

Revista B33 Arquitectura. Universidad del Tolima. Número 4, 2019. ISSN 2390-0563

Manifestación de crisis en accesibilidad y movilidad peatonal del barrio Cadis de Ibagué, Colombia

Diana Marcela Cárdenas Patiño

Universidad del Tolima

E-mail: m.on.dragora@hotmail.com

Director del trabajo en curso: Andrés Ernesto Francel Delgado

aefrancel@ut.edu.co

RESUMEN

La crisis originada por el cambio de uso en las condiciones de habitabilidad del barrio Cadis de Ibagué, han creado un desequilibrio entre el estado de ocupación del espacio público y las condiciones de accesibilidad para la movilidad peatonal en el borde artificial norte de la carrera Quinta. El caos generado en el entorno urbanístico y en los corredores de desplazamiento de los habituales transeúntes del sector ha incentivado este artículo, a través de la reseña del impacto causado para llegar a proponer un plan de intervención que permita la recuperación de los andenes y zonas de desplazamiento urbano con el fin de mejorar la seguridad, confort y autonomía de todos los peatones.

Palabras Clave: Movilidad Peatonal, Peatón, Accesibilidad, Cadis, Espacio Público, Área de Intervención.

ABSTRACT

The crisis caused by the change of use in the conditions of habitability of the Cadis of Ibagué district, have created an imbalance between the state of occupation of public space and conditions of accessibility to pedestrian mobility at the edge artificial North of the fifth race. The chaos generated in the urban environment and in the corridors of displacement of the usual passersby of the sector has encouraged this article, through the review of the impact caused to propose a plan of action that will allow the recovery of the docks, areas of displacement urban in order to improve safety, comfort and autonomy of all pedestrians.

Key Words: Pedestrian Mobility, Pedestrian, Accessibility, Cadis, Pubic Area, Area of Intervention.

1. INTRODUCCIÓN

La propuesta sobre manifestación de la crisis de accesibilidad y movilidad peatonal tiene que ver el Espacio Público como el principal elemento articulador entre la construcción urbanística y la convivencia, porque es allí donde se refleja con mayor fuerza y frecuencia el desequilibrio de la localidad y de la urbanidad. Visto así, es oportuno advertir que la ciudad es el espacio público donde el poder se hace visible, donde la sociedad se fotografía, donde el colectivo se materializa (Habermas (1993), citado por Borja y Muxí 2000:13),

En esta dinámica en la que se reconoce el derecho y la posibilidad de acceder a las ofertas urbanas, aparece el intercambio, usos, servicios, mercado de productos e ideas, aunadas a las pautas culturales y el civismo, las cuales hacen surgir las necesidades del uso común del espacio público, con la consabida trasgresión de normas y roles, muy comunes, cuando el cambio y el progreso lo obligan. No hay que olvidar que el espacio público le da carácter e identidad a la ciudad, permitiendo reconocerla, vivirla y conservarla en la memoria de sus habitantes, en sus entornos culturales, naturales y patrimoniales. Este espacio, percibido como un vacío con forma, está conformado por edificaciones y los elementos que las bordean, esto es, los espacios de circulación y tránsito, recreación y deporte, reunión e interacción social, contemplación y disfrute del paisaje y la naturaleza (Borja, J.2001: p 21).

Sin embargo, en las últimas décadas el espacio público urbano de la ciudad de Ibagué y en particular en el sector del barrio Cadis, viene presentado conflictos asociados al impacto del crecimiento acelerado y desordenado del desarrollo urbano. Hay una crisis del espacio público en sus dos dimensiones: como elemento ordenador y polivalente, como lugar de intercambio y de vida colectiva y también como elemento de continuidad, de articulación de las distintas partes de la ciudad, de expresión comunitaria, de identidad ciudadana. Su análisis busca dilucidar los pormenores del caos urbanístico y los problemas en la accesibilidad y movilidad peatonal reinantes, con el fin de aplicar el diseño universal de la movilidad, donde el único y real propósito es simplificar la vida del peatón, para, finalmente, llegar a la generación y puesta en marcha de estrategias innovadoras y de gran impacto que permita la recuperación del área de intervención comprendida en el borde artificial de la Carrera 5ª, al norte del barrio Cadis de Ibagué.

2. METODOLOGIA

Este trabajo busca mostrar las consecuencias de la crisis urbana originada por la ocupación desordenada del espacio público que ha impedido la normal accesibilidad y movilidad peatonal por la Carrera Quinta de Ibagué, conociendo de manera general las teorías y normas que se relacionan con esta temática y un esbozo de la movilidad peatonal en el barrio Cadis, para llegar hacer, mediante una metodología

cualitativa de tipo descriptivo, una reflexión crítica sobre los procesos de acción urbanística, contemplando una de sus estrategias, la renovación urbana y con ella, la intervención en el espacio público. Con este propósito, esta tarea investigativa se divide en dos etapas, relacionadas con una metodología de análisis particular, donde la primera se dedica al estudio del área de influencia, mientras la siguiente hace una reseña diagnóstica del área de intervención, empleando, para este propósito la consulta de fuentes primarias (acuerdos municipales y testimonios), documentales (Planos de la ciudad), cartográficas (mapas), iconográficas (fotografías e ilustraciones) y bibliográficas, en la que se compila toda la información pertinente al estudio.

El análisis de la información se hace a través de los siguientes escenarios:

- Descripción del área de influencia: Recreación de la imagen actual del barrio Cadis con identificación y declaratoria del estado de bienes inmuebles de interés social, comercial y cultural, al igual que los espacios de movilidad vehicular y peatonal como elementos de análisis de las manifestaciones de crisis de ciudad.
- La accesibilidad en la movilidad peatonal: Reseña diagnóstica del área de influencia a través de los elementos artificiales o construidos para la circulación peatonal como andenes y vías peatonales destinadas al tránsito de los peatones, captados a través de imágenes fotográficas para explicar sus características y su funcionalidad. (Guía IDU, 2005:15)
- Intervención del espacio para la movilidad peatonal. Propuesta evaluativa de la situación actual con las ilustraciones de la imagen deseada, jerarquizando posibles soluciones a la accesibilidad y movilidad peatonal y poder dar solución a las manifestaciones de crisis de ciudad.

3. VISIÓN GLOBAL DEL BARRIO CADIS

Cadis es un barrio con marcada identidad en las estructura urbana de Ibagué, pero sus tradicionales caracteres urbanos, culturales, comerciales, sociales y de movilidad han experimentado una progresiva modificación debido a la penetración de los usos del suelo y su función como sector tradicional de la capital tolimense, puesto que la ciudad de hoy, como expresión del crecimiento no planificado, parece perder paulatinamente sus espacios significativos (Aguilera, 1993).

El Barrio Cadis, según la delimitación establecida por el Acuerdo 041 de 1993 del Concejo Municipal, cuenta con unos bordes claramente definidos. Al norte la carrera 5ª, al oriente la calle 37, al occidente la Normal de Señoritas (hoy Colegio Liceo Nacional) con la calle 31 y al sur, la avenida del Ferrocarril, fue fundado y urbanizado en el año 1953 por Don Aníbal Yamure, frente al nuevo Colegio San Simón, en unos terrenos pertenecientes a una fábrica de ladrillos, obedeciendo a los intereses de la clase alta ibaguereña, de la época, de buscar un mayor espacio de tranquilidad. “En sus comienzos fue concebido como barrio residencial de calles

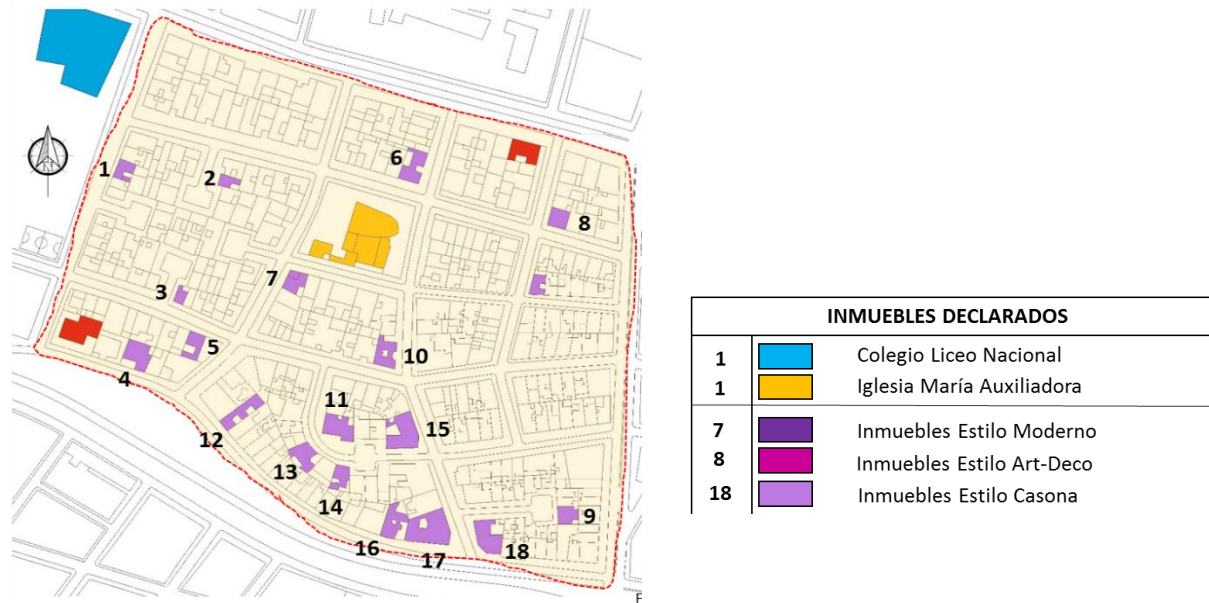


Figura 2. Red de inmuebles de interés cultural del barrio Cadis de Ibagué. Elaboración propia. 2017.

Desde una perspectiva morfológica el barrio Cadis, de acuerdo con Aguilera (1993: 162), aparece como un trapecio que se deforma hacia el sur para adaptarse a la topografía de la zona. La geometría interna del mismo está dominada por las calles 34 y 35, vías de morfología sinuosa y de sentidos divergentes que se articulan en el espacio público de la iglesia, al centro del barrio. Con excepción de la carrera 4ª K, que se continúa con otros sectores de la ciudad, las vías se rematan en este lugar. Tales calles poseen andenes amplios que incluyen una franja arborizada, confiriendo un ambiente especial al sector. Así, por ejemplo, la carrera 4ª I, paralela a la Avenida del Ferrocarril describe un trazado sinuoso que conforma un balcón urbano. Algunas de las vías del barrio presentan “CUL-DE-SAC”, espacios que perforan la manzana y rematan en patios semi-públicos de generosas dimensiones, los cuales se convierten en elementos ambientales importantes que caracterizan este sector urbano ibaguereño.

4. ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD PEATONAL

Frente a los requerimientos mínimos para que el peatón pueda transitar agradable y seguramente por la ciudad, se debe tener en cuenta que el ordenamiento vial y todos los elementos que componen el contexto urbano, necesitan estar diseñados y organizados para permitir el uso apropiado del espacio público y el modo de transporte a todos los usuarios, en igualdad de condiciones, con el fin de mejorar su calidad de vida. En la medida que el espacio público sea apto para el uso de todos los peatones, sin distinción, se logra una mayor cobertura de participación y

apropiación de la colectividad ciudadana frente a la problemática de la movilidad peatonal por Ibagué.

La accesibilidad se entiende como “la facilidad en el desplazamiento de los peatones para acceder o interactuar en un espacio público. En términos prácticos implica que los peatones logren: llegar, ingresar, usar, salir, de los espacios de origen o destino referidos a intereses particulares” Guía práctica de movilidad peatonal (2010: 15). En consecuencia, la movilidad peatonal tiene como objetivo principal simplificar la vida del peatón, para lo cual, el entorno construido debe contemplar la posibilidad de ser utilizado por el mayor número de peatones como sea posible a un costo mínimo, beneficiando a todas las personas de diferentes edades y capacidades.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, se devela la falta de accesibilidad e inmovilidad peatonal en el barrio Cádiz al contemplarlo como un espacio que ha ido transformándose caóticamente de un uso residencial a uno comercial, orientado preferentemente a la prestación de servicios médicos a través de innumerables consultorios, centros médicos, clínicas, laboratorios clínicos, cafeterías, restaurantes, droguerías, Empresas e Institutos Prestadores de Salud, entidades bancarias, ventas de vehículos, funerarias y otros más negocios que han cambiado el uso del suelo, desconociendo las normas de protección del patrimonio urbano. Así, todo este amontonamiento de empresas y locales médico asistenciales ha generado la proliferación de vehículos parqueados indebidamente, aunado a la presencia de vendedores ambulantes que hacen imposible el libre tránsito por aceras y vías del sector, particularmente en el borde norte correspondiente a la carrera quinta, como lo evidencia la Figura 3.

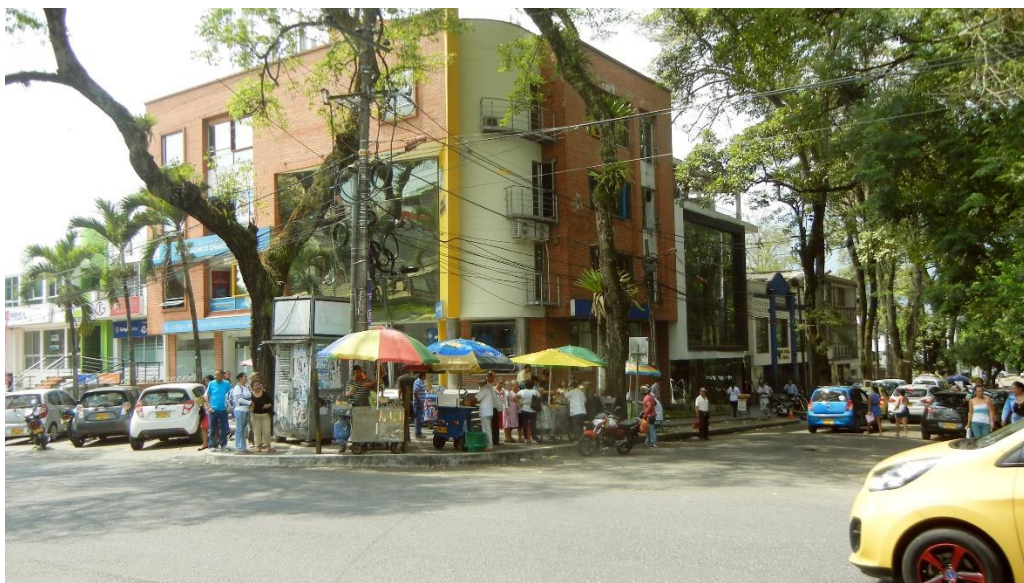


Figura 3. Carrera 5ª. Foto propia. 2017.

En esas condiciones, el contexto urbano debe relacionarse con el peatón mediante la creación de espacios y de ayudas para la movilidad del usuario, basados en las condiciones de seguridad, confort y autonomía. Solamente la transitabilidad estará asegurada, si la cantidad y las características de los elementos que el peatón encuentre en su recorrido, tenga facilidad para accederlos. Sin embargo, la calidad de los andenes, vados, separadores, bocacalles, rampas, escaleras y demás elementos de la infraestructura peatonal no corresponden a las exigencias mínimas de seguridad y confort que debían tener, además de estar ocupados permanentemente por vehículos estacionados y vendedores ambulantes, todo con la permisividad de las autoridades municipales y la policía de tránsito. Así, por ejemplo, los andenes, como elementos destinados a la permanencia y circulación de peatones no cumplen con los requisitos enmarcados en la escala urbana, de tal manera que, si el ancho de andén es igual a o menor a 2 metros su conexión con el vecino no se puede realizar mediante un vado, debe hacerse con otro recurso como deprimir o alabear la esquina en las zonas de boca-calles.

5. INTERVENCIÓN DEL ESPACIO PARA LA MOVILIDAD PEATONAL

A partir del trabajo de observación sobre el problema de la accesibilidad y movilidad peatonal, se encontró que el sector que forma el borde norte del barrio Cadis, sobre el corredor de la carrera Quinta comprendido entre las calles 31 y 37, con andenes que miden entre ocho y trece metros de ancho, se convirtiera en la situación propicia para que propietarios, comerciantes, vendedores ambulantes lo vengyan utilizando para ubicar sus negocios y los conductores de vehículos particulares lo hayan convertido en zona de estacionamiento público. Como lo menciona Borja (2000), se deben crear espacios incluyentes en donde se facilite la relación e interacción de los habitantes de una misma ciudad, y de esta manera realizar propuestas tendientes tanto a la priorización del peatón como del ser humano que habita el espacio dentro de la ciudad, hacia una sostenibilidad urbana. No debemos olvidar que la movilidad debe estar ligada a las personas que deben o desean desplazarse, no a los medios empleados para ello, ni a las consecuencias que los desplazamientos puedan tener.

Según el IDU (2005: 15), la intervención de la movilidad peatonal es un proceso integral que incluye una ergonomía especial para facilitar que los espacios de adapten al usuario siendo seguros, confortables y autónomos. La seguridad se da, tanto en la infraestructura física como en el espacio por donde se transita sea conveniente en términos de sana convivencia social, generando confianza al utilizarlos. Los andenes deben tener definida la franja de circulación, sin estar interrumpidos por obstáculos de señalización, ni equipamiento urbano ni infraestructura viaria; además, en condiciones climáticas extremas debe garantizar la movilidad contando pisos con texturas que garanticen la adherencia y drenajes que eviten los estancamientos de agua y permitiendo su uso continuo, de día y de noche, manteniendo buena iluminación. La movilidad peatonal se asegura mediante

la implantación de rebaje de bordillos y pasos de peatones en las zonas más transitadas, mejora de zonas de pendientes inadecuadas o pavimento en mal estado, junto a la adecuación de paraderos.

La intervención del espacio público para la movilidad se concreta en la propuesta de convertir el borde norte del barrio Cadis en el paseo peatonal de la Carrera 5ª (ver Figura 4). La sección de los andenes comprendidos entre las calles 31 a 37 dará cabida a este proyecto que mezcla los temas paisajístico, comercial, vehicular y de movilidad peatonal, dado que cuenta con todas las características para un espacio de excelentes condiciones de confort, seguridad. Contendrá una franja de circulación peatonal funcional de uso obligatorio en todos los andenes, la cual estará libre de obstáculos, incluso de alcorques, postes y mobiliario urbano en general, con un trazado sencillo y predecible para el transeúnte, sin cambios de nivel, ni interrupciones o escalones imprevisibles.

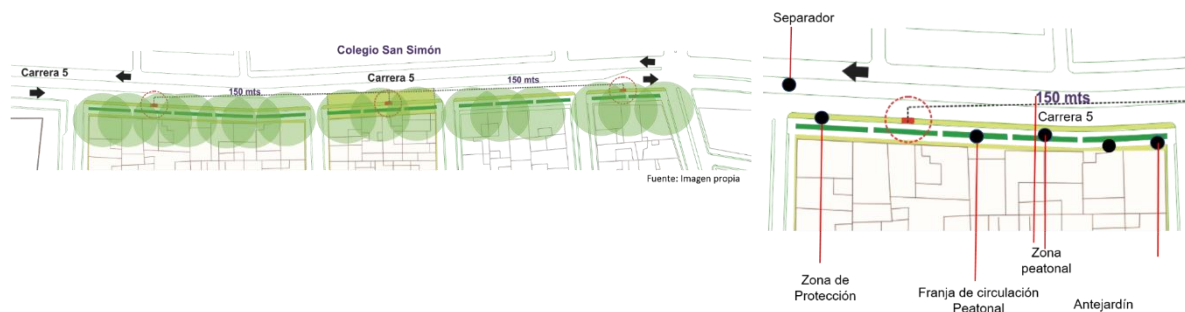


Figura 4. Paseo peatonal por la Carrera 5ª. Elaboración propia 2017

6. CONCLUSIONES

Cadis, barrio tradicional, considerado como zona de conservación patrimonial, localizado en un entorno residencial y comercial de Ibagué, experimenta en las últimas décadas un proceso de transformación y cambio de uso, producto de la proliferación de entidades de salud que impulsaron la apertura de laboratorios, oficinas, clínicas, bancos y otros establecimientos comerciales, cuando sus propietarios originales, impulsados por nuevas promociones inmobiliarias, encontraron espacios residenciales modernos y zonas exclusivas para organizar su lugar de residencia.

La accesibilidad a la movilidad peatonal tiene como propósito fundamental asegurar la tranquilidad del transeúnte haciendo que las vías y espacios de movilidad le brinden seguridad, confort y autonomía con el fin de materializar las relaciones sociales y la expresión de la calidad de vida de las comunidades urbanas. Se entiende, entonces, que es la facilidad en el desplazamiento de los peatones para acceder o interactuar en un espacio público, logrando llegar, ingresar, usar y salir, de los espacios de origen o destino referidos a intereses particulares.

A través de la intervención del espacio para la movilidad peatonal bien fundamentada y tras la creación de andenes con una franja definida de circulación peatonal, libre de obstáculos, de trazado y uso continuos, da pie al inicio de una ciudad más humanizada y sostenible que es el fin al que deberíamos llegar.

BIBLIOGRAFIA

CONCEJO MUNICIPAL DE IBAGUE. Acuerdo 041 de 1993.

AGUILERA, César Augusto. Barrios del siglo XX en el país. Colcultura: 1993.

BORJA, Jordi. El gobierno del territorio de las ciudades latinoamericanas. *Revista Instituciones y Desarrollo* [En línea], Barcelona: IIGOV, 2001, n° 8 y 9. <www.iigov.org/id/index.drt>. [15 marzo 2007].

BORJA, Jordi y MUXÍ, Zaida. El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona: 2000. Recuperado de: www.esdi-online.com/repositori/public/dossiers/DIDAC_wdw7ydy1.pdf .

Habermas, Jürgen. *The Structural Transformation of the Public Sphere. An Inquiry into Category of a Bourgeois Society*. MIT Press, Cambridge, Massachusetts. 1993.

INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO DE BOGOTA. IDU. Guía Práctica de la movilidad peatonal urbana, Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá IDU. Bogotá, 2005. p. 15

TRUJILLO MUÑOZ, Augusto. Ibagué: Ayer, Hoy y Mañana. Taller del Espacio Urbano: Restauración y Arquitectura. Bogotá: TEURA, P, 63.