

## **El municipio de Itagüí como eje de movilidad sostenible**

Julián David Jaramillo Vásquez\*

### **Resumen**

La diversidad de estudios sobre movilidad sostenible a nivel internacional y nacional, son una fuente de incentivo para que en el municipio de Itagüí se desarrolle una dinámica de desplazamiento que sea amigable con el medio ambiente y al mismo tiempo permita la mejora de la calidad de vida de los habitantes del área metropolitana, en una lógica conjunta de sostenibilidad.

**Palabras Claves:** Área Metropolitana, Municipio de Itagüí, Movilidad Sostenible

### **Antecedentes destacados**

El tema de la movilidad urbana sostenible ha tomado relevancia en la agenda pública, en este artículo se hace énfasis en la necesidad de mejorar las políticas dentro del municipio de Itagüí para responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de manera segura y compatible con la salud humana y el medio ambiente, comprometiendo a las generaciones presentes y futuras, para abordar esta investigación en primer lugar se resalta la importancia de conocer cuál es la connotación del municipio de Itagüí dentro del área metropolitana, por ello en los antecedentes se abordan estudios previos sobre el área metropolitana, la movilidad y la sostenibilidad.

Según el Art. 319 de la Constitución Política Nacional

Cuando dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas, que den al conjunto características de un área metropolitana, podrán organizarse como entidad administrativa encargada de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad; racionalizar la prestación de los servicios públicos a

---

\* Artículo como fin de seminario de la Universidad Externado de Colombia en la Maestría en Planeación Territorial y Dinámicas de población, Itagüí - Antioquia, 2019

cargo de quienes la integran y, si es el caso, prestar en común algunos de ellos; y ejecutar obras de interés metropolitano. La ley de ordenamiento territorial adoptará para las áreas metropolitanas un régimen administrativo y fiscal de carácter especial; garantizará que en sus órganos de administración tengan adecuada participación las respectivas autoridades municipales; y señalará la forma de convocar y realizar las consultas populares que decidan la vinculación de los municipios. Cumplida la consulta popular, los respectivos alcaldes y los concejos municipales protocolizarán la conformación del área y definirán sus atribuciones, financiación y autoridades, de acuerdo con la ley. Las áreas metropolitanas podrán convertirse en Distritos conforme a la ley (Constitución política de 1991).

Conforme a lo descrito con antelación se entiende que el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, integra económica, física y socialmente los municipios de Medellín, Caldas, La Estrella, Sabaneta, Itagüí, Envigado, Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, por ende la planeación y proyección se realiza para el desarrollo de estos municipios, formando un solo complejo urbanístico o una gran metrópoli.

La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial en su Art. 10, describe los esquemas asociativos territoriales, mencionando que las áreas metropolitanas hacen parte de dichas asociaciones, a su vez las regiones administrativas y de planificación, las regiones de planeación y gestión, las asociaciones de departamentos, entre otros (La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, 2011)

Por otra parte, la ley 1625 de 2013 expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas, en su Art 2, describe el objetivo de la constitución de Áreas Metropolitanas

Artículo 2°. Objeto de las Áreas Metropolitanas. Las Áreas Metropolitanas son entidades administrativas de derecho público, formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo, vinculados entre sí por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas, culturales y tecnológicas que para la programación y coordinación de su desarrollo sustentable, desarrollo humano, ordenamiento territorial y racional prestación de servicios públicos requieren una administración coordinada

El Área Metropolitana del Valle de Aburrá tiene una extensión de 1.152 km<sup>2</sup>, con una población total conformada por los 10 municipios de 3.72 millones de personas (El Colombiano, 2018). En este orden de ideas, se pretende hacer énfasis en el municipio de Itagüí que hace parte del principal eje urbano del Área Metropolitana del Valle de Aburrá porque está dentro de los municipios con mayor territorio y número de habitantes (273.900

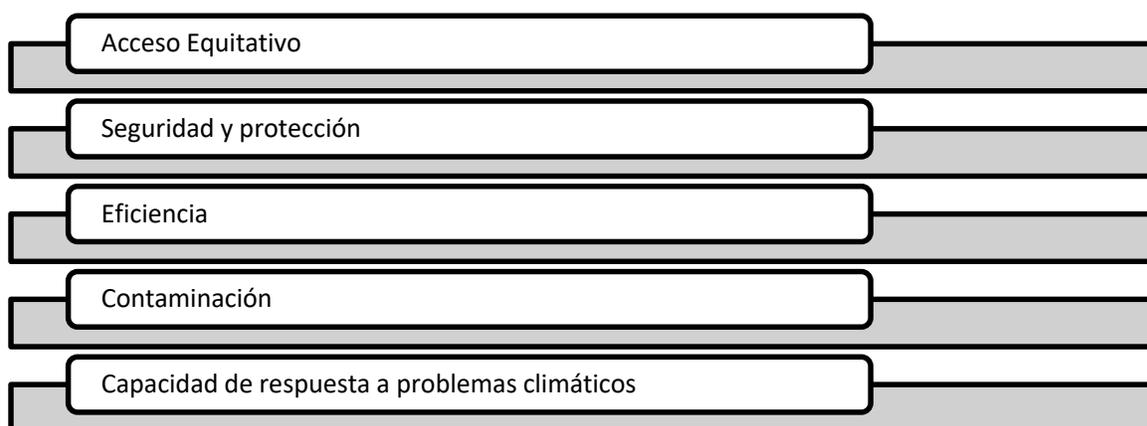
para el año 2017), frente a Medellín (2.216.830 habitantes) y Bello con un total de 371.591 habitantes.

En este sentido el Área Metropolitana tiene un territorio puesto bajo su jurisdicción, para ello los municipios en integración deberán realizar programas y coordinar acciones que permitan el desarrollo armónico, integrado y sostenible, racionalizando la prestación de servicios y ejecutando obras de infraestructura vial para el desarrollo del interés social común, todo ello se reflejará en la armonización de sus Planes de Ordenamiento Territorial

Después de haber analizado el devenir normativo sobre el Área Metropolitana y sus funciones, se hace necesario abordar el tema de la movilidad sostenible, para ello se realiza un recorrido bibliográfico para identificar algunas investigaciones a nivel internacional y nacional sobre el tema que pueden utilizarse como soporte teórico para la elaboración de este artículo.

A nivel internacional se encuentra como base de sostenibilidad Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), estos proporcionan una trayectoria para la movilidad en las ciudades, haciendo énfasis en algunos conceptos de acceso universal, seguridad vial, eficiencia energética y muertes debidas a la contaminación atmosférica. A partir de esto, es posible definir una visión para la movilidad sostenible, que este orientada a cuatro metas a saber:

Figura 1 Visión de Movilidad Sostenible en los ODS



Fuente: Elaboración propia basada en Riechmann (1995).

Bajo esta visión, la movilidad sostenible incluiría una mejor provisión de infraestructura y prestación de servicios para apoyar el movimiento de mercancías y de personas. Este resultado se alcanzará porque se persiguen estas cuatro metas de forma simultánea y se establecen soluciones de compromiso entre ellas.

En la investigación adelantada por (Lizárraga, 2006) denominada “Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI” , se muestra que la insostenibilidad ambiental es un tema que afecta la movilidad urbana, puesto que los problemas de transporte ya son bastante amplios, la falta de cuidado del medio ambiente le añade un gran reto a las ciudades del siglo XXI, con el crecimiento de la población cada vez más evidente, especialmente en los países menos desarrollados, el mundo contemporáneo enfrenta una serie de desafíos que requieren una solución urgente, y uno de los más importantes es el tema de la movilidad en las ciudades.

Según datos de la ONU en 2014, el 87.5% de las personas viven en ciudades, y la urbanización se vuelve imperativa ya que la ciudad se caracteriza por su constante movimiento, la gran cantidad de infraestructura y de población, lo que genera la necesidad de tener un flujo dinámico de la vida. Entre las principales consecuencias de esta creciente urbanización, a menudo llevada a cabo sin ninguna planificación, están la disminución de la calidad de vida en las ciudades, marcada por una gran congestión, contaminación del aire, suelo y ríos, en este contexto, la movilidad sostenible surge como una alternativa para reducir todos estos problemas y como una forma de elevar la calidad de vida y el bienestar de los habitantes de la ciudad.

En Colombia se hace mención del transporte urbano subdividido en tres partes que son: Transporte privado, transporte público y transporte semipúblico (Echavarri, 2000), estos tipos de transporte deben estar direccionados a la movilidad sostenible, de allí deriva la necesidad de implementar estrategias de formulación frente a la movilidad del municipio, donde la administración sea el eje para orientar el adecuado funcionamiento y planificación de las decisiones para el mejoramiento municipal, en beneficio de la comunidad, brindando acceso y conectividad sin discriminaciones a los servicios de transporte, logrando de este modo la reducción del tráfico vial en el municipio y la conservación o cuidado del medio ambiente.

En resumen, el municipio de Itagüí posee gran extensión de zona urbana, lo que hace que se evidencien necesidades del flujo eficiente y exitoso del buen vivir, para ello se plantean las posibilidades de movilidad sostenible.

## **Introducción**

La movilidad en términos de sostenibilidad es un concepto que tiene cada vez más relevancia en un municipio como Itagüí que ha crecido y que se encuentra ubicado en el sur del Valle de Aburrá, siendo paso obligatorio para varios municipios vecinos como es el caso de La Estrella, Caldas, Amagá y el Corregimiento de San Antonio de Prado (Plan local de Seguridad Vial de Itagüí, 2018).

Los retos de la movilidad al interior del municipio de Itagüí, se identifican por el uso diario de 25.000 vehículos que transitan por el centro del municipio y 100.000 que circulan por la autopista sur, la infraestructura de la ciudad no es apta para el alto flujo de vehículos lo que genera congestión en las vías y el tránsito lento, a su vez, no se encuentran políticas de inversión en los instrumentos de planeación como el Plan de Ordenamiento Territorial de Itagüí (Plan local de Seguridad Vial de Itagüí, 2018).

De acuerdo a lo anterior, el presente artículo hace énfasis en el concepto de movilidad desde una perspectiva diferente, para este fin debe haber herramientas para la acción y la sensibilización, colocando este tema en el centro de la agenda del municipio de Itagüí para el desarrollo sostenible, de modo que se logre disminuir el impacto que el modelo actual de movilidad urbana tiene en la calidad de vida de las personas.

## **Enfoque y resultados**

Posterior a analizar los antecedentes sobre área metropolitana y movilidad se presentan los enfoques y resultados en esta investigación, atendiendo a la movilidad sostenible como responsable de planificar de manera integrada la interdependencia entre medio ambiente, salud, derecho a la ciudad, ciudadanía, vivienda y otras iniciativas en políticas públicas, fuentes de energía y, principalmente, integración de todos los modos de transporte, especialmente los públicos.

La importancia de movilizarse en las ciudades se relaciona con la necesidad de desplazarse libremente eliminando fronteras, creando un mayor acceso a las responsabilidades cotidianas, por ende la movilidad es un factor de progreso económico y desarrollo de las ciudades, por lo que se plantea como un requisito esencial para mejorar la calidad de vida, después de todo, a través de ella se logran alcanzar objetivos, cruzar fronteras, ampliar horizontes, compartiendo experiencias que promuevan la intercomunicación.

En los espacios metropolitanos, se tienen falencias en la movilidad sostenible, siendo una realidad muy diversa y compleja, cuando se realiza un mal aprovechamiento del transporte individual se generan graves consecuencias atmosféricas como: ruido, contaminación y agravamiento de las condiciones de sostenibilidad.

La movilidad sostenible tiene ventajas para todos, no solo para la movilidad urbana en general, un ejemplo de esto son las acciones o decisiones que pueden adoptar las empresas en términos de uso de tecnologías que hacen que se presenten ventajas relacionadas con la optimización de las necesidades de desplazamiento, aumenta la productividad y rendimiento, al tiempo que reduce los costos operativos. Por otro lado, hace que la empresa sea más flexible, haciéndola adaptable, permitiendo que todos los colaboradores participen activamente.

Este tipo de concepto se llama sostenible porque invierte en las diferentes modalidades y la integración del transporte público y privado en la creación de infraestructura para medios de transportes alternativos y accesibles, como ciclovías, aceras de calidad, transporte ecológico, escaleras automatizadas, entre otros.

Para ello, es menester seguir dos posibles rutas, una es invertir en infraestructura para bicicletas, transporte público eficiente para transversalmente incentivar el uso de estas diferentes formas de movilidad, es decir, de transporte público, bicicletas, caminar, compartir transporte privado. Así mismo, se identifican otros retos para la movilidad sostenible en el municipio de Itagüí que son:

- La vía a Ditaires presenta algunos desniveles en el corredor vial, que comunica a Itagüí con Medellín, desde 2018, la Alcaldía de Itagüí inició la ejecución de dos

contratos por valor de \$12.000 millones para la recuperación de la malla vial del municipio.

- Se deben intervenir 30 tramos viales proyectados para la rehabilitación de la carpeta asfáltica.
- La calle 36, entre la carrera 53 y la carrera 61 (glorieta de Ditaires), tiene un alto tráfico vehicular se hace necesario la intervención de la calle con asfalto modificado con polímeros, de más alta resistencia (El Colombiano, 2019).

En este orden de ideas, se hace necesario re-conocer y priorizar el concepto de movilidad urbana en el municipio de Itagüí, en aras de identificar el uso del transporte colectivo para controlar el impacto medio ambiental desfavorable, de modo que la demanda de transporte público, se integre con el uso de automóviles, bicicletas y la marcha a pie, de cara a la Ley 1083 de 2006 y su propuesta de vehículos de transporte público con combustibles limpios, ciclo-rutas y otros modos alternativos de transporte (Congreso de la República Ley 1083, 2006)

De acuerdo a lo anterior, la forma en que se diseña el entorno urbano influye en la forma en que las personas lo usan, por lo tanto, si una calle tiene aceras en buenas condiciones y con espacio adecuados para que circulen los peatones, es natural que las personas caminen más en este lugar, por otro lado, las aceras precarias, obstruidas o incluso inexistentes desalientan o dificultan la caminata, lo que eventualmente fomenta el uso del automóvil, las ciudades deben tener en cuenta que las aceras son un factor clave para fomentar la movilidad activa y garantizar que la prioridad de los peatones también se ejerza en la práctica.

Así como la calidad de las aceras puede alentar o desalentar el caminar, las condiciones de accesibilidad alrededor de las estaciones y terminales de transporte público, impactan la experiencia del usuario y pueden alentar o desalentar la elección de este, a menudo, la infraestructura urbana mal construida o mal ubicada en estas áreas se convierte en obstáculos, aislando los sistemas de quienes los necesitan. El acceso inseguro a las estaciones también es un factor determinante, si caminar hasta la estación no es seguro, quienes están en una posición de peligro, pueden preferir fácilmente el transporte individual (Pindado, 2017).

Las rutas a pie antes y después de usar el autobús o el metro pueden cambiar la decisión de las personas de usar estos modos de transporte, por lo tanto, invertir en la calidad y la seguridad del acceso a las estaciones de transporte público representa gran importancia en materia de movilidad.

La infraestructura caminera presenta un estado visiblemente bueno ya que cuenta con andenes amplios y cómodos, presenta accesos adecuados para personas con movilidad reducida, con pendientes optimas, zonas verdes en adecuado estado y al mismo tiempo protección para el peatón con barandas laterales, cuenta con zonas de descanso con iluminación adecuada y lo más importante es que presenta continuidad en tramos y en intersecciones.

La falta de infraestructura adecuada para el uso de bicicletas, también se señala como uno de los principales desafíos de movilidad para las ciudades, frente a esto, actualmente el municipio de Itagüí, cuenta con un tramo de 330 metros de ciclo-ruta el cual está ubicado en la carrera 64 (vía San Antonio de Prado)

Invertir en infraestructura de ciclo-vías genera ahorros, para esto, las bicicletas deben ser una prioridad de planificación y acciones, según lo establecido por la Política Nacional de Movilidad Urbana. Una forma de hacerlo es promoviendo la integración modal, desde los autobuses y el metro que permiten el transporte de bicicletas a estaciones integradas, la conexión eficiente de diferentes modos en una red integrada que permite enfrentar los desafíos de la movilidad urbana (Pindado, 2017).

La infraestructura de esta red de ciclo-ruta está en mal estado, el segmento es muy corto, no cuenta con la protección ni señalización alrededor de la red, generando inseguridad tanto para el peatón como para el ciclista, existe un tramo de esta ruta que no cuenta con carril exclusivo para peatones, por tanto, el peatón y el ciclista deben compartir la franja arriesgando su integridad física.

Por otro lado, las redes para caminar son uno de las mayores dificultades que afronta el municipio de Itagüí, debido al inadecuado manejo del espacio público, ya que los estadios de andenes en la mayoría del municipio presentan deficiencias en cuanto a sección, calidad de la superficie e inadecuada señalización. El municipio de Itagüí actualmente cuenta con un

tramo de 3.611 metros de red caminera el cual está ubicado en la carrera 52 entre calle 63 y calle 85 formando un par vial con la carrera 52<sup>a</sup> entre la calle 63 y calle 85 (centro de la moda) (Alcaráz, 2014).

## Conclusiones

- Una vez desarrollado este Policy Brief se puede concluir que en la actualidad el municipio de Itagüí viene desarrollando acciones y adecuaciones que le permitirán a tiempo futuro convertirse en el eje de la movilidad sostenible en el sur del valle de aburra.
- En la administración actual del municipio de Itagüí, se plantea una debilidad interna para la implementación de la movilidad sostenible, por ello, se hace necesario mejorar las prácticas sostenibles porque Itagüí es un municipio de paso que conecta con otros municipios, si se optimiza la dinámica de desplazamiento se impactará positivamente a municipios vecinos como: La Estrella, Caldas, Amagá y el Corregimiento de San Antonio de Prado.
- Es importante implementar en el municipio de Itagüí, la construcción de aceras que satisfagan las necesidades de planificación urbana con viabilidad para que los proyectos de infraestructura peatonal sean más calificados. Iniciativas como la ciclocaminabilidad, brinda a los usuarios comodidad, seguridad y accesibilidad en materia de movilidad, permitiendo la integración permanente de la bicicleta y la caminata mediante ciclorrutas, senderos peatonales y cicloparqueaderos, todo ello en una misma vía y sin automotores, para que esto sea aceptado por el peatón y el ciclista, se debe realizar un proceso de sensibilización y culturización sobre su uso, adicional a ello la vía tendría guías para invidentes y personas con movilidad reducida o en situación de discapacidad.

- Finalmente, revertir el predominio del transporte individual, la ciudad de Itagüí debe invertir en las medidas necesarias que garanticen no solo la priorización, sino también condiciones seguras y cómodas para modos de transporte sostenibles, siguiendo esta línea, las vías de caminata y ciclo- vías se encuentran visiblemente en buen estado, ello no implica que no sea necesaria la construcción de nuevas y mantenimiento constante de las ya existentes, ya que son factores claves en la cadena de movilidad sostenible.

## **Recomendaciones**

El Municipio de Itagüí deberá iniciar campañas con los diferentes actores viales (peatón, ciclista, motoclista, conductor...), con el ánimo de crear conciencia de la preocupación por los problemas medio ambientales y sociales provocados por el modelo de transporte de uso de vehículo particular que hoy conlleva a la contaminación del aire que respiramos. Por lo tanto el desplazamiento a pie, el uso de la bicicleta, el uso del transporte público conjugado con las nuevas tecnologías como vehículos eléctricos y el uso compartido de vehículo, potenciarán la movilidad sostenible en este territorio.

Se deberá configurar un modelo de transporte eficiente, esto de la mano de los transportadores, potenciando lo que hoy existe o se conoce como SOLO BUS. Donde se incluyan vehículos eléctricos o de combustión limpia, así como racionalización en el número de vehículos existentes conllevando a un servicio de calidad, ágil, eficiente y con más seguridad en los desplazamientos, lo que permitirá mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

La integración con los demás modos de transporte desde el Municipio de Itagüí será esencial para la composición y respeto por el medio ambiente, de tal importancia será seguir en conexión de las rutas de transporte con las diferentes estaciones del metro que conectan hoy con el sistema como son las estaciones estrella, Itagüí, envigado, ayura, así mismo el municipio deberá concluir la fases restantes del Metroplus que están dentro del territorio para conectarlo con la vía guayabal y mejorar la movilidad hacia el norte de la ciudad.

El municipio de Itagüí deberá dar cumplimiento en su totalidad a la Resolución 1379 de 2017 del área metropolitana del valle de aburra, la cual busca que las organizaciones privadas y públicas que tengan más de 200 trabajadores formulen e implementen planes empresariales de movilidad sostenible que promuevan soluciones de movilidad y reduzcan las emisiones generadas por los vehículos que utilizan sus empleados para el desplazamiento.

En la confección del plan de desarrollo del municipio de Itagüí se deberá incluir un acápite de movilidad y medio ambiente el cual incluya la construcción de ciclo rutas, ciclo parqueaderos, corredores viales con enfoque ambiental y mejoramiento del espacio público donde se proteja el aire y los principales actores viales sean el peatón y el ciclista. Esto conllevará a que Itagüí sea un eje de movilidad sostenible.

## **Referencias**

Alcaraz, N. P. (2014). Sistematización de la experiencia Ciclovía recreativa de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí (Antioquia) entre los años 2012-2013. VIREF Revista de Educación Física, 3(2), 1-38.

Congreso de la República de Colombia, Ley 1083 de 2006

Constitución Política Nacional de 1991

El Colombiano (2018). El Valle de Aburrá tiene 3,72 millones de personas.

El Colombiano (2019). Avanza recuperación de corredores viales en Itagüí

Echavarri, J. P. (2000). Movilidad y planeamiento sostenible: hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano. Cuadernos de investigación urbanística, (30), 1-109.

Ley 1625 de 2013 (Abril 29) Por la cual se deroga la Ley Orgánica 128 de 1994 y se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas.

Lizárraga, C. L. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. Economía Sociedad y Territorio.

Loot- Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (2011) Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones

Pindado, P. V. (2017). Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Balance desde la perspectiva ecologista. Madrid, España: Ecologistas en Acción. Obtenido de <https://spip.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf/movilidad-urbana-sostenible.pdf>

Plan local de Seguridad Vial de Itagüí, 2018.

Riechmann, J. (1995). Desarrollo sostenible: la lucha por la interpretación. De la economía a la ecología, 1.

Por medio de la cual se adoptan los Planes de Movilidad Empresarial Sostenible – Planes MES – como una medida que contribuye al desarrollo de una gestión integral de la calidad del aire y la movilidad en la jurisdicción del Área Metropolitana del Valle de Aburrá”

[https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/r\\_amva\\_1379\\_2017.htm](https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/r_amva_1379_2017.htm)