



DOI: 10.5821/siu.10083

RECONFIGURACIÓN DE ENTORNOS PEATONALES

Una propuesta de diseño aplicada a corredores del centro tradicional de Medellín

RECONFIGURING PEDESTRIAN ENVIRONMENTS

A design proposal applied to corridors in Medellín's traditional center

Autora: Natalia Villamizar Veronica Ortiz.

RESUMEN

El auge de la movilidad vehicular durante el siglo XX significó el reemplazo progresivo de la movilidad peatonal y de una acción primaria del individuo: *el caminar*. Sin embargo, los conflictos generados por el crecimiento urbano y el deterioro ambiental han traído cuestionamientos acerca de las formas de pensar e intervenir nuestras ciudades dando lugar a una transformación gradual de paradigmas de movilidad. Hoy, la movilidad peatonal y la movilidad no motorizada se han vuelto temas recurrentes, tanto en agendas públicas como en la construcción del espacio urbano, visibilizando una importante variedad de reflexiones sobre el diseño, la calidad y la experiencia espacial. Para evidenciar la importancia de los entornos peatonales como espacio clave de las prácticas cotidianas de movilidad sostenible y partir de una propuesta metodológica desarrollada como parte de un trabajo de maestría, esta ponencia presenta una propuesta de diseño aplicada al corredor Bolívar, entre calle 44 San Juan y Calle, en el centro de Medellín.

Palabras clave: Entornos peatonales, caminabilidad, diseño urbano, Medellín.

Bloque temático: 3. Espacio público y proyecto urbano en la metrópolis contemporánea.

ABSTRACT

The rise of vehicular mobility during the 20th century led to a progressive decline of pedestrian mobility and one of the primary activities of human beings: walking. However, conflicts generated by urban growth and environmental deterioration have raised questions about how we think and intervene in our cities, giving rise to a gradual shift in mobility paradigms. Today, pedestrian, and non-motorized mobility have reemerged as central topics for both public agendas and the intervention on urban space. This shift has brought into the debate a variety of reflections about spatial design and quality and the human experience of space. To demonstrate the importance of pedestrian environments as a key space for sustainable mobility practices and based on a methodological proposal developed as part of a master's work, this paper presents a design proposal applied to Bolívar corridor, between Calle 44 San Juan and Calle, in the center of Medellín.

Keywords: Pedestrian environments, walkability, urban design, Medellín

Topic: 3. Public space and urban project in the contemporary metropolis.

Introducción

“Caminar es lo primero que un bebé quiere hacer y lo último a lo que un anciano quiere renunciar... Caminar es tan natural como respirar.” (John Butcher, 1999 en Walk 21, 2006, p. 2)

La transformación de las relaciones entre la movilidad y el espacio urbano durante la segunda mitad del siglo XX y el auge de la movilidad vehicular dio paso, por muchas décadas, a un reemplazo progresivo de la movilidad peatonal. Sin embargo, los conflictos generados por el crecimiento urbano y las preocupaciones ambientales del nuevo milenio han traído consigo una transformación gradual de paradigmas de movilidad. Hoy, la movilidad peatonal y no motorizada son temas recurrentes tanto de las agendas políticas urbanas como de las reflexiones sobre el diseño y la construcción del espacio urbano (UN-Habitat, 2013). Este rol de los modos de transporte no motorizados (caminar y bicicleta) requiere revisar actuales enfoques y prácticas en la planificación y de diseño urbano para garantizar que las ciudades se construyan para modos de transporte sostenibles articulados con oferta de transporte público eficientes que genere un mejoramiento integral de la calidad y de la experiencia espacial, particularmente en los entornos peatonales que cada vez se posicionan más como espacios clave de las practicas cotidianas en la ciudad.

En este sentido, es relevante explorar como las condiciones espaciales pueden favorecer una relación positiva entre los individuos y su entorno urbano peatonal y comprender la relación que se establece entre el individuo y los espacios que habita desde el caminar. Pues como lo señala Sheller (2017), nuevas prácticas de movilidad sostenible implican una reestructuración espacio-temporal de los sujetos móviles y de los regímenes de movilidad incluyendo las formas en como se planea, se diseña y se ejecutan los espacios cotidianos de la movilidad. Desde el campo disciplinar del diseño urbano, analizar las relaciones espacio-temporales de los sujetos móviles, desde prácticas o comportamientos de uso y de apropiación es la clave para identificar los elementos espaciales, propios del entorno peatonal que más influyen en la experiencia del peatón y le ofrecen sentido y significado positivo al momento de habitar el espacio urbano. Entender el entorno peatonal directamente desde a forma como cada individuo se aproxima a él; es decir, como lo camina, lo recorre, lo recuerda, lo relaciona con la memoria individual y colectiva; es el punto de partida para reconfigurar estos espacios como el centro de la experiencia urbana de todos los ciudadanos.

Por esto, para la definición de lineamientos, estrategias y parámetros de diseño, el diseño urbano de entornos peatonales necesita comprender la relación entre las experiencias de los individuos y las características del espacio que determinan aspectos como el confort, la habitabilidad, la accesibilidad, la calidad ambiental y la escala. Para evidenciar la importancia de los entornos peatonales como espacio clave de las practicas cotidianas de movilidad sostenible esta ponencia presenta una propuesta de diseño aplicada a corredores del centro tradicional de Medellín.

La propuesta de diseño y la discusión sobre el diseño de entornos peatonales objeto de esta ponencia parten de una propuesta metodológica planteada como parte de un trabajo de maestría de diseño urbano (Ortiz, 2020) donde el peatón se convierte en el protagonista de la movilidad sostenible, del espacio público y en general de la vida urbana del siglo XXI (Ortiz & Villamizar-Duarte, n.d.). Con la aplicación cuatro fases metodológicas: analizar, clasificar y categorizar, caracterizar e implementar, se propone repensar el proceso de actuación proyectual para contribuir con la creación de una ciudad más transitables. La propuesta puntual de diseño resulta de la aplicación de estas fases metodológicas en el contexto de Medellín, genera una solución de diseño urbano que aunque flexible permite comprobar de forma categórica, que las relaciones urbanas y humanas en los entornos peatonales así como su capacidad significativa dependen de la calidad espacial. Adicionalmente propone repensar los entornos peatonales como espacios de innovación, como manifiesto de la contemporaneidad de la ciudad, motor social, contenedor cultural y centro económico.

1. El punto de partida: una propuesta metodológica

La aplicación del marco metodológico a un diseño urbano específico para la reconfiguración de los corredores del centro de Medellín permite mostrar que reconfigurar y repensar los entornos peatonales desde el diseño urbano es una oportunidad para la transformación efectiva de la experiencia del peatón y que la caminabilidad hace que las ciudades sean más sostenibles, saludables, vivibles y resilientes al riesgo (POLIS & Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH, 2021) y a futuras amenazas cada vez más latentes en nuestras ciudades.

1.1. El peatón y su entorno

La carencia de correlación de los diferentes modos de transporte, y la priorización a las características netamente funcionales de la movilidad rodada y motorizada propiciaron en muchas ciudades la reducción del espacio público peatonal cualificado en la ciudad. Stephen Marshall (2005) describe este fenómeno como “*El Cisma del Modernismo*”, es decir, un rompimiento entre el tratamiento de las calles como canales de movimiento y el tratamiento de los espacios públicos que condujo a la separación de elementos de la calle con el entorno peatonal tal como se observa en el gráfico a continuación.

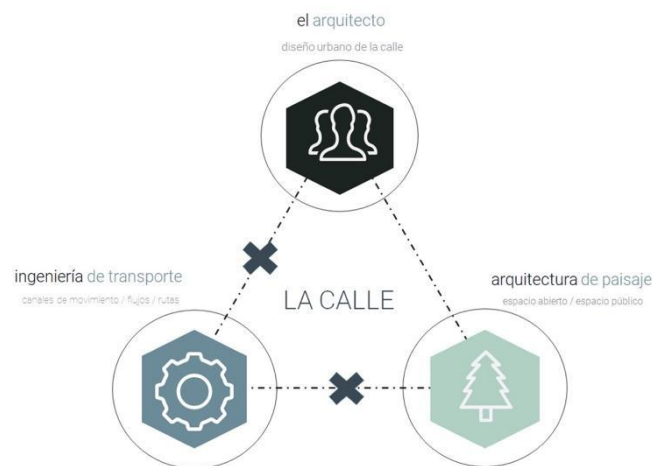


Fig. 1. El cisma del modernismo. Deconstrucción de los elementos de la calle y separación de los roles profesionales en el diseño de cada elemento. Fuente: Elaboración propia a partir de Marshall (2005)

Esta ruptura entre el diseño urbano de la calle y la ingeniería fue tan radical, que el diseño vial se convirtió en una disciplina de los ingenieros de vías especializados en las ciencias del flujo de tráfico y en el diseño de infraestructura. El resultado ha sido, por un lado, la promoción de modos de transporte excluyentes que favorecen a quienes tienen la capacidad económica de adquirir vehículos privados; y por otro lado la construcción de calles a partir de consideraciones funcionales de eficiencia del tráfico y de cálculos elaborados para optimizar un número limitado de variables que, por lo general, desconoce aspectos “indeterminados” e “indefinidos” que imprime el peatón desde sus prácticas cotidianas (Marshall, 2005, p. 14).

Actualmente y a partir de cambios en el paradigma de movilidad (Cresswell & Merriman, 2011; Jones & Lucas, 2012; Sheller, 2017), el posicionamiento de la movilidad sostenible (Forsyth, 2015; Forsyth & Southworth, 2008; Walk 21, 2006; Zacharias, 2001) y los compromisos con la Nueva Agenda Urbana de ONU-Hábitat y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, las intervenciones urbanas han buscado redefinir el papel de la movilidad peatonal en el sistema urbano para transformar no solo el entorno físico del caminar sino las experiencias de la ciudad. Si comprendemos el caminar como el medio de transporte más equitativo (Forsyth & Southworth, 2008), una propuesta metodológica de intervención en espacios de movilidad peatonal tiene un potencial en la distribución de impactos no solo en accesibilidad, inclusión y bienestar.

Para profundizar en la comprensión de la relación entre espacios de transporte y la experiencia de movilidad peatonal este ejercicio parte del concepto *entornos peatonales*; un concepto que permite articular las diferentes funciones y usos del espacio urbano con elementos urbanos que posibilitan variedad tanto en

prácticas de la movilidad como en la experiencia del peatón. Este concepto enfatiza la importancia del espacio urbano pensado y diseñado desde y para el peatón mientras se aseguran las funciones de movilidad adecuadas. Este término, está ligado a los conceptos de *peatonalidad* (Pozueta Echavarrí et al., 2009) y *camionabilidad* y a enfoques de movilidad sostenible (UN-Habitat, 2013). Aunque tanto la *peatonalidad* como la *camionabilidad* pueden referirse, de acuerdo al enfoque disciplinar, a tipos de fenómenos bastante diferentes (Forsyth, 2015); los dos términos se refieren a caminar como un modo de transporte que permite una relación directa entre el individuo y la ciudad a través de los sentidos y de la percepción vivida del espacio. Caminar les permite a los individuos apreciar el contexto, su entorno natural y arquitectónico; participar de la actividad comercial, lúdica y cultural en las calles. Como lo plantea Venturi et al., la condición sensorial que determina como los peatones establecemos relaciones con el entorno es inherente al caminar.

“La Calle Mayor y el Strip. En Fremont Street los casinos forman parte de la acera. En el Strip, el espacio público atraviesa perpendicularmente los casinos y penetra en los patios que hay al otro lado, donde la relación entre el espacio público y abierto y las suites privadas se establece mediada por un conjunto de artificios sensoriales.” (2016, p. 42)

En el marco de estas reflexiones sobre movilidad peatonal, *peatonalidad* y la experiencia del peatón, John Zacharias (2001) propone el término *entorno peatonal* el cual define como aquel en el cual existe una predominancia de desplazamientos a pie, basada en la presencia de factores que promueven la movilidad peatonal. Este trabajo parte de esta definición del *entorno peatonal* y lo propone como una unidad espacial operativa para el análisis, la evaluación y la proyectación de espacios de movilidad urbana peatonal que resulta de una valoración integrada de factores de la estructura urbana, los patrones de viaje y la experiencia del peatón. Desde el punto de vista proyectual permite el desarrollo de propuestas de actuación en cuatro dimensiones de la movilidad: urbanística, ambiental, socioeconómica y modal (Soria Lara, 2012) que integran tanto los aspectos funcionales y espaciales a la experiencia y vivencia del peatón.

Comprender el entorno peatonal como unidad espacial operativa supone también la comprensión de peatón como un sujeto de análisis que es diferente del espacio que utiliza para caminar. En estos términos, el peatón al caminar establece una relación inmediata con su entorno, lo cual le permite reconocer, identificar y apreciar las particularidades en los espacios que recorre y generando así una memoria de los mismos. Es decir, en los entornos de movilidad, no existen espacios fijos ya que su categorización depende de las formas en que los sujetos se relacionan con dicho espacios (Adey, 2006). Bajo estos principios desde el punto de vista proyectual, la relación entre peatón y el espacio se proponen como una unidad cualitativa ya que, es al caminar y recorrer nuestros entornos que los individuos vamos formando una memoria del lugar (Valenzuela-Montes & Talavera-García, 2015).

Aunque útil, la definición de Zacharias (2001) carece del componente cualitativo que le imprime la experiencia del peatón a estos espacios urbanos. En este sentido, este trabajo define los entornos peatonales como: *aquellos espacios, que en el marco de una ciudad, es, en principio, de uso exclusivo para los peatones donde a partir de la experiencia de caminar se construye memoria de lugar*. Esta definición propone entender el caminar como la forma natural de recorrer la ciudad, quitando el papel protagonista a los vehículos motorizados y enfatizando el papel de la experiencia humana. Es por esto que cobra sentido la imagen de peatón como quien ejerce la acción de caminar; y de movilidad peatonal como la forma de movimiento más utilizada por la población, que es a la vez funcional, incluyente y sostenible (Forsyth & Southworth, 2008; UN-Habitat, 2013).

1.2. Las fases

A partir de dichos principios conceptuales, se definió una propuesta de marco metodológico para la reconfiguración de entornos peatonales (Ortiz, 2020; Ortiz & Villamizar-Duarte, n.d.) a partir de la sistematización de aspectos de diseño urbano en un proceso que define una fases que consideren variables que afectan la vivencia y experiencia humana en los entornos peatonales para definir una serie de acciones

puntuales. Estas variables, inicialmente de tipo cuantitativo, se traducen posteriormente a criterios de orden cualitativo para la intervención en el espacio urbano.

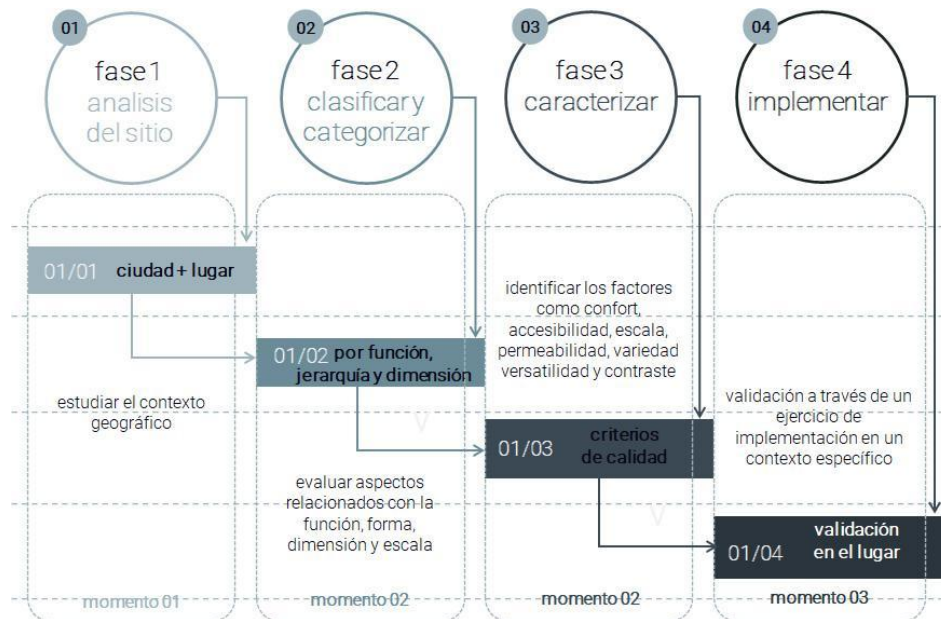


Fig. 2. Cuadro síntesis de la estructura metodológica a desarrollar. Fuente: (Ortiz, 2020)

Este marco metodológico propone cuatro fases: análisis de sitio, clasificar y categorizar, caracteriza e implementar. La fase de análisis de sitio se enfoca al estudio del contexto geográfico y su relación con factores históricos, culturales y de infraestructura de un sitio específico y revisa procesos y elementos contextuales que influyen en la ubicación de un proyecto. La segunda fase analiza el entorno y al peatón y las relaciones humanas, sociales y colectivas que establece “en” y “con” su entorno. Este análisis permite proponer una clasificación y categorización de los tipos de entornos peatonales a partir de la función, la jerarquía y la dimensión que corresponde a un análisis cuantitativo. Esta cuantificación de las condiciones y características urbanas, sirve para reconocer su papel en la construcción de la experiencia urbana e identificar su incidencia en la percepción por parte del peatón. La tercera fase está ligada a aspectos cualitativos del espacio urbano y de la percepción que tenemos del mismo; aspectos estrechamente ligados a la experiencia del peatón, a la forma como percibe su entorno y a su actuación como agente afectado y afectante del espacio urbano. Aquí se desglosan los elementos constitutivos de los entornos peatonales partiendo de tres criterios de calidad: permeabilidad, variedad y versatilidad y factores complementarios (confort, accesibilidad, escala, y contraste). Estos aspectos son fundamentales para definir estrategias y acciones proyectuales dirigidas a mejorar las condiciones urbanas a través de una intervención de la experiencia espacial desde las prácticas y la memoria del peatón y ligadas a las nuevas dinámicas de la ciudad. La cuarta fase propone la validación de los factores evaluados en las fases anteriores a través de un ejercicio de implementación en un contexto específico.

2. El punto de llegada: una propuesta de diseño aplicada

La aplicación del marco metodológico que analiza, clasifica, categoriza y caracteriza los entornos peatonales es, en todo caso, una aplicación flexible que facilita su adaptación e implementación en diferentes contextos de ciudad según las necesidades específicas. Como caso práctico de verificación de la fase de implementación se selecciono el corredor Bolívar entre calle 44 San Juan y Calle 37 un sector del centro tradicional expandido de la ciudad de Medellín.

La implementación del modelo de urbanismo moderno en Medellín produjo un centro tradicional donde las calles cumplen una función netamente técnica. Adicionalmente, los desarrollos urbanos que se generaron en la segunda mitad del siglo XX enfocados en corredores viales e infraestructura de transporte, como el metro, desconocieron en muchos casos tanto la escala y características del trazado urbano como las condiciones y cualidades urbano arquitectónicas del lugar. Esto represento un costo de oportunidad para la ciudad; la oportunidad de crear buenos lugares urbanos y adecuados entornos peatonales con identidad, vitalidad y memoria.

Acciones urbanas reciente y los planteamientos del Plan de Desarrollo 2016-2019 que apostó por inversión en Movilidad sostenible y a escala humana, donde la cultura y las relaciones colectivas fueran la base fundamental de esta transformación, son una oportunidad de impulsar enfoques de intervención integral en donde de los espacios de movilidad que admite el cruce transversal de factores sociales, culturales, económicos y ambientales. Esta visión integralidad permitirá abordar el diseño de la calle como el componente principal de los entornos peatonales y como el lugar urbano que por excelencia contribuye a la definición de la estructura urbana de las ciudades.

2.1. El lugar

La selección del área de intervención considero aspectos tanto problemático como de oportunidad. Por un lado, esta área por su condición central y la alta actividad comercial presenta problemáticas asociadas al crecimiento del número de automóviles y el desorden del transporte público, lo cual ha incrementado la congestión que supone una amenaza para la calidad de los entornos peatonales y que al final se traduce en baja del aire local, contaminación acústica, accidentalidad, entre otros. Por otro lado, esta área esta ubicada en una zona estratégica de la ciudad que en los últimos 5 años ha sido objeto de una serie de intervenciones urbanas como parte del Plan de Intervención del Centro, cuya ejecución inicio en el año 2016. Este Plan definió 4 proyectos estratégicos que se caracterizan por generar conectividad, contar con usos coherentes a la vocación del sector e incluyentes socialmente, además de complementar la red de movilidad peatonal priorizada y las áreas de estancia y de espacios públicos como principio articulante del Plan.

El corredor Bolívar hace parte del Área de Intervención Estratégica (AEI)¹ MEDRio, una de las operaciones urbanas más importantes y ambiciosas de la ciudad que se divide en tres unidades: Río Norte, Río Centro y Río Sur (ver Fig.03). Además se ubica en la centralidad metropolitana en la que conviven situaciones urbanas diferentes: el Centro Tradicional con los déficits habituales de los tejidos urbanos que por su antigüedad presentan un marcado envejecimiento. Al darle continuidad a las intervenciones urbanas recientes, el área de intervención tiene potencial como área definida de renovación lo que a su vez permite explorar en la incorporación de nuevos usos vinculados directamente desde el zócalo urbano a las dinámicas de la ciudad.

¹ Las AIE son partes definidas de ciudad que requieren un conjunto de medidas para alcanzar las condiciones físicas y funcionales ideales, propuestas en el modelo de ciudad.

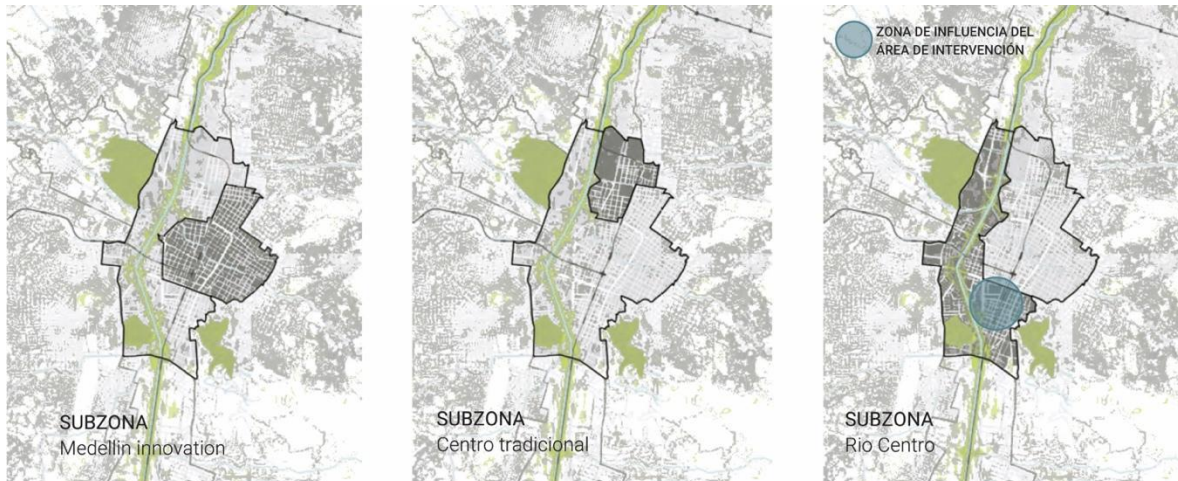


Fig. 3. Localización del área de implementación en relación a la Zona Rio Centro de la AIR MEDRio. Fuente: (Ortiz, 2020)

El área de implementación se caracteriza por la presencia de equipamientos de escala regional y metropolitana, grandes infraestructuras de transporte y gran variedad de usos comerciales tanto formales como informales. El tramo seleccionado para la implementación funciona además como una rotula entre proyectos: por un lado esta localizada alrededor de la zona gubernamental, donde se propone un proceso de renovación, conocido como Centro Cívico Institucional, que introduce nuevos usos y especialmente vivienda a través de operaciones urbanísticas. Por otros lado, esta área tiene una relación directa con el proyecto Parques del Rio tramo 1, nueva pieza clave del espacio público a la cual hay que articularse para promover nuevas dinámicas que permitan poner en valor estas zonas con nuevas formas de ocupación y apropiación del espacio público. Adicionalmente, esta área, le da continuidad a la intervención urbana del proyecto urbano Paseo Bolívar para estructurar un sistema de corredores urbanos recientemente intervenidos y que permiten una lectura que da cuenta de una intervención integral (ver Fig.04).



Fig. 4. Localización área de intervención en relación con otros proyectos urbanos. Fuente (Ortiz, 2020)

2.2. El análisis de sitio, la clasificación y categorización, la caracterización

La aplicación de este marco metodológico en el corredor de Bolívar primero analizo, después clasifico y categorizo y posteriormente caracterizo el lugar. En cada una de las fases se busco tener en cuenta los principios rectores del Plan MEDCentro pero articulados a la herramienta metodológica propuesta. De esta manera se desarrollo una alternativa de aproximación proyectual que permitió establecer criterios claros al momento de intervenir este entorno peatonal entendido como espacio de innovación, manifiesto de la contemporaneidad de la ciudad, motor social, contenedor cultural y centro económico. Además la aplicación de la propuesta metodológica produjo una intervención que articula al peatón con las dinámicas urbanas en relación directa con el entorno y el zócalo urbano, y esta retroalimentación posibilita la plurifuncionalidad y las actividades urbanas del sector donde se implanta la intervención. Los resultados de la aplicación de las tres primeras fases del marco metodológico se sintetizan en el siguiente esquema:

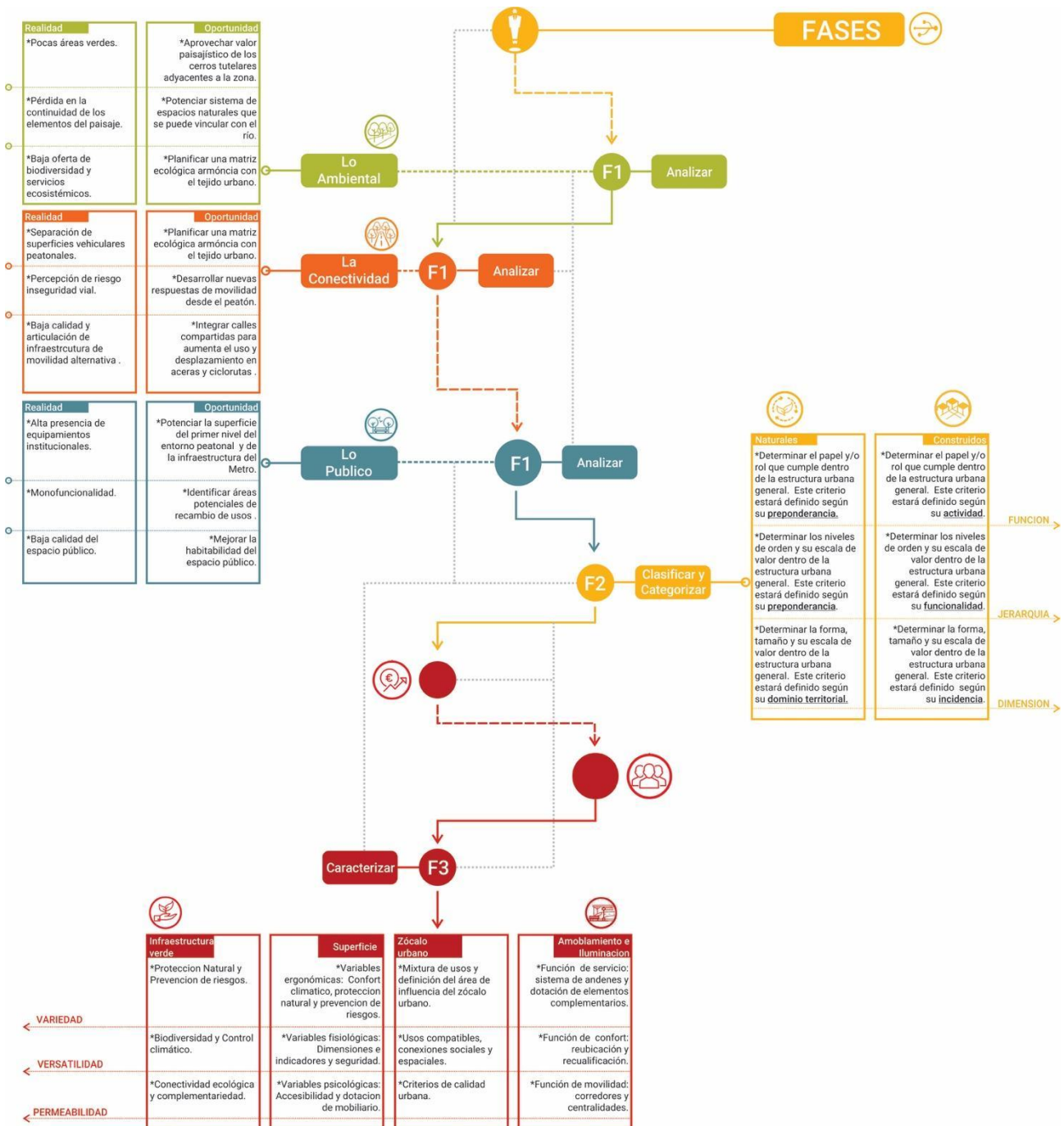


Fig. 5. Síntesis de las fases de análisis de sitio, clasificación y categorización y caracterización. Fuente: elaboración propia.

2.3. El proyecto: la implementación

La última fase del marco metodológico: implementación, inicia con una evaluación de la importancia relativa de cada uno de los factores analizados en las fases de clasificación y categorización y caracterización de los espacios de desplazamiento peatonal. A partir de esta evaluación y de el diagnóstico realizado en la fase de análisis de sitio, se desarrollaron estrategias de orden proyectual para intervenir los elementos constitutivos de los entornos peatonales identificados en la fase de caracterización: infraestructura verde, superficies y zócalo urbano. Los elementos de amoblamiento e iluminación se consideran como un elemento transversal que incide directamente en los tres anteriores.

Para la definición de estrategias de orden proyectual se considero la incidencia de cada uno de los factores asociados a la infraestructura peatonal y a el desplazamiento del peatón identificados en la fase I, analizados cuantitativamente en la fase y valorados cualitativamente en la fases III. Para la intervención físico espacial de los entornos, estas estrategias incorporaron las variables analizadas en el proceso de diseño urbano a partir del cual se definieron las respectivas acciones proyectuales. A partir de la aplicación del marco metodológico propuesto, el proyecto de reconfiguración de este corredor estableció tres propósitos de diseño para la intervención de este entorno peatonal:

1. Promover un espacio de convivencia. Esto implica, darle prioridad al peatón, al transporte público y a los modos no motorizados de transporte.
2. Desarrollar programas de asociación identitaria de los ciudadanos con su centro. Esto implica acciones físicas que resalten los valores simbólicos que el centro posee.
3. Desarrollar una estrategia de integración efectiva entre las edificaciones existentes, los nuevos modelos de ocupación propuestos, sus usos intensivos y el paisaje urbano.

Para lograr estos tres propósitos, el proyecto de diseño urbano contempla estrategias de diseño y acciones propuestas para intervenir los elementos constitutivos de los entornos peatonales identificados en la fase de caracterización: infraestructura verde, superficies, zócalo urbano y amoblamiento e iluminación.

Infraestructura verde.

La infraestructura verde ofrece una oportunidad para reconocer la vegetación y el paisaje como elementos que mejoran las condiciones de habitabilidad de los entornos y eleva las condiciones de vida de los usuarios de los mismos. En los entornos peatonales se define la superficie de parques y jardines y otros espacios dotados de cobertura vegetal del ámbito urbano en relación al número de habitantes. Las siguientes son estrategias de diseño para la infraestructura verde:

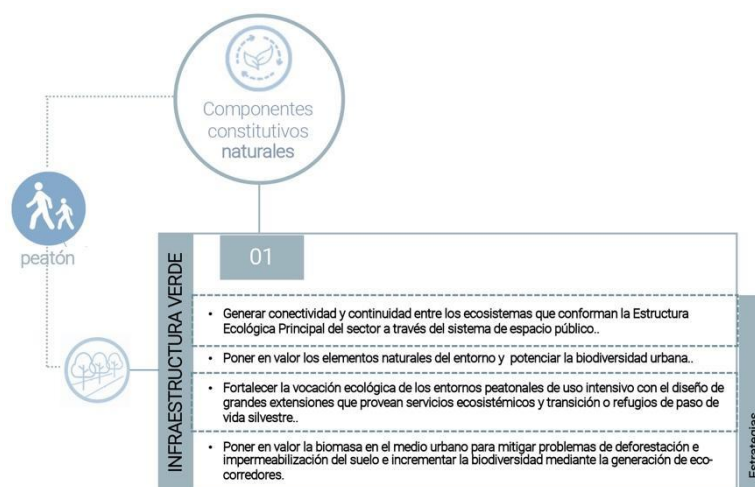


Fig. 6. Estrategias de diseño para infraestructura verde. Fuente: elaboración propia

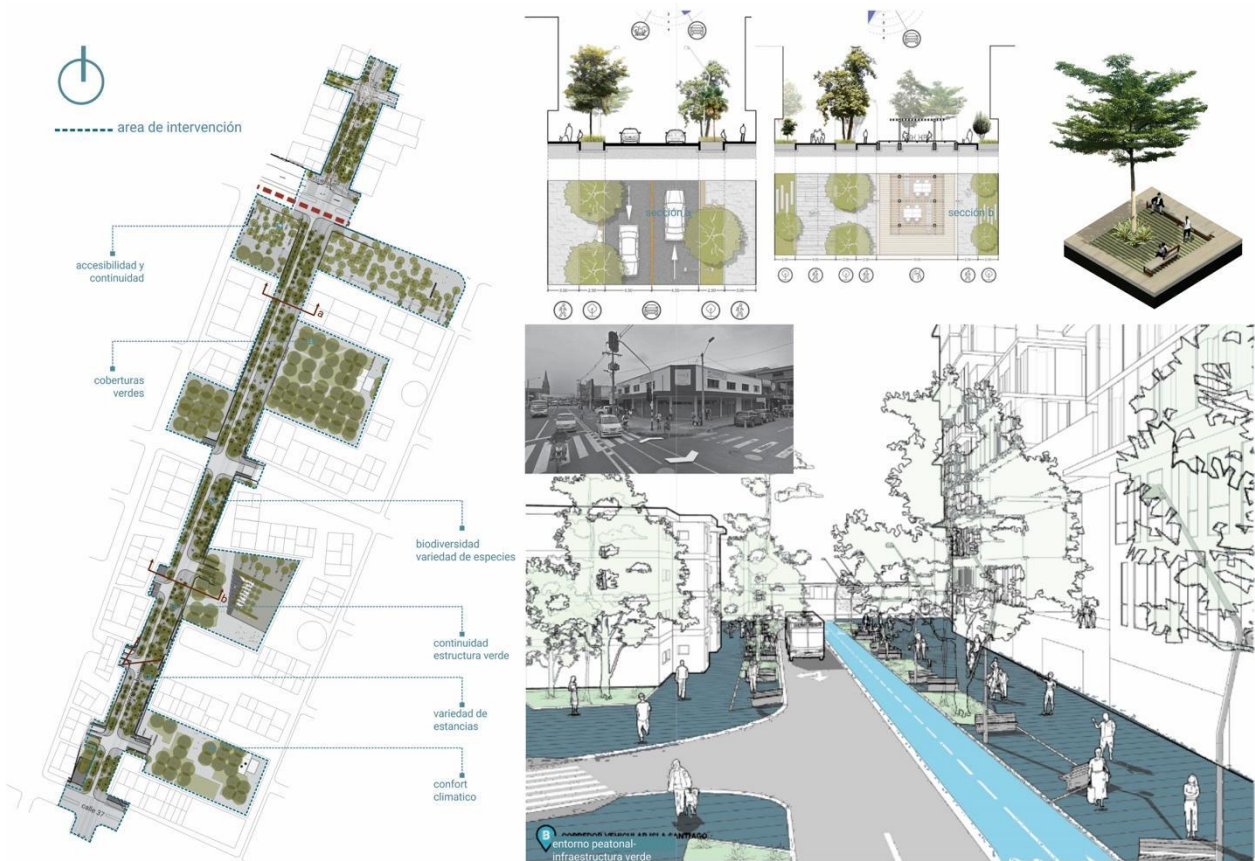


Fig. 7. Acciones propuestas para infraestructura verde a partir de las estrategias. Fuente: (Ortiz, 2020)

Superficies

Las superficies son elementos constitutivos construidos y corresponden con el espacio físico a nivel o subsuelo que constituye el escenario de la interacción social cotidiana y en cuyo contexto los ciudadanos ejercen su derecho a la ciudad. Como espacio físico, las superficies incorporaran elementos urbanísticos, arquitectónicos, paisajísticos y naturales, y permitirá la relación e integración de las áreas y equipamientos. Las estrategias y acciones de diseño en superficies consideran condiciones ergonómicas, fisiológicas y psicológicas:

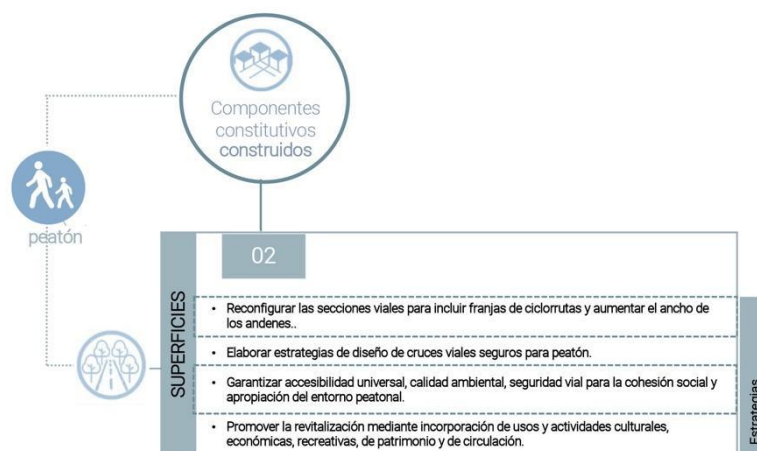


Fig. 8. Estrategias de diseño para las superficies. Fuente: elaboración propia

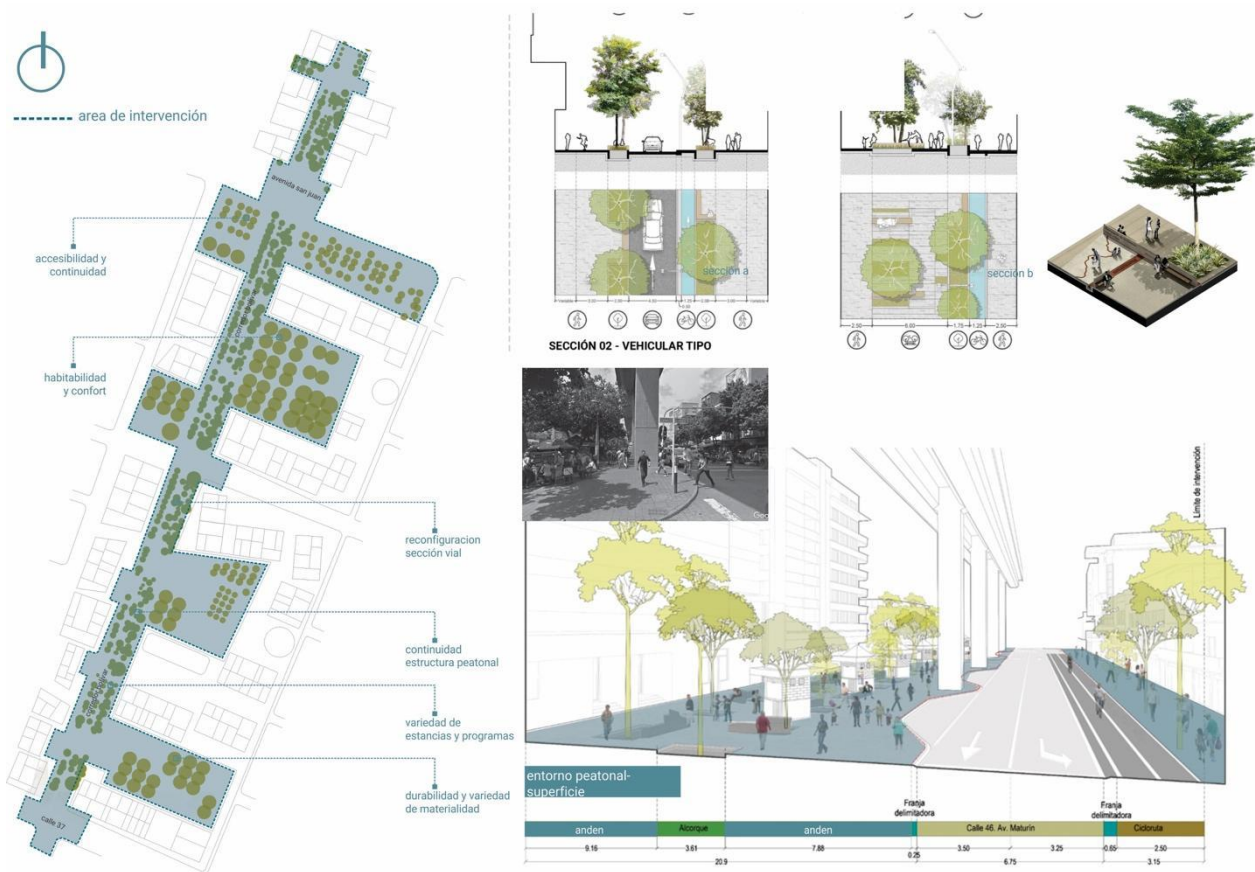


Fig. 9. Acciones propuestas para las superficies a partir de las estrategias. Fuente: (Ortiz, 2020)

Zócalo urbano

El zócalo urbano es el espacio que relaciona lo público y lo privado, un espacio de transición entre el adentro y el afuera donde se posibilitan los encuentros ciudadanos. Está constituido por las superficies más próximas a las fachadas que son determinantes en la percepción del espacio urbano y que cumplen un papel conector y de transición. Desde el punto de vista del peatón el zócalo urbano tiene potencial como conector social, ya que en el cual tienen lugar los eventos y acontecimientos ligados a la vida en el espacio urbano. Las siguientes son estrategias de diseño para el zócalo urbano:

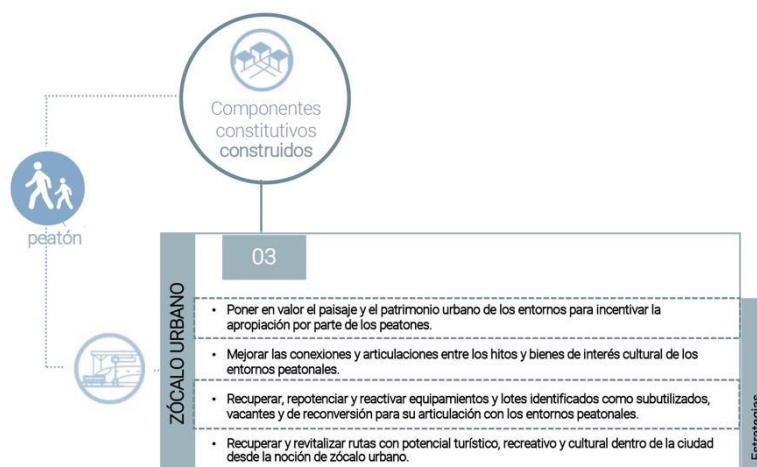


Fig. 10. Estrategias de diseño para el zócalo urbano. Fuente: elaboración propia

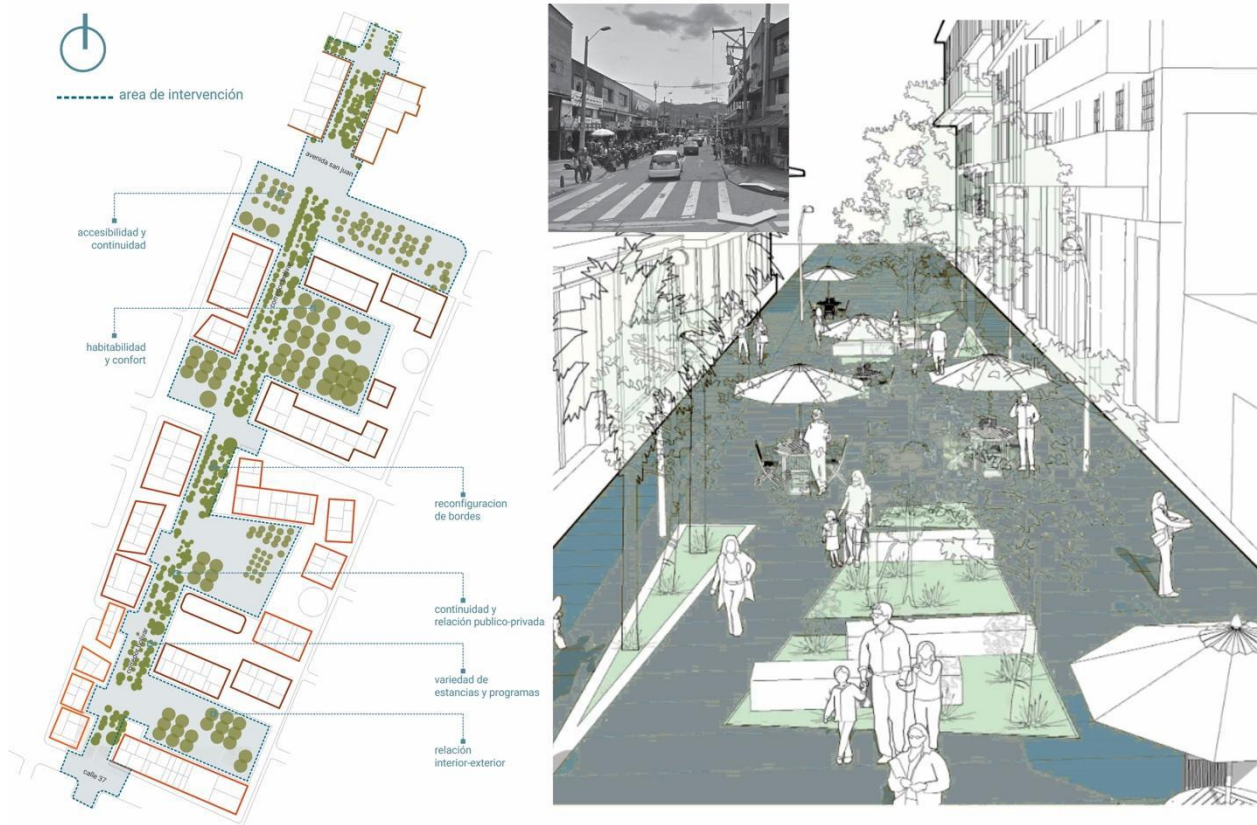


Fig. 11. Acciones propuestas para el zócalo urbano a partir de las estrategias. Fuente: (Ortiz, 2020)

Amoblamiento e iluminación

El amoblamiento y la iluminación son elementos constitutivos construidos que funcionan de manera transversal a los demás elementos, estos deben conformar un sistema fácilmente identificable, localizable y que otorgue identidad y valores referenciales del entorno. Forman un conjunto que más allá de una connotación decorativa o accesoria que se pueda deducir de este término y constituyen un elemento que caracterizan la forma de apropiación y de uso y la calidad del entorno peatonal. Las siguientes son estrategias de diseño para los elementos de amoblamiento e iluminación:



Fig. 12. Estrategias de diseño para los elementos de amoblamiento e iluminación. Fuente: elaboración propia

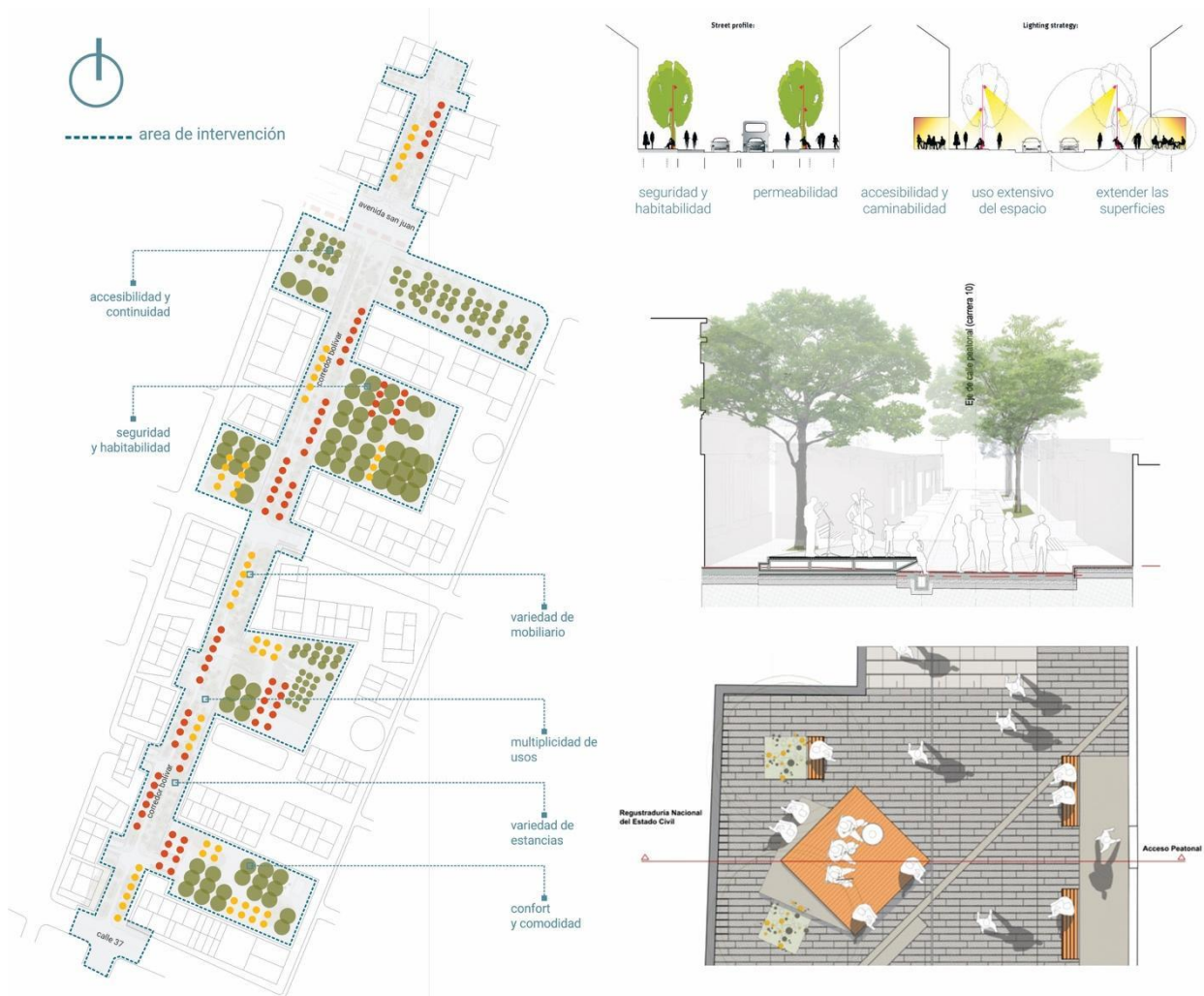


Fig. 13. Acciones propuestas para los elementos de amoblamiento e iluminación a partir de las estrategias. Fuente: (Ortiz, 2020)

La implementación en conjunto de estas estrategias de diseño y acciones propuestas para los diferentes elementos en el corredor Bolívar entre desde la Calle 44 San Juan y La Calle 37 se tradujo en acciones de diseño puntuales orientadas a resolver las necesidades del sitio desde una mirada proyectual que permite la implementación de espacios armónicos y legibles para los peatones y promueve la transformación de la pieza urbano. La aplicación de las estrategias proyectuales se direcciona a cumplir los siguientes parámetros:

- Generar un nuevo espacio público que mejore las condiciones de movilidad en la ciudad, con énfasis en la definición de entornos peatonales que favorezcan la circulación peatonal y no motorizada.
- Potenciar la superficie del primer nivel del entorno peatonal y de la infraestructura del Metro como espacio de la experiencia peatonal y escenario de expresiones artísticas y culturales.
- Potenciar los usos significativos y característicos de los diferentes tramos del corredor para garanticen la vitalidad, sostenibilidad y calidad de los entornos peatonales.
- Mejorar el paisaje urbano de los entornos peatonales por medio de intervenciones estéticas y arquitectónicas en los inmuebles y elementos complementarios que conforman la fachada del corredor.
- Articular e integrar el viaducto del Metro y su infraestructura con la noción de entorno peatonal.

De esta manera, se logro desarrollar un proyecto de diseño urbano que transforma el corredor Bolívar en un entorno peatonal capaz de articular las edificaciones que se localizan sobre el corredor con nuevos modelos de ocupación que posibiliten la localización de nuevos y más diversos usos y dinamice las actividades

urbanas del sector. Las siguientes imágenes muestran el ejercicio de la aplicación del marco metodológico de entornos peatonales al corredor Bolívar entre Calle 44 San Juan y La Calle 37.



Fig. 14. Planta general. Fuente: (Ortiz, 2020)

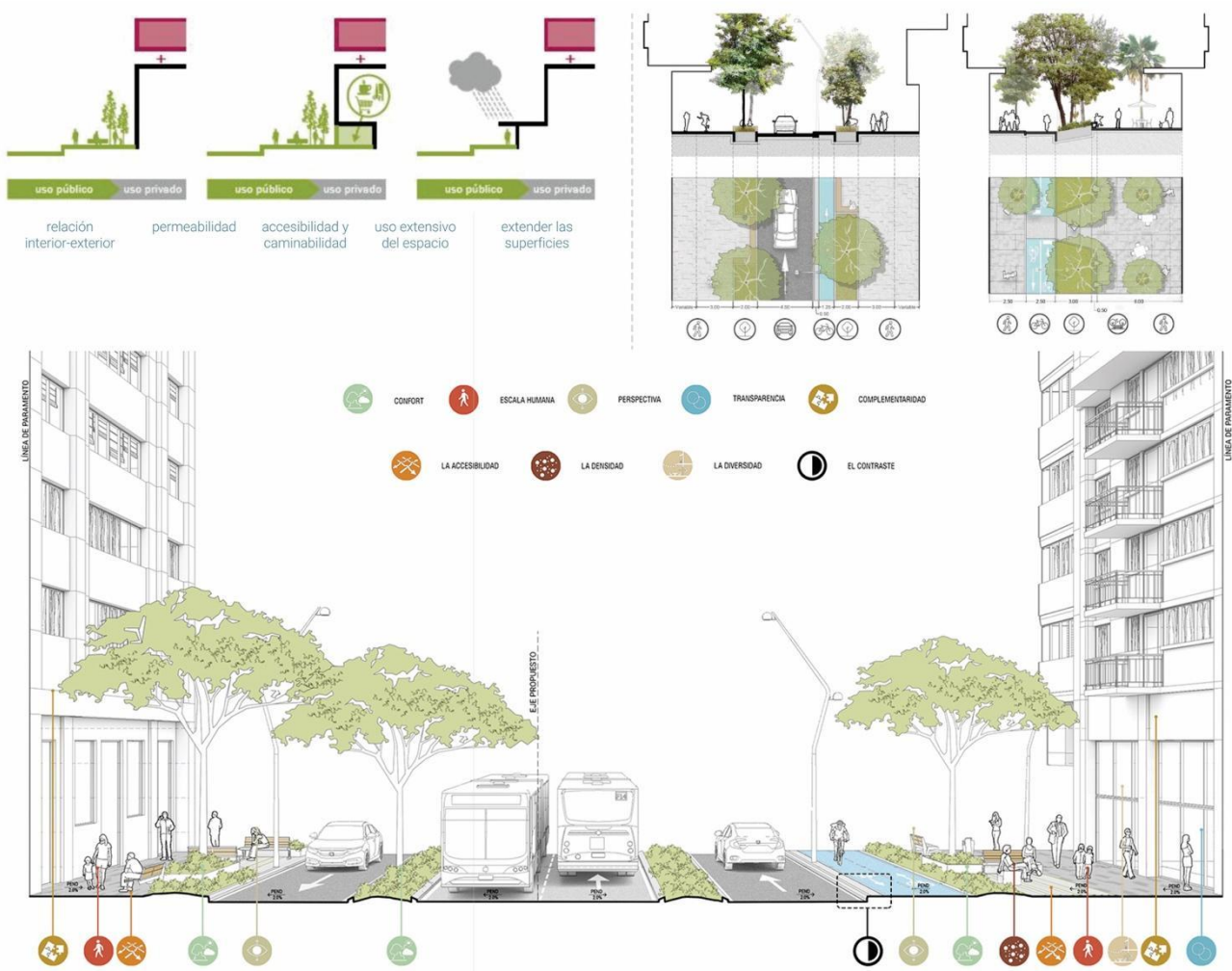


Fig. 15. Sección corredor Bolívar. Fuente: (Ortiz, 2020)



Fig. 16. Calle 44 San Juan con Bolívar (arriba) y Bolívar con Calle 32 (abajo). Fuente: (Ortiz, 2020)



Fig. 17. Calle 44 San Juan con Bolívar (arriba) y Bolívar con Calle 32 (abajo). Fuente: (Ortiz, 2020)

Conclusiones

Cuando se crea una nueva perspectiva del espacio urbano, en la cual se proyecta teniendo como fundamento su movilidad peatonal, los hábitos, memoria y prácticas del peatón, y la diversidad de posibilidades de transporte urbano, se puede llegar a una generación de espacios y entornos urbanos equilibrada y reconociendo las principales características espaciales en términos de confort, habitabilidad y accesibilidad. Este tipo de generación de espacios urbanos tiene además la ventaja de reconocer los diferentes tipos de movilidad y vincularlos en su concepción espacial permitiendo generar espacios ligados a la estructura urbana de manera integral. Muestra de ello, es lo que actualmente podemos reconocer como nuevos referentes de proyectos urbanos que diseñan espacios abiertos que buscan crear identidad y legibilidad, como un impulso positivo para una nueva imagen de la ciudad.

Este trabajo documenta un ejercicio proyectual que partió de la elaboración de un marco metodológico para definir parámetros de diseño que proporcione criterios y herramientas de intervención para el desarrollo del diseño urbano de entornos peatonales donde se considere la transformación de la experiencia de los peatones. Este marco metodológico se aplicó al diseño de un proyecto urbano en un contexto específico: la Carrera Bolívar entre la Calle 44_San Juan y la Calle 37, en el centro de la ciudad de Medellín.

El principal reto de este ejercicio de proyectación a partir de un marco metodológico estuvo en pensar la movilidad como un insumo fundamental para el diseño urbano de los entornos peatonales, y desde la disciplina misma buscar una mejor definición espacial sin comprometer la funcionalidad básica de la conectividad, la circulación y la accesibilidad. Para lograr este objetivo se partió de un enfoque direccionado a analizar el concepto de calle, de entorno y peatón los cuales vinculan directamente la experiencia humana con la estructura urbana, y contribuyen a la creación de lugares urbanos de calidad, seguros e incluyentes.

Más que una recopilación de los pasos o aspectos usuales que la práctica del diseño urbano conlleva cuando se enfrenta a problemas de espacios de movilidad, el marco metodológico, ofrece un abanico de posibilidades, variaciones y soluciones para el diseño de entornos peatonales que se proyectan desde la experiencia del peatón desde la relación con los espacios que recorre, habita y percibe y se implementan desde el convencimiento de que caminar es un derecho universal de las personas que debe y puede ser conveniente, atractivo y adaptado a sus necesidades.

Referencias

- Adey, P. (2006). If Mobility is Everything Then it is Nothing: Towards a Relational Politics of (Im)mobilities. *Mobilities*, 1(1), 75–94. <https://doi.org/10.1080/17450100500489080>
- Cresswell, T., & Merriman, P. (Eds.). (2011). *Geographies of mobilities: Practices, spaces, subjects*. Ashgate.
- Forsyth, A. (2015). What is a walkable place? The walkability debate in urban design. *URBAN DESIGN International*, 20(4), 274–292. <https://doi.org/10.1057/udi.2015.22>
- Forsyth, A., & Southworth, M. (2008). Cities Afoot—Pedestrians, Walkability and Urban Design. *Journal of Urban Design*, 13(1), 1–3. <https://doi.org/10.1080/13574800701816896>
- Jones, P., & Lucas, K. (2012). The social consequences of transport decision-making: Clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *Journal of Transport Geography*, 21, 4–16. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.012>
- Marshall, S. (2005). *Streets & patterns* (1st ed). Spon.
- Ortiz, V. (2020). *Entornos peatonales: Configuración de calles en el centro tradicional y expandido de la ciudad de Medellín* [Maestría en Diseño Urbano, Universidad Nacional de Colombia]. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/77942>
- Ortiz, V., & Villamizar-Duarte, N. (n.d.). *Una propuesta metodológica aplicada a la reconfiguración del corredor Bolívar en el centro de la ciudad de Medellín*.
- POLIS, & Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH (Eds.). (2021). *Topic Guide: Planning for more resilient and robust urban mobility*.

https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_topic-guide_planning_for_more_resilient_and_robust_urban_mobility_online_version.pdf

- Pozueta Echavarrí, J., Lamíquiz Daudén, F. J., & Porto Schettino, M. (2009). *La ciudad paseable: Recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura*. CEDEX.
- Sheller, M. (2017). From spatial turn to mobilities turn. *Current Sociology*, 65(4), 623–639. <https://doi.org/10.1177/0011392117697463>
- Soria Lara, J. A. (2012). *Modelo de umbrales para la evaluación ambiental de la movilidad urbana*. Editorial de la Universidad de Granada.
- UN-Habitat. (2013). *Planning and design for sustainable urban mobility*. earthscan from Routledge.
- Valenzuela-Montes, L. M., & Talavera-García, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: Una revisión de enfoques, factores y condicionantes. *EURE (Santiago)*, 41(123), 5–27. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612015000300001>
- Venturi, R., Scott Brown, D., & Izenour, S. (2016). *Aprendiendo de Las Vegas: El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Gustavo Gili.
- Walk 21. (2006). *International Charter for Walking*. <https://walk21.com/resources/international-charter-for-walking/>
- Zacharias, J. (2001). Pedestrian Behavior and Perception in Urban Walking Environments. *Journal of Planning Literature*, 16(1), 3–18. <https://doi.org/10.1177/08854120122093249>