center;"><b>UP 2</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Espacio público e infraestructura diverso con predominio del tejido residencial</b></p>                 | <p style="text-align: center;"><b>UP 3</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Predominancia en comercio y servicios mercantiles mayorista</b></p>  | <p style="text-align: center;"><b>UP 4</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Tejido residencia infraestructura vial y público insuficiente pendiente</b></p>    |
|--|---|---|
| <p>En la UP2 hay más dinámicas urbanas ya que su uso predominante es la vivienda, en la UP5 no hay dichas dinámicas. Sin embargo en ambas hay equipamientos importantes.</p>             | <p>Los usos en ambas UPS son similares en cuanto ofrecen servicios de índole municipal, son espacios grandes. En ambas el tejido residencial es poco.</p>   | <p>Los usos que hay en ambas son totalmente diferentes, mientras que en la UP4 prima la vivienda en equipamientos y servicios</p>                                   |
| <p>La UP2 tiene con vías y andenes de poca sección, vías no planificadas para altos flujos de vehículos y peatones. Mientras que las calles y andenes de la UP5 fueron planificados.</p> | <p>La UP3 carece de la infraestructura que en la UP5 hay, puesto que en esta UP se movilizan más vehículos de carga pesada que necesitan mayor espacio para transitar.</p>                                      | <p>La UP4 no tiene la infraestructura adecuada para suplir la demanda de flujo vehicular y peatonal que la UP5 ofrece en vías amplias.</p>                          |
| <p>En la UP2 los habitantes permanecen en el espacio mientras que en la UP5 el espacio público es una conexión de dos lugares más que no lugares de permanencia.</p>                     | <p>En la UP3 el espacio público es invadido por vendedores ambulantes, vehículos parqueados y personas caminando, mientras que en la UP5 no se invade el mismo ya que cuenta con una buena infraestructura.</p> | <p>La apropiación en ambas es diferente, mientras que en la UP4 estrechamente relacionado del suelo, como la pequeños comercios, la UP5 es un espacio conector.</p> |

### III. II. DISEÑO METODOLÓGICO

Las unidades de paisaje son una herramienta metodológica importante en este proceso, ya que ayudan a caracterizar el territorio por una combinación específica de componentes naturales, como la topografía; artificiales, como infraestructural, usos del suelo, y sociales y culturales, simbólicos como la identidad y pertenencia por el espacio habitado, dándole al territorio rasgos únicos e identificables.

Mediante las unidades de paisaje se busca definir cómo es el diálogo entre el espacio público y la movilidad en Rionegro, debido a que el ámbito de estudio está ubicado en el suelo urbano, principalmente el casco urbano anitugo y sobre este se han encontrado diferentes problemáticas en relación a lo antes mencionado.

#### III. II. I. INTRODUCCIÓN

Esta etapa corresponde a la planificación del trabajo del campo desde sus instrumentos, sus objetivos y demás. Se espera que en esta etapa práctica se logre verificar las posibles explicaciones, o por el contrario, que esta revele que se supuso una cosa y que los resultados dieron otra. Respecto a la pregunta de investigación induce a que hay unas técnicas que recolección de información o instrumentos que se priorizan. El diseño metodológico se centra en la elección de estos instrumentos ya que permitirá la indagación más a fondo de la problemática, la identificación de esta mediante las variables para un desarrollo completo de la hipótesis y concluir asertiva o negativamente respecto a los resultados.

Se escogen como instrumentos la encuesta, ya que es una técnica cuantitativa de investigación sociológica para la obtención de datos por observación directa, que consiste en una investigación realizada sobre una muestra de sujetos, representativa de un colectivo más amplio que se lleva a cabo en el contexto de la vida cotidiana, utilizando procedimientos estandarizados de interrogación con el fin de conseguir mediciones cuantitativas sobre una gran cantidad de características objetivas y subjetivas de la población o grupo que se pretende estudiar. El tipo de encuesta elegida para esta investigación es de tipo explicativa porque determina las relaciones de causa y efecto entre los fenómenos, describen la realidad analizada y es imprescindible el control de las posibles explicaciones alternativas.

La entrevista consiste básicamente en la recogida de la aplicación a través de un proceso de comunicación, en el cual el entrevistado responde a cuestiones, previamente diseñados en función de las dimensiones que se pretenden estudiar, planteadas por el entrevistador.

Y el registro fotográfico, el cual al analizar las imágenes surge el enorme potencial de la fotografía como registro de lo observado. Una mirada atenta podría reconocer en las fotos datos valiosos acerca de la investigación. La fotografía es portador y a la vez productora de contenidos, es de vital importancia una observación y recorrido detallado en el lugar de la problemática, de manera crítica analizar y entender fenómenos que podrían ayudar de manera asertiva o negativa con la hipótesis.

Al final de esta etapa, se presentará de manera clara y ordenada los datos recolectados, tabulados y analizados de acuerdo a la pregunta de investigación.

### III. II. II. OBJETIVOS

- Reflexionar sobre los usos del suelo respecto a las incongruencias normativas, la vocación del lugar, y los conflictos entre los diferentes usos; para entender las nuevas dinámicas del municipio a partir de estos. Identificando entonces mediante este el número de predios que siguen la norma y los que no, los espacios donde hay correspondencia con la vocación del lugar y donde no hay, y los espacio con diferentes niveles de conflictividad.
- Analizar la movilidad peatonal y vehicular desde la conflictividad, la calidad de la infraestructura y la planificación, para establecer cómo la norma y el uso del suelo tiene un efecto en los conflictos de la movilidad; analizar la densidad de los flujos vehiculares y peatonales, revisar la condición física (buena o mala) del espacio público y vías y su influencia en la calidad de la movilidad, y estudiar las vías planificadas y las espontáneas y ver su efecto en la problemática.
- Comprender la apropiación del uso del espacio público mediante la compatibilidad del uso con el usuario, las actividades y las relaciones afectivas con el mismo; y entender entonces cómo influye la apropiación para una mejor calidad en las dinámicas urbanas. Mediante la identificación de los espacios compatibles y los no compatibles, el nivel de las relaciones de los ciudadanos con el espacio público, y la frecuencia del uso del espacio público.

### III. II. III. UNIDAD DE ANÁLISIS Y POBLACIÓN

Se refiere a la población, lugar u objeto a los cuales se les realizará el análisis en el estudio de campo.

- Residentes / habitantes del sector: Aquellas personas que han vivido mínimo 5 años en el municipio que puedan dar constancia de los cambios:

- Jóvenes, adultos y personas de la tercera edad: De quince (15) años en adelante. Son aquellos que han nacido y crecido allí, que den prueba de las transformaciones del municipio.

- Niños: De siete (7) años en adelante. Aunque no son vitales en esta investigación es importante investigar qué opinan ellos de su ciudad, y en su corta vida si han vistos cambios drásticos que ayuden a la investigación.

- Residentes nuevos: De veinte (20) años en adelante. Que hayan visitado al municipio en años pasados pero no vivían en él; debido a las altas posibilidades de trabajo, de educación y de ocio, además de un ambiente más rural, hayan decidido mudarse al mismo.

- Turistas: Personas que porque ya tenían previo conocimiento de Rionegro por fotos, o por conocidos sean conscientes del cambio que ha sufrido el municipio y quiera conocer lo nuevo que ofrece el mismo.

- Zonas donde se ubica la conflictividad de la movilidad: Zonas que son caóticas pero de vital importancia para el funcionamiento de las dinámicas urbanas.

- Lugares donde se ha visto más afectado el paisaje: Debido a la problemática y cambios en el mismo, como el aumento de la demanda de viviendas, o equipamientos.

- Lugares donde se evidencie la apropiación en el espacio público de Rionegro: Analizar qué hace, cómo lo hace la gente en el espacio público contempla calles, pasajes, parques, etc.

### III. II. IV. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN SEGÚN LAS VARIABLES

#### REGISTRO FOTOGRÁFICO:

Que evidencie las transformaciones espaciales y los cambios en el

que ha traído estos cambios; que muestre la calidad de la infraestructura, los hitos en el paisaje nuevos, la apropiación del espacio público.

- Calidad infraestructura: Se quiere observar el estado de las vías y andenes, si tienen grietas, si está dotado de mobiliario, las dimensiones de ancho y altura sean las adecuadas según el Manual de Espacio Público de Medellín.

- Usos del suelo: Determinar la manera en que afecta los usos del suelo a diferentes sectores.

- Apropiación del espacio público: Se quiere observar cómo es la apropiación del espacio público tanto de los transeúntes, como aquellos que se instalan en él y trabajan allí y la relación de este con el vehículo.

- Movilidad peatonal y vehicular: Reconocer cómo experimentan el desplazarse por el municipio los peatones y conductores, centrando la búsqueda en cómo se sienten. Revisar además los flujos peatonales y vehiculares.

- Hitos en el paisaje nuevos: Registrar aquellas nuevas construcciones que evidentemente fragmentan la imagen del municipio, aún considerado pueblo y no ciudad.

- Calidad espacio público: Identificar si el espacio público existente ofrece comodidad y seguridad.

### **ENTREVISTA:**

Permite tener una opinión e información de habitantes que se dediquen a la planeación, la historia, la economía y avances en general del municipio, que con una mirada crítica puedan dialogar de la situación y así evaluar su concepción del lugar, valoración y tolerancia respecto a los cambios que ha sufrido el mismo.

1. ¿Cuál cree que ha sido la mayor causa de las transformaciones de Rionegro?

2. ¿Cree usted que Rionegro está planificado para que soporte todo lo que hoy en día exige, desde la infraestructura, lo ambiental, etc?

3. ¿Qué solución ve a la problemática de la movilidad?

4. Hacer una pregunta relacionada con la normatividad vigente
5. ¿Cree que ha sido positivo el cambio que ha sufrido el municipio? ¿Por qué?
6. ¿Cuál cree que sea el futuro del municipio en términos de espacio público y movilidad?
7. ¿Qué propuestas haría para mejorar la movilidad y el espacio público en el municipio?

### **ENCUESTA:**

Que evidencie cómo ven los habitantes los cambios que ha tenido el municipio y las afectaciones de estos en la vida de los mismos.

1. Cree que el municipio ha cambiado mucho en los últimos diez años generando más tacos y menos lugares por donde andar tranquilamente?
  - a. Sí.
  - b. No.
  
- 2.Cuál cree es ha sido la razón por la cual Rionegro pasó de ser un pueblo tranquilo a uno caótico y desordenado?
  - a. Aparición de nuevas tiendas y centros comerciales.
  - b. La llegada de nuevas personas a vivir.
  - c. El progreso en las industrias.
  - d. Los nuevos edificios de vivienda.
  
3. Piensa usted que hay tiendas o espacios que no se integren al lugar al lugar y se deban quitar del mismo?
  - a. Sí. ¿Cuáles?
  - b. No. ¿Por qué?

4. ¿Cómo cree usted que es moverse en Rionegro, ya sea en carro o caminando?

- a. Agradable
- b. Regular
- c. Maluco

5. ¿Cómo considera que es caminar en Rionegro en el Parque Principal y por las vías que llegan a él?

- a. Agradable
- b. Dependiendo el día y la hora, regular.
- c. Caótica

6. Usted cree que las calles existentes fueron hechas para soportar tanta gente?

- a. Sí. ¿Por qué?
- b. No. ¿Por qué?

7. Como considera usted que son las calles y andenes en Rionegro?

a. Buenos. Porque están en perfecto estado, son amplios, limpios y sin vendedores ambulantes.

b. Regulares. Porque aunque están en buen estado son estrechos, o viceversa.

c. Malos. Porque están muy dañados, sucios, son estrechos y hay personas impidiendo el paso.

8. Le gusta el espacio público que ofrece el municipio a los ciudadanos?

- a. Sí. ¿Por qué?
- b. No. ¿Por qué?
9. ¿Qué tan frecuente usa usted los espacios públicos de Rionegro?
- a. Diario
- b. Dos veces a la semana
- c. Cuatro veces a la semana
- d. Nunca
10. ¿Qué tipo de espacio público frecuenta usted más?
- a. Parques
- b. Pasajes comerciales
- c. Aceras y calles
- d. otros, ¿cuáles?
11. ¿Cree usted que hay suficientes espacios públicos de calidad en Rionegro?
- a. Si. ¿Por qué?
- b. No. ¿Por qué?
12. ¿Usted cree que los parques y plazas ayudan a que haya mejor venta en los locales que lo rodean?
- a. Si.
- b. A veces.
- c. No.

13. ¿Siente cariño y/o aprecio por el espacio público que usa?

- a. Sí.
- b. A veces.
- c. No.

14. Cree que el panorama del municipio ha cambiado por las transformaciones que ha tenido el mismo? Si sí considera que ha cambiado, ha sido de forma positiva o negativa?

- a. Sí, mucho. Positiva \_\_ Negativa \_\_
- b. No, para nada.

### III. II.V PRESENTACIÓN DE LA INFORMACIÓN

#### USOS DEL SUELO

Los usos del suelo, los cuales abarcan la gestión y transformación del medio ambiente natural para convertirlo en un ambiente construido, la adecuación del hombre en el terreno y las modificaciones del mismo.

En el trabajo de campo se observa claramente que existen lugares con vocación a otros usos diferentes a los actuales, también que hay ciertas incongruencias normativas respecto al tipo de tratamiento del suelo y el usos existente actualmente, y además un fuerte conflicto de usos, especialmente lugares de ocio como bares, discotecas, prostíbulos y talleres de mecánica, en sectores residenciales.



“Se deben quitar los vendedores que ocupan el espacio público.”

“Los prostíbulos, bares y cantinas están en una zona residencial y este tipo de lugares no pertenecen allí.”

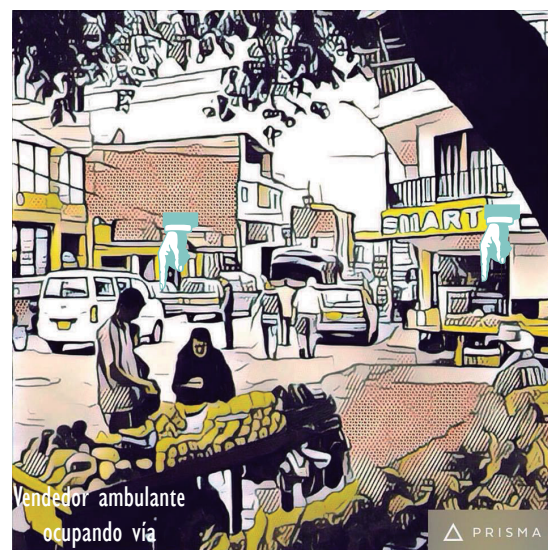


“Se deberían trasladar los talleres que están frente al Palacio de Justicia, además están ubicados en una zona residencial.”

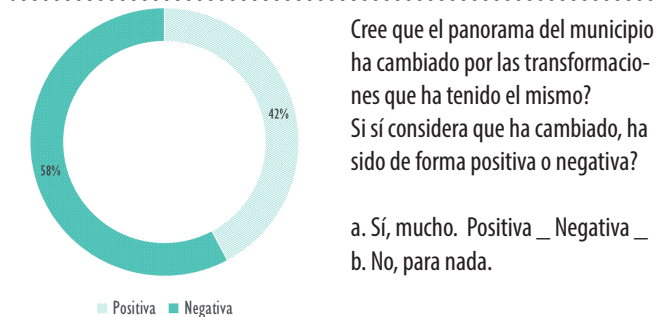
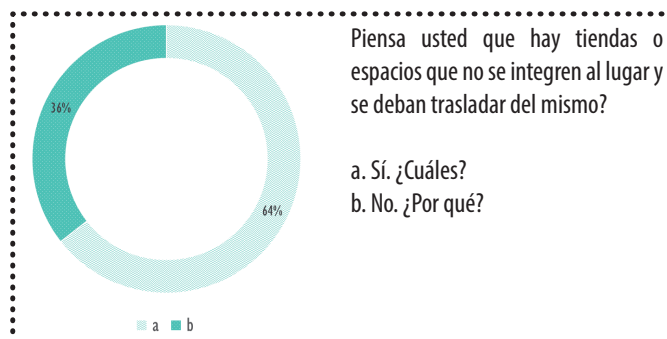
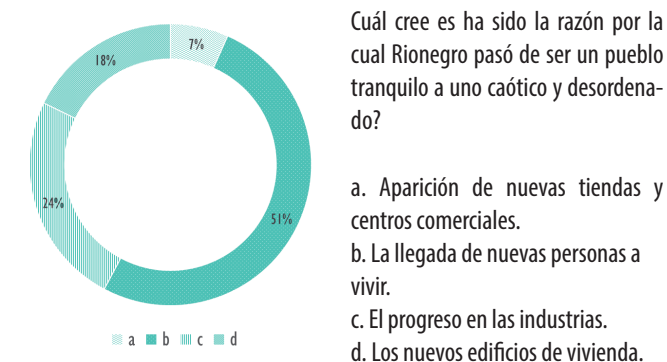
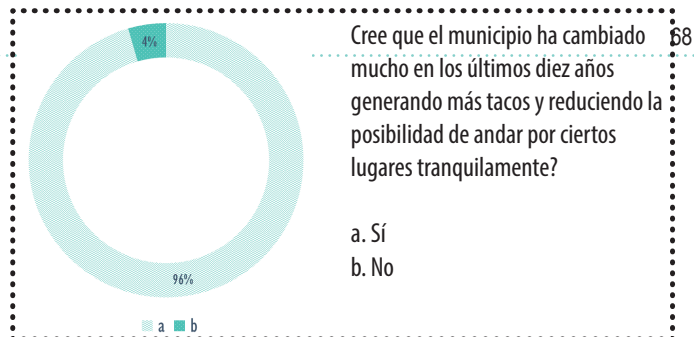
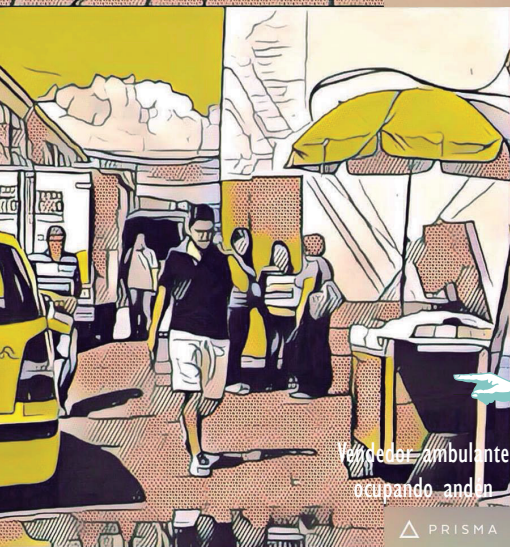
“La solución no es quitar las tiendas, la solución es mejorar los espacios.”



“No considero que hayan espacios que se deban trasladar porque están generando empleo y por consiguiente progreso.”



## MARCO METODOLÓGICO



## MOVILIDAD

Se habla de la movilidad tanto peatonal como vehicular, al igual sobre cómo una buena infraestructura afecta negativa o positivamente un entorno, además la relación entre la movilidad y la apropiación del espacio público y sus implicaciones en las dinámicas urbanas y sociales.

Se encuentra claramente que la problemática de movilidad está afectando directamente la calidad de vida los habitantes ya que cada vez son más vehículos ocupando el espacio, no hay un adecuada infraestructura para el peatón debido a que no hay andenes, o son estrechos o en mal estado.



“No hubo una planificación adecuada.”

“Hay calles muy angostas, es especial las que son cercanas al Parque Principal.”

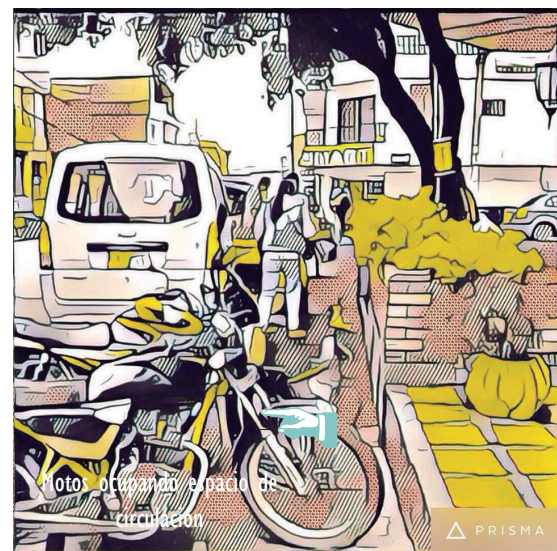


“Las calles existentes no se han diseñado ni estructurado para la actual población y para lo que se viene.”

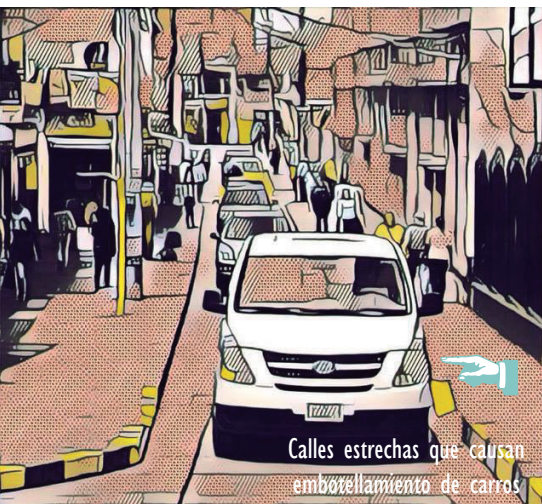
“Las calles existentes se diseñaron para un centro colonial sin carros, lastimosamente ya no cabemos las personas y los vehículos juntos.”



“Rionegro no fue planeado a futuro, esto hace que el crecimiento económico y urbanístico sobrepase la capacidad del carga del municipio.”



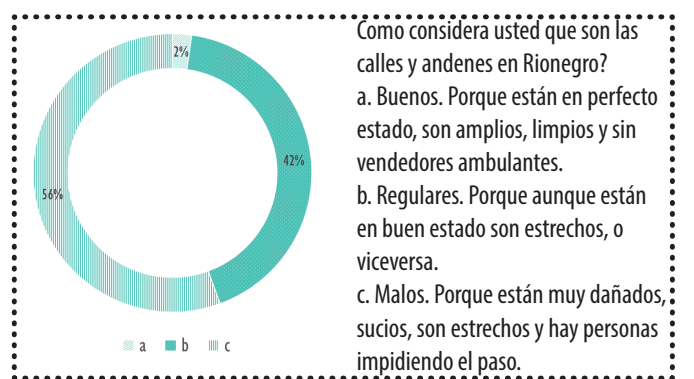
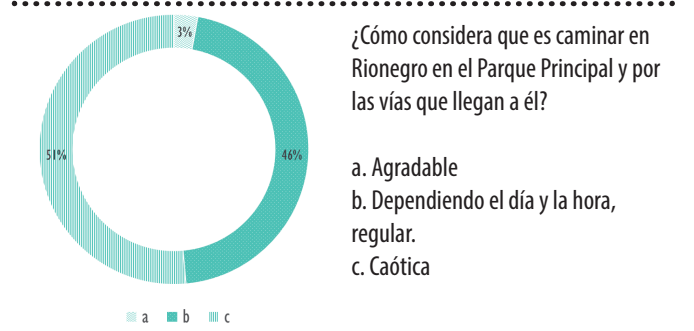
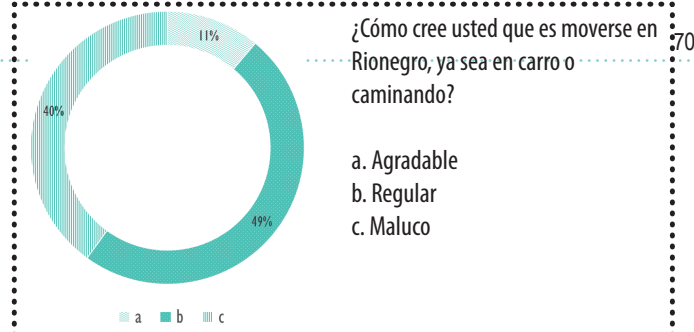
## MARCO METODOLÓGICO



PRISMA



PRISMA



## APROPIACIÓN ESPACIO PÚBLICO

El espacio público como el lugar destinado al uso social propio de la vida urbana, las interacciones entre el lugar, el sujeto y el paisaje a través de la apropiación del mismo, pero centrado en ese espacio de encuentro de lo público con lo privado, esa transición: cómo es, cómo se ve afectada por la infraestructura, por el uso del espacio público y cómo es la relación entre estos. Analizando desde esta apropiación del espacio público las relaciones afectivas y el uso del mismo, además de la compatibilidad del uso con el usuario.

Se comprueba que los andenes son pequeños y están en muy mal estado, por lo cual la gente no les agrada por su incomodidad y además de que es hasta más seguro andar por la calle, los parques rodeados por comercio son más concurridos que por aquellos que no, se ve basura en las calles lo cual indica que hay poco respeto por el espacio.



"Hay poco espacio para el peatón."

"No hay conciencia de espacio público, ni integración a la vida cotidiana, tampoco oferta cultural, y los espacios están en mal estado."



"El espacio público es casi nulo o está invadido por habitantes de la calle."

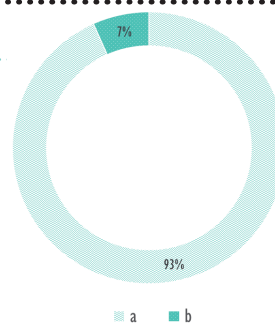


"Hay poco espacios público que elegir, y los que hay tiene poca seguridad, están sucios o no tienen mobiliario."

"Me gusta el espacio público que hay porque piensa más en las personas, aunque son muy pocos los que hay. Se necesitan más espacios recreativos y culturales."

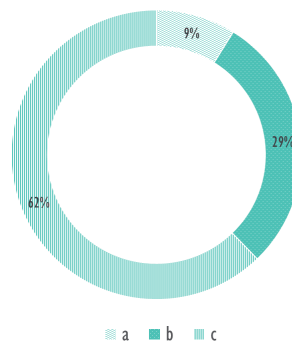


## MARCO METODOLÓGICO



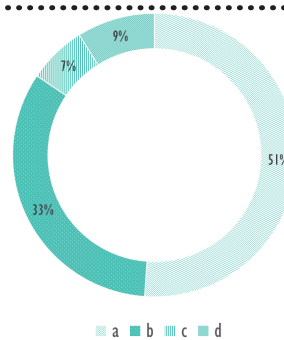
¿Cree usted que hay suficientes espacios públicos de calidad en Rionegro?

- a. Si. ¿Por qué?
- b. No. ¿Por qué?



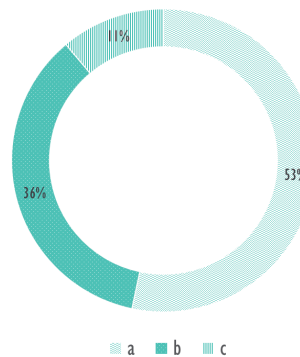
¿Qué tipo de espacio público frecuenta usted más?

- a. Parques
- b. Pasajes comerciales
- c. Aceras y calles
- d. Otros, ¿cuáles?



¿Qué tan frecuente usa usted los espacios públicos de Rionegro?

- a. Diario
- b. Dos veces a la semana
- c. Cuatro veces a la semana
- d. Nunca



¿Siente cariño y/o aprecio por el espacio público que usa?

- a. Si.
- b. A veces.
- c. No.

## RIONEGRO, TAREA DE TODOS

## IV. RIONEGRO, TAREA DE TODOS

### IV. I. ESTRATEGÍAS DE INTERVENCIÓN

La construcción de las estrategias espaciales busca identificar vocaciones del lugar y posibles proyectos a desarrollar, con el propósito potencializar el sector afectado mediante una propuesta espacial que elimine o disminuya la problemática trabajada en la investigación. Con la revisión de las unidades de paisaje y el trabajo de campo se proponen tres estrategias, las cuales derivan de una conclusión (por qué), tienen un objetivo (el qué), una estrategia (cómo), una justificación (para qué), dando lugar a un proyecto arquitectónico.



18: Parque Principal de Rionegro, 2014

## ESTRATEGIA N° I REVITALIZACIÓN CENTRO URBANO

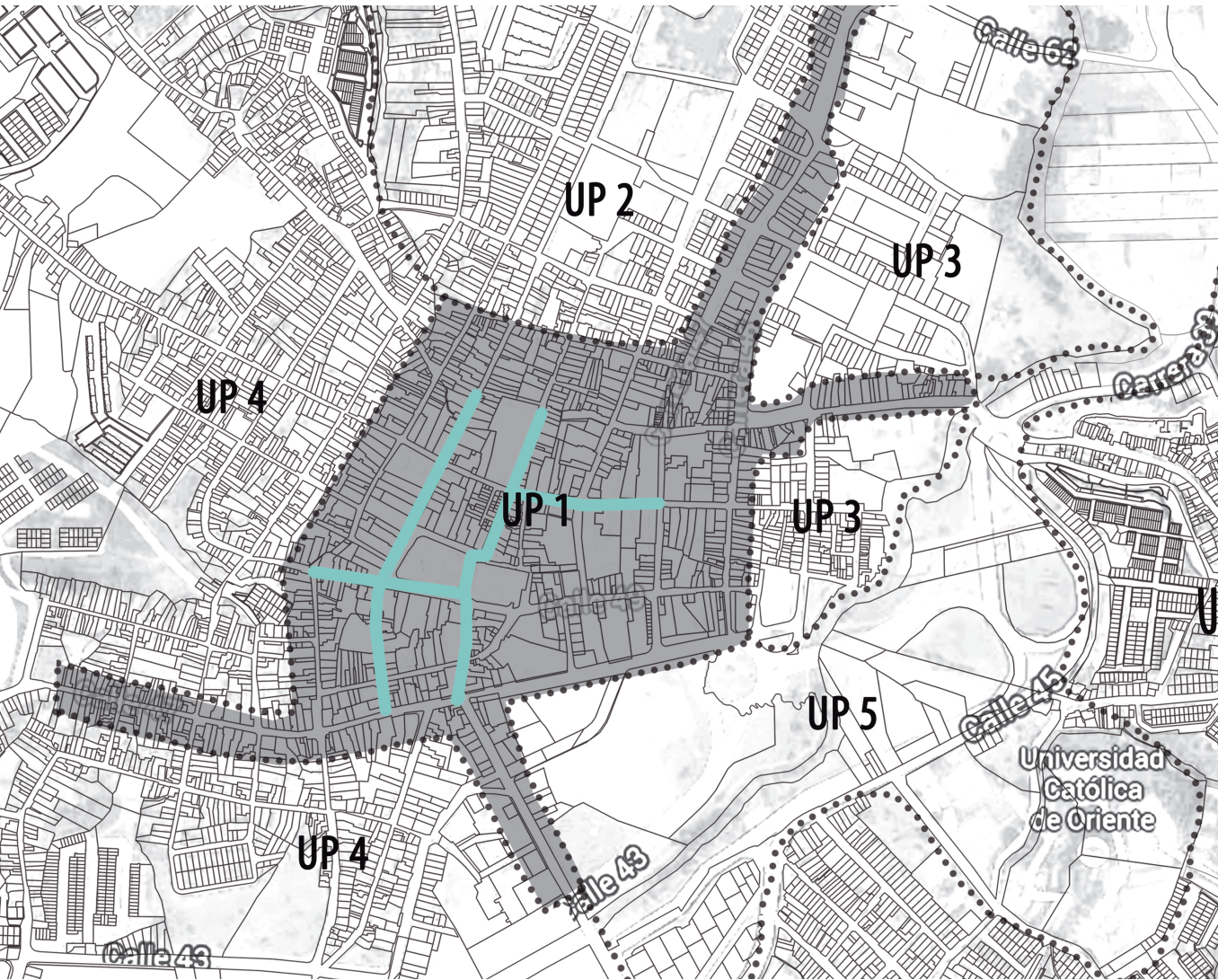
| CONCLUSIÓN   | OBJETIVO                  | ESTRATEGIA  | JUSTIFICACIÓN  | PROYECTO  |
|--|---------------------------|---|--|---|
| <p>Existe una gran apropiación por parte de los habitantes hacia el espacio público, sin embargo no se evidencia por el estado degradante de ciertos espacios, poco sentido de pertenencia y afecto por parte de los habitantes ya que la infraestructura del mismo es deficiente por lo cual no ofrece calidad espacial ni estética, generando desarraigo por el espacio. Aunque este sector es Patrimonial se evidencia un deterioro de la cultura, el Centro Histórico abandonado se cierra a la cultura y se abre al comercio y a los servicios generando incongruencias en los usos que traen consigo otros efectos en las dinámicas urbanas.</p> | <p><b>REVITALIZAR</b></p> | <p>Reutilizando infraestructura abandonada para la cultura y la integración social, que revitalicen la cultura y el patrimonio en el Centro Histórico, adecuando viejas casonas para espacio público o equipamientos de tipo cultural o recreativo, peatonalizando calles con una gran importancia histórica reanimando así zonas muertas y permitiendo el uso del espacio a los peatones y no al vehículo.</p> | <p>Busca disminuir los efectos negativos del progreso económico que ha tenido el sector en los últimos años, también una mejores apropiaciones del espacio público, que los habitantes lo cuiden y se sientan libres de usar el espacio que se les ofrece sin miedo a ser atropetados.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Proyecto de desarrollo Eje del Río (Avenida Azul), potencialización de la reubicación de los negocios informales de manera planificada.</li> <li>Semipeatonalización de las calles Santander y La Convención para la adecuada infraestructura que permita revitalizar el Centro Histórico y Rionegro.</li> </ul> |



Imagen Número 19: Carrera 48, 2014



Imagen Número 20: Avenida Laguna Azul, 2014



## ESTRATEGIA N° 2 ESTRUCTURACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA

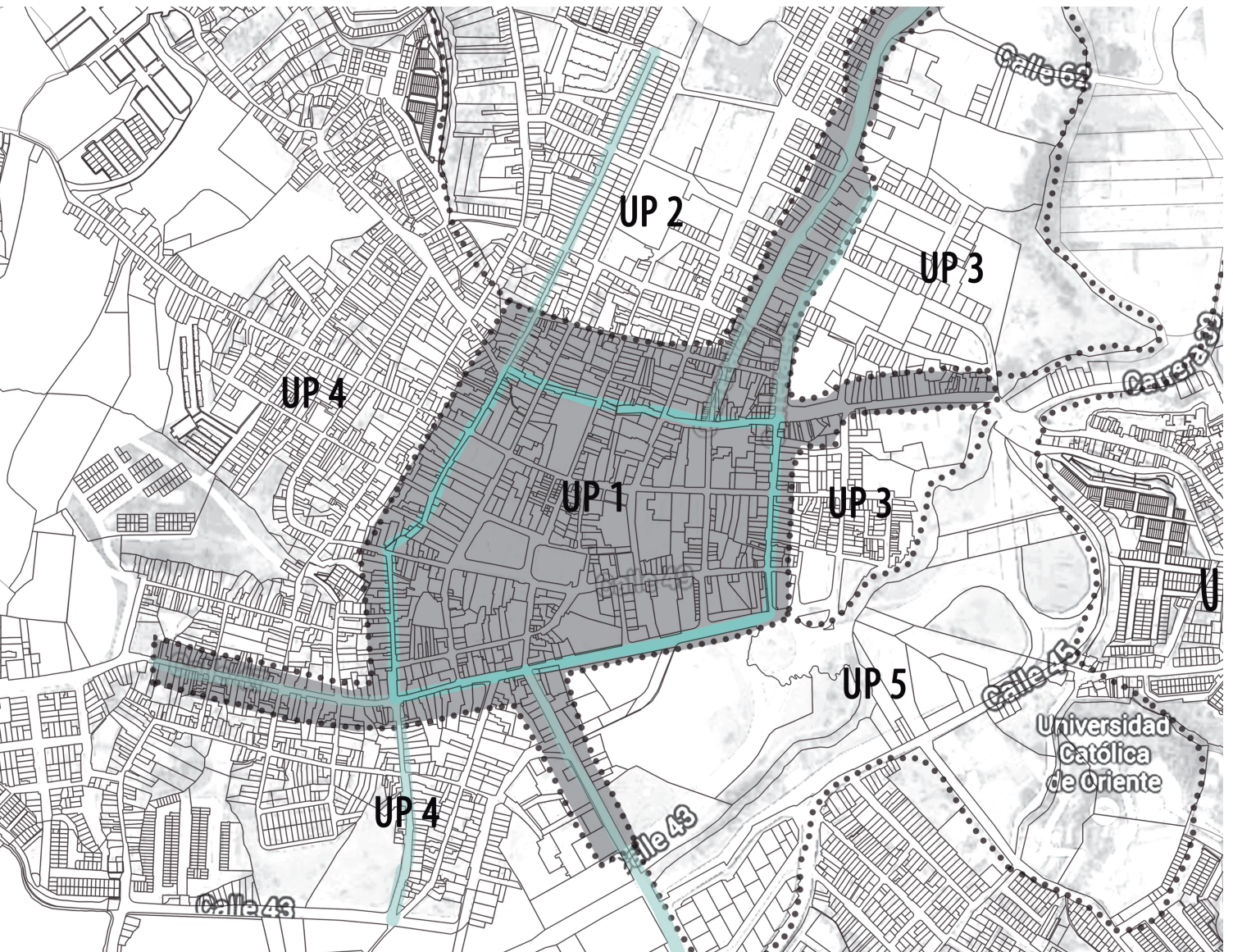
| CONCLUSIÓN  | OBJETIVO                  | ESTRATEGIA  | JUSTIFICACIÓN   | PROYECTO   |
|---|---------------------------|---|---|--|
| <p>El Centro Urbano como hoy se conoce todo está mal estructurado, tanto la infraestructura, como los equipamientos, las vías, los espacios públicos, no hay orden ni planificación adecuada para la cantidad de usuarios y usos que hay del Centro Urbano; y es por esto que se generan problemas en cuanto a la movilidad, la inequidad social, la seguridad.</p> | <p><b>ESTRUCTURAR</b></p> | <p>Creando un anillo vial central y otros complementarios alrededor del Parque Principal, que se necesita para suplir el embotellamiento de vehículos y definiendo así una isla peatonal central: Centro Histórico. De igual manera se debe implementar medidas de gestión de tránsito destinadas a mejorar el desplazamiento y circulación de todas las personas optimizando la capacidad y el funcionamiento de la infraestructura vial urbano.</p> | <p>Busca articular los diferentes sectores del municipio y así estructurar de manera más ordenada la movilidad en el sector, mediante una infraestructura que soporte el flujo vehicular que existe hoy y así evitar la entrada de vehículos al Parque Principal, para permitir una nueva valoración del paisaje original de Rionegro, tal como es casonas patrimoniales y paseos peatonales.</p> | <p>Anillo conformado por las siguientes vías: calle 46, calle 52 y calle 58.</p> |



Imagen Número 21: Carrera 47, 2014



Imagen Número 21: Carrera 47, 2014 (Vía principal de acceso al municipio)



## ESTRATEGIA N° 3 GENERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

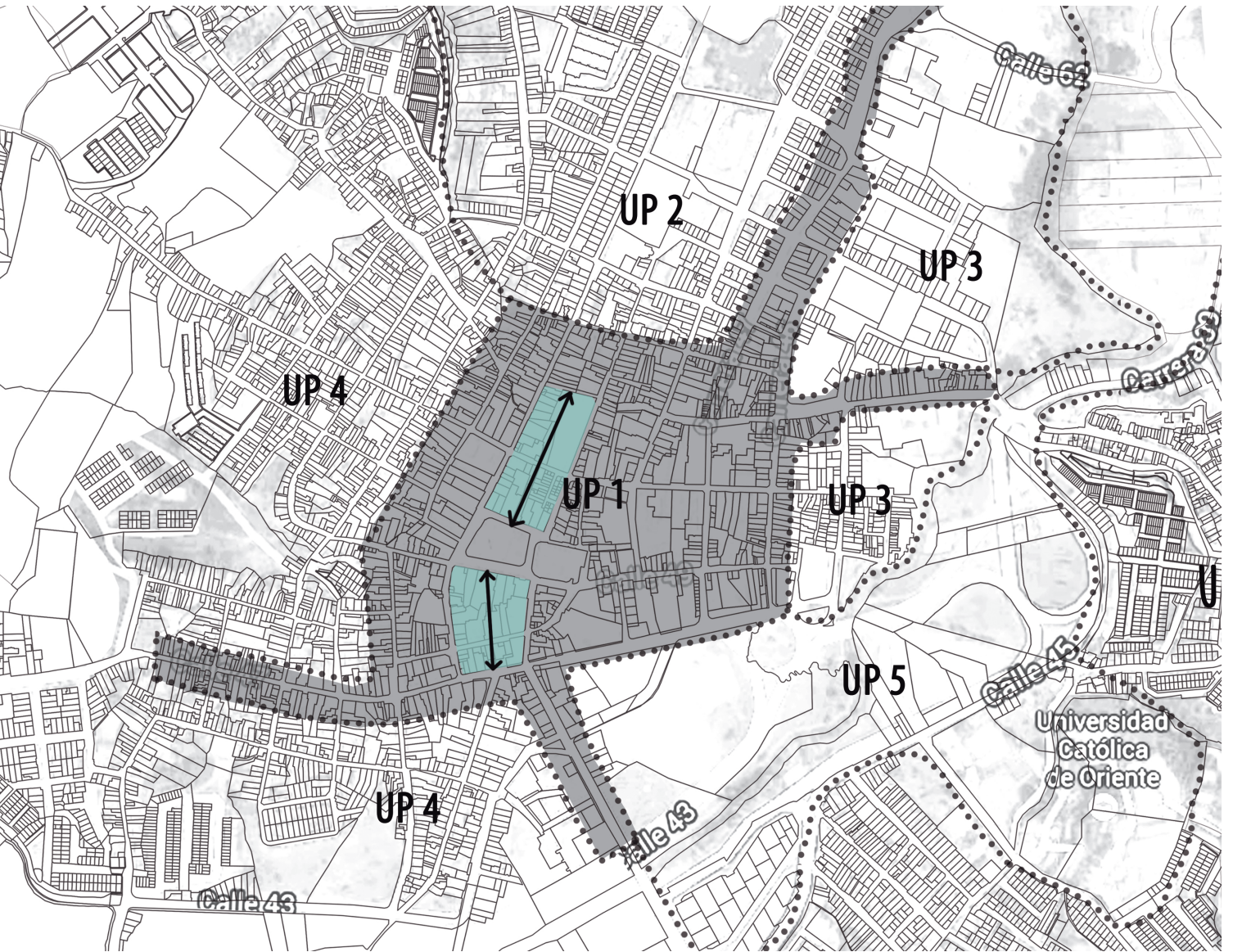
| CONCLUSIÓN  | OBJETIVO              | ESTRATEGIA   | JUSTIFICACIÓN  | PROYECTO                     |
|---|-----------------------|--|--|------------------------------|
| <p>El Centro Urbano de Rionegro (UP1) no cuenta con un espacio público apropiado para la categoría de ciudad en la que hoy se ubica. Son pocos los lugares que hay en el mismo que permita a los ciudadanos realizar todo lo que la ciudad ofrece: que el niño pueda jugar, que pueda haber fiesta, pueda haber intercambio económico y manifestación política. El Centro Urbano ofrece más espacio para el vehículo que para el peatón, se ha ocupado el espacio por artefactos que contaminan. Existe una carencia de espacio público para el encuentro y la interacción, los andenes y calles no están dotados con el mobiliario pertinente, tales como bancas, guía táctil.</p> | <p><b>GENERAR</b></p> | <p>Abriendo manzanas que estén ubicadas alrededor del Parque Principal, utilizando los existentes patios de las casas para la generación de calles peatonales, los cuales podrán estar acompañados del comercio que se desalójó de vías y andenes.</p> | <p>Buscar ofrecer al ciudadano, habitante o foráneo más espacios públicos y de calidad, potencializando además el Centro Urbano y permitiéndole retomar su carácter histórico y cultural. También suscitar una nueva imagen al mismo entre un nuevo diseño urbanístico, ecológico y casonas patrimoniales.</p> | <p>Boulevares Peatonales</p> |



Imagen Número 22: Parque San Francisco, 2016



Imagen Número 23: Calle 51 (Calle histórica La Convención), 2016



## IV. II. CONCLUSIONES

El cambio es inevitable, pero controlable y tratable si no se deja coger ventaja. Es importante estar alerta a lo que nos dice el territorio, lo explotamos y volvemos a explotar pero no lo cuidamos, y eventualmente el descuido trae sus consecuencias. Hay quienes comentan que el Oriente Antioqueño es un lugar tranquilo y maravilloso para vivir, pero esta apreciación ha cambiado en los últimos años debido al proceso, la llegada grandes industrias y empresas interesados en explotar un nuevo territorio, uno que ya tenía una razón de ser. Estos nuevos habitantes no solo marcan la tierra si no que fragmentan la manera de vida establecida al lugar donde llegan. Rionegro, es una ciudad grande en un cuerpo de pueblo pequeño; cada día crece más y más, y seguirá haciéndolo. Pararlo sería además de imposible un error para algunos.

¿De qué sirve el progreso de una ciudad si sus habitantes no progresan de forma positiva, con ella? A muchos gobernantes se les olvida unos de los principios del Ordenamiento Territorial: el bien común prima sobre el particular, y nuestro futuro está en manos de estos sujetos.

Rionegro desde siempre ha sido un municipio de industrias, grandes comercios y equipamientos importantes; sin embargo, no éramos tantos en aquella época. ¿Hasta que punto el derecho de ciudad es válido si opaca otros derechos de los ciudadanos? Cambiar no es malo, si es para bien, pero para qué cambiar para mal?

Rionegro ha sido objeto de diversos cambios físicos, sociales y culturales con la llegada del progreso, y con él la opacación de la cultura y el patrimonio, desde esa fragmentación hay, irónicamente, más turistas. Dejó de ser un pueblo del común para ser uno de los municipios más cotizados para vivir e invertir.

Los habitantes de Rionegro conscientes del cambio, sin importarles lo muy visitado que sea ya San Antonio o Llanogrande, tienen derecho a la calidad de vida que debería ofrecer una ciudad con tan grandes crecimientos, no sólo demográficos si no económicos. Los habitantes declaran que moverse por Rionegro es imposible, principalmente por el Parque Principal, y que son necesarios más espacios de esparción, en encuentro para el ocio y la educación.

Rionegro y su paisaje se ve afectado por aquellos foráneos en búsqueda de un lugar más tranquilo, un lugar diferente para su negocio. No significa que la llegada de mercados como el EXITO sea un error catastrófico, pero si deberían regularse los tipos de comercio, el número de tiendas del mismo tipo en una cuadra o en un barrio, la regulación del tránsito mediante el pico y placa, y la apropiación del espacio público por parte del vehículo y de los vendedores ambulantes.

El paisaje cambió, pero no de manera positiva, es un paisaje caótico, más pobre en recursos ambientales, más saturado, un paisaje donde la norma ha presionado su deterioro, un paisaje que requiere intervenciones urgente para una mejor apropiación por parte los usuarios, un paisaje que sea propio de la gente que sienta arraigo y afecto por el mismo, y así lograr cohesión social, comunidad y ciudad.

- (1) MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo. Epílogo: Paisaje, Cultura y Territorio. La Construcción social del Paisaje. p. 327-337
- (2) CONTRERAS, Camilo. Pensar el paisaje. Explorando un concepto geográfico. Trayectorias, vol. VII, núm. 17, enero-abril, 2005, p. 57-69.
- (3) RESTREPO, Santiago. Conferencia: El Éthos urbano. Parque Biblioteca Belén.
- (4) DELGADO, Manuel. El Espacio Público como Representación: Espacio urbano y social en Henri Lefebvre Oporto, Mayo 2013.
- (5) PULGARÍN, María Raquel. Conferencia: El Espacio Geográfico, objeto de estudio de la Geografía. Universidad Pontificia Bolivariana.
- (6) MIRALLES-GUASH, Carmen y CEBOLLADA, Ángel. Movilidad Cotidiana y Sostenibilidad, una interpretación desde la Geografía Humana. Boletín de la A.G.E.N.°50-2009, p.193-216.
- (7) (10) BUNGE, Verónica. La Capacidad de Carga en la planeación territorial: Una propuesta para su análisis Documento de Trabajo de la Dirección General de Ordenamiento Ecológico y Conservación de Ecosistemas, Instituto Nacional de Ecología, México. (2010)

- (8) ESPAÑOL, Ignacio. El Paisaje como percepción de las dinámicas y ritmos del Territorio. Paisaje y territorio. p. 203 - 226
- (9) LUGINBÜHL Yves, Las representaciones sociales del paisaje y sus evoluciones.
- (11) (13) Registro fotográfico tomado de Fotos Antiguas de Rionegro: <https://www.facebook.com/groups/antiguorionegro/?fref=ts>
- (12) Datos obtenidos de proyecciones de población 2005-2020, Dane  
[http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06\\_20/ProyeccionMunicipios2005\\_2020.xls](http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/ProyeccionMunicipios2005_2020.xls)
- (14) JACOBOS, Jane. Capítulo 4: Usos de las aceras  
Vida y Muerte de las Grandes Ciudades p. 55
- (15) Boletín CENSO General 2005 <http://www.dane.gov.co/files/censo2005/perfiles/antioquia/rionegro.pdf>
- (16) Fuente: Google Maps Streetview  
<https://www.google.it/maps/@6.153572,-75.374406,3a,90y,110.45h,70.54t/data=!3m6!1e1!3m4!1sViRzhlooB-J0XWh5LfZVXUQ!2e0!7i113312!8i6656>
- (17) Tomado de la noticia: El valle de San Nicolás o la ciudad difusa, <http://www.las2orillas.co/el-valle-de-san-nicolas-la-ciudad-difusa/>
- (18) Tomado de la noticia: Rionegro multiplicó por 3,4 sus licencias urbanísticas.  
<http://m.elcolombiano.com/rionegro-multiplico-por-3-4-sus-licencias-urbanisticas-XK3628374>
- (19) Documental: La otra voz de Rionegro Llanogrande 720, ,  
<https://www.youtube.com/watch?v=0cuFRHvM3To>

## ENTREVISTA N° 1

Duberney Pérez Echeverri

Coordinador de Espacio Público

### 1. ¿Cuál cree usted ha sido la mayor causa de la transformación de Rionegro?

La ubicación estratégica del municipio ha propiciado la realización y puesta en marcha de grandes macro proyectos como el aeropuerto internacional José María Córdoba y la Zona Franca, desencadenando el asentamiento de grandes empresas e industrias que consigo atraen la migración de un gran número de personas en busca de oportunidades de empleo. A su vez, dicha migración ha contribuido a la construcción de proyectos de vivienda para ofertar la gran demanda.

2. ¿Cree usted que Rionegro está planificado para que soporte todo lo que hoy en día exige, desde la infraestructura, lo ambiental, etc.?

Desde los inicios de la constitución de esta municipalidad, no se avizoró el crecimiento desmedido que hoy día se presenta en Rionegro, teniendo que afrontar la falta de visión que tuvieron nuestro primeros habitantes y gobernantes, a tal punto que en sectores se puede observar poca movilidad peatonal y vehicular; sin embargo, esta administración se está preocupando por resolver de manera eficaz los problemas que se han venido acumulando desde hace décadas, fortaleciendo el control urbanístico, la expedición de licencias de construcción, alternativas de movilidad vehicular y proyectos vanguardistas de infraestructura que cumplan los requerimientos ambientales normativos.

### 3. ¿Qué solución ve a la problemática de la movilidad?

Desde la administración municipal “Rionegro Tarea de Todos” se está apuntando a una recuperación efectiva de la ocupación indebida del espacio público, fortaleciendo la Subsecretaría de Seguridad y Espacio Público con el personal suficiente para tal fin, así como la consecución de un vehículo propio que garantice la incautación y retiro de los elementos que obstaculizan la libre movilidad en el espacio público.

Hoy día se tiene proyectado la construcción de un sistema masivo de transporte “Aero Móvil”, que no solo ayude a la problemática de la movilidad, sino que catapulte a Rionegro como una ciudad moderna e innovadora.

### 4. ¿Qué normatividad hay que regule el tema de la movilidad, el espacio público y los usos de suelo?

Ordenanza 018 de 2002, Acuerdo municipal 056 de 2011 (POT), Decreto municipal 1039 de 2000 y ley 810 de 2002, Código Nacional de Tránsito.

Estas normas expresan los requisitos y lineamientos para la ocupación del espacio público, así como las sanciones por su indebida ocupación, las zonas de saturación, regulación de los usos de suelo, plan de ordenamiento territorial del municipio.

5. ¿Cree que ha sido positivo el cambio que ha tenido el municipio? ¿Por qué?

Las transformaciones que ha tenido el municipio me parecen que son importantes para el mejoramiento de la calidad de vida de los Rionegreros, pues con el asentamiento de grandes empresas e industrias hay mejores oportunidades de trabajo, como también una mejor oferta educativa técnica, tecnológica y profesional. Todo este crecimiento también ha llamado la atención de importantes clínicas y centro médicos que permiten cubrir sin necesidad de trasladarse a la ciudad de Medellín en la mayoría de ocasiones, para intervenciones quirúrgicas y medicina especializada.

6. ¿Cuál cree que sea el futuro del municipio de Rionegro en términos de espacio público y movilidad?

Si se continua con las políticas de la actual administración municipal, ve con gran optimismo el mejoramiento de la movilidad, pues a solo 10 meses de iniciado este periodo se ha recuperado más de 3.000 metros cuadrados de espacio público que estaban indebidamente ocupados.

7. ¿Qué propuestas haría para mejorar movilidad y el espacio público en el municipio?

La puesta en marcha de un sistema de transporte masivo como lo tiene proyectado la actual administración municipal, el control estricto y permanente del urbanismo y la expedición de licencias de construcción, así como la recuperación efectiva de la ocupación indebida del espacio público y la no expedición de nuevas autorizaciones.

## ENTREVISTA N° 2

Jesús Emilio Duque Jaramillo

Estadista, actualiza datos POT, trabaja en planeación en licencias

1. ¿Cuál cree que ha sido la mayor causa de las transformaciones de Rionegro?

La mayor causa de la transformación en Rionegro ha sido la llegada de personas desplazadas y no, de Cocorná, San Carlos, San Luis, Argelia y otros municipios del lejano oriente entre los años 1990 – 2005, a causa de este fenómeno se transforma la economía, la cultura. (Ampliar información en el Anuario Estadístico de Rionegro del 2015, pág. 62, 63.)

2. ¿Cree usted que Rionegro está planificado para que soporte todo lo que hoy en día exige, desde la infraestructura, lo ambiental, etc?

Rionegro no fue planificado para el número de habitantes que hoy viven en el mismo, ni las actividades o construcciones que se realizan, sin embargo se está trabajando en toda la planificación de acuerdo con los problemas ambientales y a los de vivienda, basado en el Plan de Ordenamiento Territorial y Plan de Desarrollo, y se debe estar alerta y atento a todas las situaciones que se presenten para actuar y dar soluciones adecuadas.

3. ¿Qué solución ve a la problemática de la movilidad?

Diagnóstico 2.4.3 Pág. 27, 28, 31, 32

4. ¿Qué normatividad hay que regule el tema de la movilidad, el espacio público y los usos del suelo, y en qué consiste?

POT Pág. 18

Ley 388

5. ¿Cree que ha sido positivo el cambio que ha sufrido el municipio? ¿Por qué?

Ha sido positivo el cambio porque genera más empresas y por ende trabajo

Plan de desarrollo

6. ¿Cuál cree que sea el futuro del municipio en términos de espacio público y movilidad?

Actualizando pot

7. ¿Qué propuestas haría para mejorar la movilidad y el espacio público en el municipio?

Plan de desarrollo pag. 120

Plan vial, pag 28.

## ENTREVISTA N° 3

Mario Ávila

Funcionario de Planeación

1. ¿Cuál cree que ha sido la mayor causa de las transformaciones de Rionegro?

La principal causa fue llegada del aeropuerto José María Córdova trajo consigo más industrias y empresas y con ellas más trabajo y gente. Además la llegada de miles de desplazados de municipio cercanos en búsqueda de una mejor calidad de vida, trabajo y vivienda.

2. ¿Cree usted que Rionegro está planificado para que soporte todo lo que hoy en día exige, desde la infraestructura, lo ambiental, etc.?

preparándose.

3. ¿Qué solución ve a la problemática de la movilidad?

En el municipio se ha realizado un examen de movilidad visionado y adelantándose a las dificultades que se puedan presentar, se propone un sistema de transporte masivo, ciclorutas, andenes amplios, poniendo como prioridad al peatón ante el vehículo.

4. ¿Qué normatividad hay que regule el tema de la movilidad, el espacio público y los usos del suelo, y en qué consiste?

Esta información se puede encontrar en el Plan de Ordenamiento Territorial de Rionegro.

5. ¿Cree que ha sido positivo el cambio que ha sufrido el municipio? ¿Por qué?

Sí, porque a partir de estas transformaciones Rionegro está contemplado como municipio primera categoría entre los 30 de 1125 municipios de Colombia. Rionegro está orientando su PIB hacia mejoras del mismo.

6. ¿Cuál cree que sea el futuro del municipio en términos de espacio público y movilidad?

La actual administración está trabajándole principalmente a la recuperación del espacio público, para así mejorar la movilidad y la calidad del mismo.

7. ¿Qué propuestas haría para mejorar la movilidad y el espacio público en el municipio?

Recuperación del espacio público y un transporte masivo.

#### ENTREVISTA N° 4

MILLEY CAROLINA

Secretaria de transito

1. ¿Cuál cree que ha sido la mayor causa de las transformaciones de Rionegro?

La llegada de nuevos habitantes, el crecimiento de la economía, la industria, la recuperación de centros con atractivos turísticos y culturales.

2. ¿Cree usted que Rionegro está planificado para que soporte todo lo que hoy en día exige, desde la infraestructura, lo ambiental, etc?

-

3. ¿Qué solución ve a la problemática de la movilidad?

1. Proyectos de semaforización inteligente.
2. Ampliación de la plana de agentes de tránsito.
3. Implementación de señalización vial.
4. Creación de zonas azules (parqueo irregular).
5. Campañas viales educativas.
6. Estudios de movilidad, analizando frecuencias y flujos.

4. ¿Qué normatividad hay que regule el tema de la movilidad, el espacio público y los usos del suelo, y en qué consiste?

Resolución 1844

Resolución 769 del 2002

Resolución 1510

Resolución 1079 de 2010

5. ¿Cree que ha sido positivo el cambio que ha sufrido el municipio? ¿Por qué?

Si ha sido positivo porque Rionegro está creciendo, avanzando, tecnificando, se están implementando normas a nivel nacional, cada día es un municipio más llamativo para forastero y turistas como lugar de descanso y recreo.

6. ¿Cuál cree que sea el futuro del municipio en términos de espacio público y movilidad?

La integración de transporte público entre diferentes empresas, la construcción de la terminal de transporte y la adecuación de un transporte masivo.

7. ¿Qué propuestas haría para mejorar la movilidad y el espacio público en el municipio?

## ENTREVISTA N° 4

## VANESSA RÍOS

Ingeniera Química. Magister en Sostenibilidad

1. ¿Cuál cree que ha sido la mayor causa de las transformaciones de Rionegro?

El crecimiento económico en general del país, pero especialmente Antioquia. Y ese desarrollo económico trae consigo que hayan más empresas, que crezca la oferta y demanda, y por otro lado la expansión urbanística de Medellín que ya no soporta más, se ha trasladado a Rionegro, y al Oriente en general. Además de la expansión, la legislativa ambiental en Medellín ya no deja que las empresas emitan contaminantes, o que generen ruido, entre otros, por lo cual estas se trasladan a otros municipios donde aún haya espacio rural que ocupar.

2. ¿Cree usted que Rionegro está planificado para que soporte todo lo que hoy en día exige, desde la infraestructura, lo ambiental, etc?

No, definitivamente no. Rionegro obviamente si más empresas se acentúan acá, la gente se viene a vivir acá es dinero para la alcaldía porque son licencias que deben permitir, impuestos que las empresas deben pagar, entonces ese crecimiento económico avanza a un ritmo más acelerado que la planeación.

3. ¿Qué solución ve a la problemática de la movilidad?

Primero que todo para uno plantear soluciones tiene que entender el territorio y aquí no hay encuestas de movilidad (encuesta origen – destino). Primero hay que entender los patrones de la movilidad de la región, por dónde se mueve a gente, a qué horas se mueve la gente, qué tipo de gente se mueve, que tipo de estrato socioeconómicos se mueven en el espacio público, entre otros. Y después de ahí hay que fomentar el transporte público. Es decir, la solución no está en ampliar las vías, tampoco está en hacer más parqueaderos. La solución está en darle más prioridad al peatón, al ciclista y al transporte público, mediante rutas de transporte articulado, rutas extendidas, calles peatonales, calles de velocidad reducida. Es importante también incentivar a la vida barrial, es decir, que en un barrio uno pueda encontrar todo, el banco, la papelería, un centro de salud, colegio, pero en Rionegro todo se concentra en el Parque Principal, una sana mezcla de usos me parece primordial.

4. ¿Qué normatividad hay que regule el tema de la movilidad, el espacio público y los usos del suelo, y en qué consiste?

-

5. ¿Cree que ha sido positivo el cambio que ha sufrido el municipio? ¿Por qué?

No. En lo económico siento que hay más oferta laboral, antes la gente se tenía que desplazar a Medellín, y esa oferta de trabajo es mano de obra no calificada la mayor parte. Pero en el urbanismo no, el precio de la tierra es carísima, Rionegro se volvió muy caro para vivir. Dicen que vivir es un lujo, y no quiere el que quiera si no el que pueda.

Un cambio negativo es que se ha perdido el patriotismo, el aprecio a Rionegro, como es gente que viene de todas partes, y los rionegreros cada vez son mínimos. Se supone que entre más gente, más oferta cultural, pero en Rionegro nunca ha habido y actualmente tampoco hay. A parte de la poca oferta cultural, y de espacios para la integración, no hay apropiación por parte de los habitantes. Sin embargo, los espacio deportivos so han mejorado mucho, coliseos, canchas, gimnasios al aire libre, pista de patinaje.

Yo creo que el centro de Rionegro mejoraría si tuviera una mejor oferta cultural, es que lo que pasa en Rionegro es el efecto dona: de día hay mucha gente porque trabajan, porque pasan; pero en la noche se hace un hueco, porque esta gente se va a las afueras y el centro muere. Rionegro muere después de las 6pm o 7pm y a la gente le da miedo porque es muy sólo.

6. ¿Cuál cree que sea el futuro del municipio en términos de espacio público y movilidad?

Rionegro lastimosamente no aprende de las ciudades como Medellín, que dice a gritos que no cometa los mismos errores que ella cometió pero lo comete: no crecer en la ladera si no densificar en el centro, edificios de 5-8 pisos, pero mezclarlo con espacio público, transporte pública, con oferta cultural y económica, un zócalo público y el resto de pisos en vivienda. El futuro depende mucho de las administaciones.

7. ¿Qué propuestas haría para mejorar la movilidad y el espacio público en el municipio?

Mejorar el espacio público, ofreciendo cultura en el mismo.