EL USO SOCIAL DEL ESPACIO PÚBLICO Y SUS VINCULOS CON EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO. CASO: CARTAGENA

ARQ. SANDRA CAROLINA GONZALEZ SABOYA

PROYECTO DE GRADO PARA OPTAR AL TITULO DE
MAGISTER (TRA) EN PLANEACIÓN URBANA Y REGIONAL

GABRIEL SUAREZ
DIRECTOR PROYECTO DE GRADO

TOPOFILIA Y DESARROLLO TERRITORIAL INTEGRADO
GRUPO DE INVESTIGACIÓN

PLANEACIÓN URBANA Y REGIONAL
LINEA DE INVESTIGACIÓN

CARLOS MARIO YORI
COORDINADOR GRUPO DE INVESTIGACIÓN

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
MAESTRÍA EN PLANEACIÓN URBANA Y REGIONAL
BOGOTÁ, D.C.
ABRIL DE 2009

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION 9

CAPITULO 1 12

1.1. TITULO 12

1.1.1. TEMA 12

1.1.2. DEFINICION DEL TEMA 12

1.1.3. PREGUNTA DE INVESTIGACION 13

1.2. MARCO HISTORICO – ANTECEDENTES 14

1.2.1. SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO EN COLOMBIA 14

1.2.2. ESPACIO PÚBLICO EN COLOMBIA 16

1.3. JUSTIFICACION 19

1.3.1. UTILIDAD DE LA INVESTIGACION 20

1.3.2. USO SOCIAL 21

1.3.3. SENTIDO PRACTICO 21

1.4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 22

1.4.1. FORMULACION 22

1.4.2. ARGUMENTACION 22

1.4.3. DELIMITACION 23

1.5. OBJETIVOS 25

1.5.1. OBJETIVO GENERAL 25

1.5.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS 25

1.6. HIPOTESIS DE INVESTIGACION 26

1.6.1. HIPOTESIS DE DIAGNOSTICO 26

1.6.2. HIPOTESIS DE PRONOSTICO 27

1.6.3. HIPOTESIS DE CONTROL 27

1.7. ESTRUCTURA METODOLOGICA – ALCANCE 27

1.7.1. METODOLOGIA 27

1.7.2. ALCANCE 31

1.8. PERTINENCIA O APORTE DE LA INVESTIGACION 32

1.9. LINEA CONCEPTUAL DE LA MAESTRIA EN LA CUAL SE INSCRIBE Y ENMARCA LA INVESTIGACION 32

CAPITULO DOS 34

2. MARCO TEORICO 34

2.1. DESDE LA CIUDAD 34

2.1.1. CIUDAD EDUCADORA 36

2.1.2. TOPOFILIA 37

2.1.3. ECOURBANISMO 39

2.1.4. CULTURA CIUDADANA 40

2.2. DESDE EL ESPACIO PÚBLICO 41

2.2.1. DEFINICION DE ESPACIO PÚBLICO 41

2.2.2. LEGISLACION DE ESPACIO PÚBLICO CASO BOGOTA 43

2.2.2.1. ACUERDOS PARA LA SOSTENIBILIDAD 45

2.2.2.2. PUNTOS DE ENCUENTRO 45

2.2.2.3. USOS TEMPORALES DEL ESPACIO PÚBLICO 46

2.2.2.4. ENTIDADES QUE INTERVIENEN EN EL ESPACIO PÚBLICO 46

2.3. DESDE LA TEORIA 47

2.3.1. LUGAR Y NO LUGAR 47

2.3.1.1. LOS LUGARES Y LOS NO LUGARES. MARK AUGÉ 47

2.3.2. JORDI BORJA 49

2.3.3. REDISTICA 50

2.4. DESDE LO NORMATIVO 51

2.4.1. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE CARTAGENA 51

2.4.2. PLAN DE DESARROLLO “POR UNA SOLA CARTAGENA” 56

CAPITULO 3 63

3. INVESTIGACION 63

3.1. BASES ESTRUCTURALES DE LA INVESTIGACION 64

3.2. DIMENSIONES, UNIDADES DE ANALISIS, TECNICAS DE ABORDAJE Y RECOLECCION DE INFORMACION. 66

3.2.1. MAPA DE LA INVESTIGACIÓN 67

3.2.2. CATEGORIAS DE ANALISIS 67

3.2.2.1. HISTORICA 67

3.1.1.1.1. DEFINICION 67

3.1.1.1.2. PERTINENCIA CON EL OBJETO Y PREGUNTA DE INVESTIGACION 68

3.2.2.2. PROYECTO TRANSCARIBE 68

3.1.1.1.3. DEFINICION 68

3.1.1.1.4. PERTINENCIA CON EL OBJETO Y PREGUNTA DE INVESTIGACION 69

3.2.3. DIMENSIONES, VARIABLES E INDICADORES 69

3.2.3.1 DIMENSIÓN DE ANÁLISIS AMBIENTAL 69

3.2.3.2 DIMENSIÓN DE ANÁLISIS FÍSICO 72

3.2.3.3 DIMENSIÓN DE ANÁLISIS SOCIAL 73

3.3. CONSTRUCCION DE LA PERCEPCION DEL ESPACIO PÚBLICO 75

3.3.1. INSTRUMENTOS DE PERCEPCION - ENTREVISTA 76

3.3.1.1. FORMATO DE ENTREVISTA 78

3.3.1.2. METODO DE APLICACIÓN, JUICIOS DE TABULACION Y EVALUACION DE ENTREVISTA 79

3.4. INSTRUMENTOS DE ANALISIS 80

3.4.1. MATRIZ DE ANALISIS COMPARADO 80

3.5. DELIMITACION DE SECTORES DE ANALISIS Y OBSERVACION 81

3.5.1. DELIMITACION DE SECTORES 81

3.5.1.1. RECORRIDOS REALIZADOS 82

3.5.1.1.1. RECORRIDO 1 82

3.5.1.1.2. RECORRIDO 2 84

3.5.1.1.3. RECORRIDO 3 86

3.5.2. SECTORES SELECCIONADOS DE ESTUDIO 87

3.5.2.1. SECTOR 1 87

3.5.2.2. SECTOR 2 89

3.5.2.3. SECTOR 3 91

CAPITULO 4 94

4. DESARROLLO DE LA INVESTIGACION 94

4.1. DIMENSION HISTORICA 94

4.1.1. GENERALIDADES 94

4.1.1.1. EVOLUCION HISTORICA 94

4.1.1.2. ETAPAS HISTORICAS 97

4.1.1.3. DESARROLLO URBANO 100

4.1.1.4. CONFORMACION DEL ESPACIO PÚBLICO 101

4.1.2. ENTREVISTAS DESDE “LO HISTORICO” 103

4.1.2.1. RESULTADOS 105

4.1.2.1.1. Sector 1 La Matuna 105

4.1.2.1.2. Sector 2 111

4.1.2.1.3. Sector 3 116

4.1.2.2. ANALISIS COMPARADO DE RESULTADOS 122

4.1.3. MATRIZ DE ANALISIS 124

4.1.3.1. ANALISIS COMPARADO 124

4.1.3.2. ANALISIS DE VARIABLES E INDICADORES EN LA DIMENSION HISTORICA Y POR SECTOR DE ESTUDIO 124

4.1.4. CONCLUSIONES DE ANALISIS DIMENSION HISTORICA 125

4.2. DIMENSION PROYECTO TRANSCARIBE 129

4.2.1. GENERALIDADES 129

4.2.1.1. DEFINICION 130

4.2.1.2. CARACTERISTICAS PRINCIPALES DEL SISTEMA 130

4.2.1.3. CARACTERISTICAS DEL ESPACIO PÚBLICO PROPUESTO POR TRANSCARIBE 133

4.2.2. ENTREVISTAS DESDE TRANSCARIBE 134

4.2.2.1. RESULTADOS 135

4.2.2.1.1. Sector 1 La Matuna 135

4.2.2.1.2. Sector 2 Bazurto 141

4.2.2.1.3. Sector 3 El Amparo 147

4.2.3. ANALISIS DE VARIABLES E INDICADORES EN LA DIMENSION PROYECTO TRANSCARIBE Y POR SECTOR DE ESTUDIO 151

4.2.4. CONCLUSIONES DE LA DIMENSION PROYECTO TRANSCARIBE. 151

CAPITULO 5 153

5. ARTICULACION DE INFORMACION 153

5.1. ANALISIS COMPARADO DE RESULTADOS HISTORICOS CON RESULTADOS DE TRANSCARIBE POR VARIABLES E INDICADORES 153

5.2. COMPARACION DE PORCENTAJES DE ESPACIO PÚBLICO Y DE USO SOCIAL ENTRE LAS EPOCAS HISTORICAS, Y LO PROPUESTO POR TRANSCARIBE. 159

5.2.1. RESULTADOS Y CONCLUSIONES..... 160

5.3. VALIDACION DE HIPOTESIS Y RESPUESTA A PREGUNTA DE INVESTIGACION..... 161

CAPITULO 6..... 163

6. PROPUESTA "COMO INTERVENIR LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO PARA QUE EL ESPACIO PÚBLICO QUE OFRECEN ESTE EN CAPACIDAD DE ACOGER LA DIVERSIDAD Y LAS DINAMICAS SOCIALES *SOCIALES QUE LA CIUDAD VA ACUMULANDO EN EL TIEMPO?*..... 163

6.1. PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES PRINCIPALES 163

6.1.1. SISTEMA AMBIENTAL – ESTRUCTURA ECOLOGICA PRINCIPAL .. 163

6.1.1.1. Subsistema acuático 164

6.1.1.2. Subsistema orográfico 165

6.1.2. SISTEMA ESTRUCTURA URBANA..... 166

6.1.2.1. Red de equipamientos 166

6.1.2.2. Subsistema usos y actividades..... 166

6.1.2.3. Sistema de Espacio Público 168

6.1.2.4. Sistema de Movilidad 169

6.1.3. MATRIZ RELACIONAL 170

6.2. RESPUESTA FISICA COMO MARCO DE RELACIONES SOCIALES 170

6.2.1. MODELO URBANO..... 172

6.3. RESPUESTA SOCIAL..... 175

6.3.1. UN EFECTO DE SUTURA..... 175

6.3.2. ARTICULACION DE "LO FISICO" CON "LO SOCIAL" 177

6.4. APORTES AL CASO DE ESTUDIO Y RECOMENDACIONES 179

6.5. HOMOLOGACION CON OTRAS CIUDADES 185

6.6. REFLEXIONES FINALES Y OTRAS POSIBILIDADES DE INVESTIGACION 186

BIBLIOGRAFIA..... 188

INTRODUCCION

"El civismo como arte, como norma a seguir, tiene que ver no con la U-topia sino con la Eu-topia: no con imaginar un lugar imposible donde todo este bien, sino con hacer lo máximo posible en todos y cada uno de los lugares, y especialmente en la ciudad en que vivimos."

Patrick Geddes, Desarrollo de la ciudad: un estudio de parques, jardines e institutos de cultura. Paris 1904

Ilustración 1 Fotografía Archivo Personal

El tema principal de este estudio es el uso social del espacio público en la ciudad de Cartagena, la lectura que se hará en esta investigación se develará desde la incidencia del Sistema Integrado de Transporte Masivo - Transcaribe como estructura física que ordena y ofrece un servicio social que incidirá en los hábitos urbanos, dado el lugar de trascendencia en el que opera –Avenida Pedro de Heredia- conector principal de la ciudad con el entorno regional (desde su fundación), la incidencia no es solo físico-espacial sino significativa en fortalecer las conexiones inter-barriales a través de espacios que son concebido mas allá de los circuitos dominantes de movilidad que de alguna manera constituyen canales sociales para el encuentro y la solidaridad.

Igualmente la ciudad ha sufrido una evolución a través de su historia, con base en diferentes hechos urbanos que han marcado los cambios de una estructura y de un sistema en comienzo natural, a hacer parte de una fuerte dinámica urbana, en un contexto particular de desarrollo. El hecho urbano actual es la modificación del sistema de transporte, que contempla una importante ampliación del perfil de la Avenida Pedro de Heredia, cuya afectación en el sector de estudio es de considerables dimensiones afectando los comportamientos ciudadanos, el uso social del espacio público, las costumbres, los hábitos y la conformación del espacio público peatonal que estructura la Ciudad.

La investigación inicia con la recolección de información general de Cartagena de Indias, desde su evolución histórica y desarrollo urbano comprendiendo las dinámicas territoriales que han influido en el comportamiento social de los pobladores, aspectos que van desde el clima y el habitad rodeado de agua que los caracteriza hasta la espacialidad y vitalidad de los espacios barriales que presentan. También se mira de manera especial la movilidad y el trasporte a lo largo de la historia con el fin de comprender la importancia del proyecto actual y los beneficios que trae a la ciudad.

Posteriormente, se aborda de manera general tres grandes sectores representativos dadas las características particulares diferenciales con respecto a lo ambiental, lo vial, lo urbano y su vinculación a través de las tipológicas y conformación de la estructura existente del espacio público(uso social – alternativas), la investigación parte con la reseña histórica de la ciudad, revisando el uso social del espacio público y la cultura de su uso (frecuencia – disfrute – apropiación) en la población de Cartagena, para develar desde esta perspectiva si siempre se ha vivido el espacio público, y en qué medida ha influido el clima, el mar y en sí las condiciones ambientales que podrían llegar a propiciar un alto y variado uso social encontrando el espacio público como un espacio de convivencia y encuentro social.

La historia se analiza desde 2 componentes específicos, para cada sector: La conformación física y el uso social del espacio público y su evolución en el tiempo con el propósito de analizar y proponer alternativas y recomendaciones para reconoce el espacio público como estructura que fortalece el arraigo y el deber ser de los ciudadanos en hacer de su ciudad un lugar de convivencia pacífica.

Ilustración 2 Fotografía Archivo Personal

La investigación esta referenciada en el análisis del espacio público en Cartagena desde el Sistema Integrado de Transporte Masivo Transcaribe, relacionado por la comunidad de Cartagena con el desarrollo, la evolución y el orden de la ciudad, que trae consigo cambios que repercutirán en la vida social, en la cultura ciudadana, la apropiación y administración del espacio público.

Es importante también, el análisis de la normativa y la legislación que influyen directamente en el objeto de estudio con el fin de entender los impactos de Transcaribe y la manera en la que se asume el espacio público desde la perspectiva normativa de la movilidad, también se observan las normas con el ánimo de entender cuál ha sido el impacto o efecto en el espacio público, en la construcción y en el uso social.

Se identifican teorías y conceptos que determinan, no solo el sentido físico del espacio público, sino el social, y también se presentan como un apoyo teórico a la investigación, que aporta los elementos necesarios para la orientación de la investigación en beneficio de la comunidad; y finalmente la afectación de la movilidad, del sistema vial y de transporte y los impactos específicos sobre los sectores urbanos analizados.

Ilustración 3 fotografía Archivo Personal

Finalmente se pretende que esta investigación concluya en recomendaciones, aportes y conclusiones para la implementación de los Sistemas de Transporte Masivo en diferentes casos de estudio, desde una perspectiva de gestión para la elaboración de políticas y planes que permitan visualizar estos sistemas como elementos de oportunidad para organizar la ciudad y para beneficiar y propiciar un uso social activo y una recuperación de las características sociales, a través de la generación de espacios que propicien el encuentro ciudadano. Y desde una escala humana que permita visualizar la manera de concebir los espacios públicos anexos a los sistemas de transporte masivo como una parte de un sistema de ciudad que permita articularse y beneficie a la población.

CAPITULO 1

1.1. TITULO

El Uso Social Del Espacio Público Y Sus Vínculos Con El Sistema Integrado De Transporte Masivo Caso: Cartagena.

1.1.1. TEMA

El tema principal de este estudio es el uso social del espacio público en las ciudades, el cual se ha visto transformado por la intervención de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, instituidos por el Gobierno Nacional para municipios y distritos en aras de mejorar la movilidad y el transporte de las personas y así mejorar su calidad de vida. Como se ha visto en varios casos de ciudades ya implantados los Sistemas de Transporte Masivo[1], presentan una serie de conflictos, que afectan la calidad de vida de los ciudadanos dado que los espacios públicos no son planeados a partir de estudios sociales, sino son el resultado de diseños ingenieriles en los cuales el aspecto mas importante es el de movilizar gente, generar espacios de movimiento y no de permanencia ni de transición de personas. Es ahí en donde nace el tema principal de esta investigación, el cual se centra en investigar los vínculos (positivos o negativos) que pueden estar generando estos Sistemas de Transporte Masivo y en si sus espacios públicos con el uso social de una población especifica, el ideal es investigar si para dichos diseños se tienen en cuenta los aspectos característicos de cada ciudad en la que se implanta o por el contrario son “sellos” que se esparcen por todas las ciudades colombianas sin considerar la población y sus características sociales de aprovechamiento y uso del espacio público el cual como ya sabemos es el uso social de la ciudad por excelencia.

1.1.2. DEFINICION DEL TEMA

El espacio público de una ciudad contiene un carácter especial, que tiene una trayectoria, donde la gente usa las calles, las plazas y demás elementos no solo para desplazarse con funciones de movilidad, sino para realizar actividades de permanencia como recreación, actividades económicas para su sustento, socialización y expresión de su cultura y sus costumbres, como sitio de eventos culturales propios, como el lugar de encuentro y de interacción social entre los habitantes de una ciudad.

[1] Caso Transmilenio Troncal NQS y Av. Suba

Con la Política Nacional[2] y la determinante de contemplar los Sistemas de Transporte Masivo como parte de la planificación de las ciudades de más de 100.000 habitantes, trajeron consigo una serie de diseños que responden a una función especializada: "movilizar gente". Lo anterior implicó la generación de zonas para transportarse y no de "permanencia" más allá de paraderos en los que se espera el bus. Es allí en donde la implantación de estos diseños (similares para todas las ciudades) rompen, segregan, y suprimen lugares con la tradición del uso social del espacio público, sin desconocer que también traen efectos positivos sobre la recuperación de la ciudad. El efecto impacta las actividades que los ciudadanos regularmente realizaban en el espacio público, con la generación de conflictos en la ciudadanía al sentirse amenazada por la implantación de estos sistemas, debido al cambio de las condiciones sociales y de interacción entre si por otras actividades de carácter individual, afectando la cotidianidad en actividades de sustento, cambiando la conformación física de sus casas; sumado a factores temporales como los impactos en la construcción de las obras que generan problemas en la movilidad, trancones, movimientos de tierra, produciendo como efecto final: el rechazo inicial a los Sistemas de Transporte Masivo.

Cabe anotar que todo lo que trae la construcción de estos Sistemas de Transporte Masivo no es malo para la población, porque mejora las condiciones físicas al tiempo que las estandariza, ya no hay andenes rotos, ni barriales, ni basuras y el espacio se siente más limpio y embellece la ciudad, trae una lectura física urbana que hace percibir armonía entre todos los espacios y le imprime un carácter especial. Tal es el ejemplo en Bogotá, que con el paso de Transmilenio le imprimió un orden a los sectores deteriorados y en mejoro condiciones como la inseguridad en la Avenida Caracas, la conectividad entre sectores, le dio una imagen a Bogotá especial y diferente, aunque en otros casos produjo errores de ruptura como la Carrera 30 y Avenida Suba.

1.1.3. PREGUNTA DE INVESTIGACION

El Espacio Público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo?

La pregunta de investigación surge a partir de un problema recurrente visualizado en los diferentes casos de Sistemas de Transporte Masivo implementados en las distintas

[2] Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo, Conpes 3260,
Lineamientos para optimizar la política de desarrollo urbano. Conpes 3305

ciudades colombianas. El espacio público tradicional, existente, con características de permanencia y un alto uso social se ve transformado por diseños físicos con funciones de movilidad, transito e intercambio de modos de transporte, el espacio público pasa de ser contenedor de actividad y vida social, a ser un modo de comunicación, un espacio de paso entre la movilidad y la permanencia, al tener en cuenta las apreciaciones de Augé[3], se puede decir que el espacio público pasa de ser un lugar a convertirse en un "no lugar" por medio de un efecto de ruptura en las relaciones sociales, en las costumbres y en la actividad diaria de la población en el espacio público. Es allí en donde surge la pregunta de investigación, si el uso social del espacio público es transformado por los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, que aportes o recomendaciones se pueden dar para que sea una transformación positiva y se considere como oportunidad para contribuir a la consolidación de la cultura, y para beneficio social general.

1.2. MARCO HISTORICO – ANTECEDENTES

1.2.1. SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO EN COLOMBIA

Los Conpes 3305 y 3260 referentes del abordaje en la lectura comportamiento urbano, del espacio público, de la movilidad del Sistema de Transporte Masivo en Cartagena. Las Políticas públicas son el resultado de la lectura de una realidad caracterizada a través de patrones de comportamiento para todo un territorio, o para realidades especiales, algunas políticas son expresadas como marco de referencia, especifican lineamientos que determinan los rasgos fundamentales de las intervenciones previstas, la direccionalidad de la gestión y las estrategias generales.

Los Conpes 3305 de lineamientos para optimizar la Política de Desarrollo Urbano y el Conpes 3260 de Política Nacional de Transporte Urbano Masivo nos develan las tendencias de crecimiento de las ciudades colombianas, determinando la importancia y el fenómeno de Cartagena, núcleo urbano referente de movilidad poblacional en el eje del atlántico integrado al sistema vial nacional – regional[4], con características de concentración urbana, problemas de pobreza, necesidades de provisión de servicios públicos, y de movilización y de transporte. Desde esta óptica Cartagena a través de los instrumentos proporcionados por el Plan de Ordenamiento Territorial y con los lineamientos de los Conpes respectivos deberá descongestionar las actividades

[3] Marc Augé, Los No Lugares, espacios del anonimato,1992

[4] . La mayor movilidad del Distrito de Cartagena se da con Barranquilla y Santa Marta, con las cuales se conecta por vías nacionales rápidas, como son: la vía del Mar que sirve de enlace con Barranquilla, 90 A del sistema nacional y la vía La Cordialidad, Vía 90, que sigue hasta Barranquilla, Santa Marta y Riohacha, haciendo parte de la troncal del Caribe. Con la troncal de Occidente, se conecta con Sincelejo y Montería

urbanas que la caracterizan hoy con una infraestructura de equipamientos estratégicos definidos por el Plan de Ordenamiento Territorial articuladas a un proyecto rector en el sistema integrado de transporte público multimodal.

El impacto de un proyecto de transporte masivo como ordenador urbano requiere la provisión de espacios físicos significativos no referido únicamente a las obras complementarias de la malla vial, los requerimientos de tierra, la demanda de vivienda, el suelo urbano disponible sino a la provisión de los espacios públicos en proporción a la movilidad y en la consolidación de una imagen paisajística representativa, en todo el contexto de la palabra, lo que significa representar lo funcional, lo social, lo cultural y lo económico. En la medida que la calidad del transporte público sea significativa los impactos urbanos se equilibran de manera evidente en las operaciones urbanas (normatividad), en el medio ambiente y en la cultura ciudadana en el uso del automóvil particular.

Un nuevo sistema integrado de transporte público multimodal en el caso de la referencia repercute en la estructura y en la dinámica de la ciudad, dota de infraestructura complementaria, recupera la calidad ambiental, incluye espacios libres públicos y privados, disminuye la congestión vehicular y el deterioro de vías y andenes, y determina en términos culturales la función social y ecológica de la propiedad, la participación en plusvalía y define el urbanismo en su función pública de equidad no solo en el acceso al servicio de movilidad sino de calidad de vida, de igual manera vincula un núcleo urbano ordenado a la región. Todo esto se tiene que enfocar en el individuo del sector y en el espacio público que usa; de tal manera que no se convierta en un factor negativo en la nueva transformación de un sector, que en vez de integrarse se aísle de la estructura de la ciudad.

En Cartagena la evolución de los atributos urbanos coinciden con la caracterización dada por el Conpes 3305: déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda, dependencia a subsidios nacionales, sobreoferta del transporte masivo, elevada edad promedio de los vehículos, ineficiente estructura vial y sobre utilización, alta niveles de accidentalidad, subutilización del suelo urbano consolidado y de expansión, baja capacidad de gestión, insuficiencia y mal estado de los equipamientos, índices bajos de espacio público por habitante y otros.[5]

Las líneas de política y las estrategias definidas en los Conpes son determinantes en comienzo para establecer una lectura particular de la ciudad, pero se estima la posibilidad de fortalecer las políticas de ordenamiento urbano y la normatividad con el propósito de potenciar oportunidades de inversión pública y privada en el desarrollo de las zonas estratégicas que lo requieran, y en este caso esta posibilidad es un requerimiento. La mirada de la Troncal Pedro de Heredia como columna vertebral del

[5] Documento CONPES, 3305 Lineamientos para optimizar la Política de Desarrollo Urbano.

proyecto se hace primordial en este proyecto, al igual que la del área de influencia de la intervención, dado que en su borde se da el grueso de las actividades urbanas.

1.2.2. ESPACIO PÚBLICO EN COLOMBIA

Colombia, país eminentemente urbano, dentro del cual mas del setenta por ciento de su población habita en centros urbanos tiene como reto principal afrontar desarrollos urbanos que van de la mano con la calidad de vida de las comunidades, en las que se encuentran inequidades y desigualdades que afectan la sociedad, dentro de este contexto el espacio público que como ya se había mencionado es parte fundamental en el desarrollo de una ciudad. Actualmente la recuperación del espacio público es considerada como una prioridad debido a que este tipo de proyectos contienen un alto impacto sobre el bienestar y la vida comunitaria de las poblaciones, todas estas consideraciones han llevado a que el Gobierno de Colombia y en cabeza del Ministerio del Medio ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial establezca y se encuentre en formulación la política nacional de manejo, aprovechamiento y recuperación del espacio público, hasta ahora inexistente y solo "pensada" y "aplicada" en ciertas ciudades del territorio colombiano como el caso Bogotá.

Técnicamente dentro del ámbito nacional, el espacio público es definido como "el conjunto de inmuebles públicos y elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades humanas colectivas que trascienden, por tanto, los limites de los intereses individuales de los habitantes….."[6] A simple vista se entiende que el espacio público considerado involucra mucho más que estructuras físicas, y que debería tenerse en cuenta también los aspectos sociales, culturales y políticos que derivan de su construcción, uso y aprovechamiento. El espacio público es un bien colectivo, por consiguiente pertenece a todos los pobladores de una ciudad, así mismo su uso, aprovechamiento y mantenimiento debería corresponder a todos pues este espacio público también refleja la capacidad de las personas de habitar y vivir en comunidad, allí las personas, especialmente los más bajos estratos encuentran lugares de recreación, descanso, ejercer sus derechos sociales y democráticos, expresas sus pensamientos e ideas, y mantener una memoria colectiva a través del desarrollo de sus características sociales, culturales, tradiciones y formas de rendir tributo a sus antepasados o a fechas importantes.

El crecimiento acelerado de las ciudades y la poca planeación, ha generado que estos espacios públicos en Colombia hayan sido relegado a un segundo plano en los

[6] Ley 9 de 1989, articulo 5

procesos de desarrollo urbano, se han considerado como los espacios residuales de la vivienda como parques, de las vías como los andenes, y así, sin considerar que el espacio público es elemento estructurador del desarrollo urbano y del desenvolvimiento social de una población o ciudad.

"Así como los animales necesitan que se protejan las selvas y otros entornos silvestres para sobrevivir, los seres humanos necesitamos espacios que propicien nuestra salud física y espiritual. En las ciudades, esto significa disponer de espacios públicos peatonales abundantes, amplios y de calidad; en otras palabras andenes y parques abundantes, amplios y bien mantenidos"[7]

Dentro de la Política Nacional formulada para el espacio público[8] se plantea que la ampliación, recuperación y preservación de las áreas públicas de las ciudades se encuentre encaminada a reducir las desigualdades económicas, sociales y de calidad de vida "El espacio público, al cual todos tienen acceso y derecho, reequilibra en arte, las desigualdades económicas. A través de él se articula una de las posibles vías de redistribución de la riqueza"[9].

Es importante resaltar que si se cuenta con espacios públicos agradables conveniente, suficiente y que satisface las comunidades es más fácil intervenir en otros aspectos de la ciudad como lo social, en cuanto al derecho de los ciudadanos a la recreación, en cuanto a seguridad, ya que con espacios públicos amables es más fácil controlar la inseguridad y la violencia, el espacio público organizado genera a tener actitudes amables y convivales y la integración comunitaria, resumiendo el espacio público contribuye a generar una ciudad más humana y con mejores oportunidades de desarrollo para los habitantes.

[7] Enrique Peñalosa, Ex alcalde de la ciudad de Bogotá - Colombia

[8] Documento bajo construcción suministrado por el Ministerio de Ambiente, vivienda y Desarrollo Territorial, Septiembre 2008

[9] García, A., Op. Cit "la Reconquista de Europa, Espacio Público Urbano 1980 – 1999", Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona 1999

Normas Relativas al Espacio Publico en Colombia	
Articulo 63 de la Constitucion Politica de Colombia	"Los bienes de uso publico, los parques naturales, las tierras comunales de grupos etnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueologico de la nacion y los demas bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables".
Articulo 82 de la Constitucion politica de Colombia	" Es deber del estado velar por la proteccion de la integralidad del espacio publico y por su destinacion al uso comun, el cual prevalece sobre el interes particular"
Articulo 88 de la Constitucion politica de Colombia	"La ley regulara las acciones populares para la proteccion de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad publicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia economica y de otros de similar naturaleza que se definen en ella".
Codigo Civil	Varios articulos del codigo civil se ocupan del tema del espacio publico. Entre estos se encuentra en Articulo 674 que define los bienes publicos y de uso comun, Articulo 675 se ocupa de los bienes baldios, Articulo 677 se ocupa de la propiedad de las aguas, Articulo 1005 se refiere a las acciones populares en favor del espacio publico
Ley 9 de 1989 Reforma urbana	Contiene una definicion de espacio basada en criterios diferentes a los de la naturaleza del propietario del inmueble. Asi, el articulo 5 establece: " Entiendase por espacio publico el conjunto de inmuebles privados destinados por su naturaleza, por su uso o afectacion, a la satisfaccion de necesidades urbanas colectivas que trascienden por tanto, los limites de los intereses individuales de los habitantes. Asi, constituyen el espacio publico de la ciudad las areas requeridas para la circulacion tanto peatonal como vehicular, las areas para la recreacion publica, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vias, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalacion y mantenimiento de los servicios publicos basicos, para la instalacion y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la presenvacion de obras de interes publico y de los elementos historicos, culturales, religiosos, recreativos y artisticos, para la conservacion y preservacion del paisaje y los elementos naturales del entono de la ciudad, los necesarios para la preservacion y conservacion de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, asi como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectdas en las que el interes colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o disfrute colectivo." Asi mismo el articulo 6 aborda el tema del destino y uso del espacio publico y establece que " El destino de los bienes de uso publico incluidos en el espacio publico de las areas urbanas y suburbanas no podra ser variado sino por los concejos, juntas metropolitanas o por en consejo tendencial, por iniciativa del alcalde o intendente de san andres y providencia, siempre y cuando sean canjeados por otros de caracteristicas equivalentes. El retiro del servicio de las vias publicas continuara rigiendose por las disposiciones vigentes los parques y zonas verdes que tengan el carácter de bienes de uso publico, asi como las vias publicas no podran ser encerrados en forma tal que priven a la ciudadania de su uso, goce, disfrute visual y libre transito." El articulo 7 establece: " Los municipios podran crear de acuerdo con su organización legal, entidades que seran responsables de administrar, desarrollar, mantener y apoyar financieramente el espacio publico, el patrimonio inmobiliario y las areas de cesion obligatoria para vias, zonas verdes y servicios comuniales, asi mismo, podran contratar con entidades privadas, la administracion, mantenimiento y aprovechamiento economico de los bienes anteriores..." Adicionalmente indica que las areas de cesion, cuando no sean las minimas exigidas por la normas urbanisticas, podran ser canjeables por dinero. El articulo 8 señala la posibilidad de la accion popular como mecanismo en defensa de los elementos constitutuvos del espacio publico y el medio ambiente.

Ley 140 de 1994 publicidad exterior visual	se reglamenta la utilizacion de publicidad exterior visual
Ley 361 de 1997 accesibilidad de las personas con movilidad reducida	El articulo 43 establece las normas y criterios basicos para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea temporal o permanente
Ley 388 de 1997 Ordenamiento Teritorial	Modifica la Ley 9 de 1989, Ley 3 de 1991 y dicta otras disposiciones. Particularmente de espacio publico se refiere: Articulo 37 se refiere al espacio publico en actuaciones urbanisticas Articulo 58 expropiacion de espacios entre los cuales se contempla la expropiacion para espacios publicos urbanos Articulo 107 se refiere a la restitucion de espacios publicos
Ley 472 de 1998 aciones populares	Se refiere a las acciones populares que puede establecer la comunidad en defensa del espacio publico y otros
Ley 810 de 2003 sanciones urbanisticas	Define infracciones urbanisticas
Codigo Nacional de Policia	Establece los parametros generales de las facultades de policia de los alcaldes para hacer cumplir las disposiciones que en materia de espacio publico se dicten, en su Articulo 132 faculta a esta institucion para dictar actos tendientes a garantizar la integridad del espacio publico
Codigo Nacional de Transito	Regula la circulacion de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de transito y vehiculos por las vias publicas o privadas que estan abiertas al publico, o en vias privadas que internamente circulen vehiculos. establece lugares prohibidos para parquear vehiculos entre los cuales se encuentra el espacio publico.
Codigos Departamentales, Municipales y Distritales de Policia	Establecen las normas generales de convivencia ciudadana, las cuales tienen repercusiones directas sobre las comunidades urbanas hacen uso del espacio publico
Decretos Nacionales	Decreto 1504 de 1998 por el cual se reglamenta el manejo del espacio publico en los planes de ordenamiento territorial

Ilustración 4 Normas que aplican al espacio público en Colombia

1.3. JUSTIFICACION

Luego de conocer los diferentes antecedentes tanto del espacio público y su uso social y de las condiciones del sistema de transporte masivo en Colombia, se justifica iniciar una investigación acerca de los vínculos que pueden tener en razón a que son variables que se complementan, que van unidas y que afectan directamente la calidad de vida de las personas. La investigación nace a partir de la preocupación de esa aparente desarticulación entre la “movilidad” y la “permanencia” que se está generando en todas las ciudades en donde se están implantando los sistemas integrados de transporte masivo, dado que aunque son fuente de ingreso, mejoramiento y recuperación de ciudad, están cambiando y rompiendo tradiciones y costumbres sociales que si se tuviesen en cuenta, harían mucho mas enriquecedores los proyectos de movilidad e impactarían en un mayor circulo de acción a los ciudadanos.

Particularmente para estudiar el efecto y la desarticulación planteados, se toma como caso de estudio la ciudad de Cartagena. Por ser una ciudad intermedia, con un Sistema de Transporte Masivo denominado Transcaribe con tres etapas especificas, una en diseño, otra en construcción y una última ya ejecutada y en "uso", y Cartagena presenta una población con una riqueza invaluable en cultura caribeña y en comportamientos sociales en espacio público que tal vez no se vería de la misma forma en una ciudad del interior. Es interesante también como caso de estudio dado que cuenta con una gran variedad de pobladores de características económicas diferentes que van desde los mas "ricos" con incalculables ingresos económicos y así mismo sus condiciones de vida, hasta la miseria absoluta y esto nos da un gran espectro de estudio de las condiciones de apropiación del espacio público y uso social.

1.3.1. UTILIDAD DE LA INVESTIGACION

La investigación sobre el tema del Uso Social del Espacio Público y sus Vínculos con el Sistema Integrado de Transporte Masivo. Caso: Cartagena, se justifica por la utilidad que pueda tener no solo para la ciudad mencionada, en este ámbito específico, sino también para otro asentamiento humano. La investigación no se limita en la adquisición del conocimiento de lo que ocurre con la transformación urbana en la historia, o en este caso de un sistema específico, que como el de transporte en este caso; impacta, transforma o genera un nuevo espacio público para la ciudad; La investigación trasciende y es aplicable a otras ciudades en las cuales se están presentando los mismos problemas con el uso social del espacio público, la investigación es útil en la medida en la que sus aportes, recomendaciones y conclusiones son aplicables a otras ciudades colombianas, y el modelo de articulación propuesto puede llegar a ser re aplicable igualmente teniendo en cuenta características sociales y culturales de la ciudad.

La investigación del caso y sus componentes, dará como resultado el conocimiento de los hechos, de la conformación de los espacios, del uso social que las personas dan al espacio público y de las transformaciones; pero igualmente de las causas, de la problemática, de las consecuencias y de las oportunidades que puede traer un proyecto de Transporte Masivo.

En este sentido, la intervención de la movilidad, mas el crecimiento urbano; el redireccionamiento de parte de lo construido y la estructuración de un espacio público ofrece la oportunidad de plantear acciones estratégicas, corrigiendo errores originados en el pasado y asegurar para el futuro una relación equilibrada de un sistema con la naturaleza, con el espacio público y su función social dentro de la ciudad, en sectores determinados.

1.3.2. USO SOCIAL

La investigación sobrepasa los análisis urbanos, espaciales, físicos e inclusive funcionales de acción de transitar por un espacio. El propio significado del espacio da una connotación mayor al análisis en la investigación. De hecho se parte de la historia del espacio público desde lo físico como hecho urbano construido en el tiempo, pero allí nace el comportamiento, el uso, el encuentro, la expresión cultural y el intercambio comercial a través de los tiempos.

Bajo esta mirada, lo social es tan o más importante que lo físico pues le da un valor agregado al espacio, es decir un significado, un significante, un referente para un barrio, para un sector, para una zona, o para la ciudad según su jerarquía que más allá del tamaño, se la da su importancia social para los ciudadanos.

De ahí el alcance social de la investigación será fundamental para analizar los efectos del sistema de transporte en espacios públicos representativos de los sectores que afecta y el cambio en los comportamientos de los ciudadanos frente a una nueva estructura física de espacio público que plantea Transcaribe (Sistemas Integrados de Transporte Masivo).

Finalmente se considera la justificación de la presente investigación en cuanto su alcance social permita conocer las características sociales de la población cartagenera y la manera en la que se han visto afectadas por los sistemas de transporte masivo y de qué manera se pueden “recuperar” o transformar acorde con el nuevo escenario físico pero conservando memoria colectiva y espacio social.

1.3.3. SENTIDO PRACTICO

Al analizar con base en la investigación, los hechos urbanos; las transformaciones, el espacio público en evolución y el uso social; se tendrá como respuesta pautas y razonamientos para ser aplicados en la construcción del espacio público a partir de las dinámicas de movilidad, la visión del mejoramiento de conflictos, la mitigación de impactos; la resolución de problemas específicos que posteriormente podrán ser tipificados para diferentes casos con aspectos similares entre sí.

Es así como un Sistema Integrado de Transporte Masivo como Transcaribe afecta sectores urbanos similares y diferentes, logrando a través de la investigación establecer patrones de comportamiento, tipologías de intervención e impacto del

sistema en el espacio público. Finalmente poder encontrar soluciones prácticas a problemas tipológicos, de intervención de Transcaribe en zonas residenciales, comerciales; industriales; institucionales para nombrar algunos casos específicos.

1.4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.4.1. FORMULACION

Si la pregunta de investigación es:

> *El Espacio Público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo?*

Entonces el problema a investigar es:

Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo ofrecen un espacio público genérico que no es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales ni para acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad acumula en el tiempo

1.4.2. ARGUMENTACION

El problema surge en la integración y/o articulación de el sistema a la estructura urbana y a la vida urbana y al hecho social, al ser diseños con una forma y función correspondiente a un factor técnico de capacidad, funcionalidad, y velocidad; no incluyen el análisis profundo de aspectos sociales de cada población en los espacios de conexión con la estructura urbana como las estaciones, ni plantean articulaciones con otros equipamientos o servicios de la ciudad, salvo cuando están ubicados en forma directa al sistema. Es por esto que los espacios públicos de los Sistemas de Transporte Masivo no cuentan con una función de permanencia, afectando directamente situaciones sociales como la recreación y la sociabilidad que se da en estos espacios considerados como “la sala de la casa”, y situaciones económicas, ya que los cartageneros utilizan el espacio público como medio de actividades económicas para su sustento[10].

[10] Según Estudio de Vendedores Ambulantes – Transcaribe, 2006

Existe en parte, un gran vacío entre la función de planificar el sistema de transporte en paralelo a la función del planeamiento urbano, no es un proceso de planeación integral, existe en nuestro medio por todos los factores socio económicos conocidos , especialmente en el último medio siglo, en rezago del planeamiento siempre atrás del desarrollo, a pesar de las últimas leyes y Planes de Ordenamiento Territorial que dieron paso a un nuevo orden que ha pretendido sobrepasar el desarrollo, es por esto que esta investigación pretende comprobar que existen vacios en los vínculos que se generan entre el uso social del espacio público y los Sistemas de Transporte Masivo, que estos vacios son mas por la diferenciación de funciones entre las variables y por la falta de estudio y articulación de entidades. Es decir que planeación planea la ciudad pero en su gran inmensidad no puede o no tiene tiempo para dedicarle específicamente a los puntos de articulación del Sistema Integrado de Transporte Masivo y le deja la responsabilidad a la entidad que gerencia el sistema, y este alude que su función de transportar gente y generar el espacio público anexo[11], pegado y parte de su sistema, teniendo en cuenta que la articulación es mas de las oficinas de planeación. Esto finalmente significa que no existe un responsable directo y concreto para dar solución a este tema; y obviamente no se cuenta con los recursos necesarios.

1.4.3. DELIMITACION

Se pueden tomar muchos aspectos en el proceso investigativo del tema referente en este caso: “El Uso Social del Espacio Público y sus Vínculos con el Sistema Integrado de Transporte Masivo. Caso: Cartagena”.

La palabra vínculo es de carácter general y puede incluir un número indeterminado de variables y características además de subtemas a investigar. El espacio público de Cartagena y el Sistema Integrado de Transporte Masivo en ese vínculo pueden presentar tal cantidad de variables que implicaría también un tiempo indeterminado en una investigación, práctica en la búsqueda de las causas, los efectos y las soluciones a una problemática planteada.

En este sentido se busca delimitar la problemática teniendo en cuenta los aspectos de cambio y evolución física del espacio público, en contraposición o en paralelo según como se mire, con el comportamiento social.

Las variables serán en esencia:

Lo Físico: Es decir la transformación de una vía vehicular, en un espacio de transición o de acceso a un Sistemas Integrados de Transporte Masivo. El cambio de un antejardín de clima cálido al borde de una vía local de barrio en Cartagena; en andén o alameda de borde de una Troncal de Transporte Masivo, con la incidencia directa de

[11] Según entrevista realizada a Herman Bermúdez, Gerente del Espacio Público de Transcaribe

una estación. El cambio de una estructura comercial con actividad e invasión de intercambio en el espacio público, a un sector de espacios reducidos y con restricciones generadas por la movilidad de buses.

Lo Social: El impacto sobre el área pública de un predio privado por la afectación vial, es decir el requerimiento de ampliar un perfil vial sobre una estructura barrial generará cambios de comportamiento; como la inducción de usos invasivos por la nueva movilidad. La concentración de usuarios de un Sistemas Integrados de Transporte Masivo, en un punto específico (estación, terminal de buses, patio de maniobras, área de transición) genera cambios en el comportamiento que pueden ser vistos en forma positiva como el mayor valor del espacio privado que genera aprovechamiento económico, intercambio comercial, encuentro, relación entre habitantes que encuentran un espacio seguro e iluminado; solo como un efecto por convertir un espacio convencional en un referente del Sistemas Integrados de Transporte Masivo.

En esencia el problema se referirá a lo físico y a lo social en su conjunto; teniendo en cuenta variables de tiempo que complementen estos dos factores tales como: el antes (la historia), el presente (el cambio de estructura de espacio público en proceso de construcción), y el después (aprovechamiento o no del efecto causado). O factores variables o indicadores de comportamiento en el espacio: Nuevas actividades; nuevos usos en el espacio; comercio informal, nuevos referentes de encuentro (La plaza de acceso, el reloj, la banca, la fuente, el árbol, el Mogador, el puente peatonal). Esto se relacionará con las funciones: Circular, permanecer, esperar, acceder, encontrarse, transitar, intercambiar, recrearse entre otras.

La investigación tomará un sentido práctico con la claridad que le imprime la delimitación de la problemática. Finalmente se expresa la delimitación de la problemática en tres aspectos: Físico – Funcional y social que en teoría matemática de conjuntos será, dos con una intersección, donde la FUNCION se comparte en los dos aspectos:

El espacio público Físico – Funcional Y La Función Social del espacio Público, en su vinculación con el Sistema de Transporte Masivo de Cartagena.

En definitiva, el efecto físico funcional del espacio público en la vinculación de las diferentes estructuras urbanas de la ciudad al Sistemas Integrados de Transporte Masivo – Transcaribe, tendrá una respuesta definitiva en el comportamiento y la función social de los habitantes de los sectores los usuarios del sistema, y en definitiva en los ciudadanos afectados de Cartagena.

1.5. OBJETIVOS

1.5.1. OBJETIVO GENERAL

Si la pregunta de investigación es:

> ***El Espacio Público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo?***

Entonces el objetivo principal de la investigación es:

Investigar y validar a través de análisis si el espacio público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo.

1.5.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

Si el objetivo principal de la investigación es:

> ***Investigar y validar a través de análisis si el espacio público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo***.

Entonces para lograrlo debo:

Seleccionar y justificar un caso de estudio que sea pertinente y representativo de analizar bajo los parámetros de la presente investigación, con el fin de establecer un medio para lograr analizar la situación en el País.

Investigar y analizar el espacio público ofrecido por los Sistemas de Transporte Masivo en el caso de estudio, con el fin de conocer el tipo de espacio público ofrecido.

Investigar y analizar la evolución histórica tanto de la conformación física como de las dinámicas sociales desarrolladas en el espacio público del caso de estudio, esto con el fin de establecer la intensidad de uso del espacio público antes de implantado el Sistema de Transporte Masivo.

Investigar y analizar el caso de estudio en su estado actual, dentro de las variables de conformación física del espacio público y las dinámicas sociales que presenta la población o las actividades que se realizan en el espacio público.

Aportar conclusiones y recomendaciones a los espacios públicos planteados por los Sistemas de Transporte Masivo, en especial al caso de estudio

Formular aportes y recomendaciones para los procesos de implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo enfocados al uso social del Espacio Público.

Aportar conocimientos teóricos con experiencias específicas e información actualizada sobre el espacio público y sus vínculos con los Sistemas de Transporte Masivo, a través de este proyecto de grado, a la Maestría en Planificación Urbana y Regional y a la Universidad Javeriana.

1.6. HIPOTESIS DE INVESTIGACION

Si la pregunta de investigación es:

> ***El Espacio Público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo?***

Entonces la Hipótesis de Investigación a validar es

El Espacio Público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo **NO** es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y **NO** está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo?

1.6.1. HIPOTESIS DE DIAGNOSTICO

Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo son concebidos como proyectos prototipos reaplicables a cualquier ciudad, únicamente con función de movilizar personas y sin considerar su articulación con la estructura urbana existente ni con las dinámicas sociales de los habitantes.

1.6.2. HIPOTESIS DE PRONOSTICO

Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo modificaran los comportamientos sociales en el espacio público y romperán el vinculo social entre el espacio público actual y el espacio público creado a partir del transporte, generando perdida de la memoria colectiva de la ciudad.

1.6.3. HIPOTESIS DE CONTROL

Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo dejan de ser prototipos reaplicables a cualquier ciudad y se especializan según su lugar de implantación y generan espacios públicos que son propicios para que se desarrollen las costumbres sociales, y en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo.

1.7. ESTRUCTURA METODOLOGICA – ALCANCE

1.7.1. METODOLOGIA

La estructura metodológica establecida para la presente investigación se desarrolla a partir de los conocimientos adquiridos en la Maestría de Planificación Urbana y Regional.

Contiene las siguientes fases de desarrollo:

Fase 1 Preliminares

Contiene la formulación de las preguntas base del tema elegido, las cuales darán como resultado la pregunta base general que guiara la investigación y de la cual se desprenderá el problema, los objetivos, las hipótesis, el alcance entre otros. Dentro de esta fase se encuentra la selección del Caso de Estudio.

Método de investigación: lluvias de ideas, elaboración de matrices de pensamiento, matrices de preguntas.

Fase 2 Plataforma de orden técnico y conceptual

Contiene las teorías estudiadas tanto internacionales como nacionales, reúne y recopila los pensamientos acerca de ciudad, de espacio público, de normas y de sociología urbana, las cuales aportan y darán pautas para la investigación. Permiten la formación de un criterio personal acerca del tema y de un filtro para la evaluación y el análisis del tema planeado.

Dentro de esta fase es conveniente estudiar como caso de estudio a la ciudad de Bogotá, y sus avances en cuanto al manejo y aprovechamiento del espacio público. Cabe anotar que Bogotá es un buen estudio de caso ya que dentro de las ciudades colombianas es la que más se encuentra adelantada en cuanto a elaboración y aplicación de políticas de uso y manejo de espacio público.

Como segundo punto es necesario diseñar la base conceptual de la investigación la cual parte del mapa que define las categorías de análisis, delimita las variables de estudio y aplica los indicadores necesarios para la realización del análisis comparado con el fin de validad o no la hipótesis planteada y así dar respuesta a la pregunta de investigación. La aplicación de instrumentos de recolección de información como fichas, entrevistas semiestructuradas y demás son parte fundamental de la plataforma de diseño metodológico y del establecimiento de “las reglas de juego” con las cuales se desarrollara la investigación

Método de investigación: visitas y recorridos al caso de estudio
Recopilación de información primaria y secundaria
Trabajo de campo
Elaboración de registro fotográfico
Entrevistas semiestructuradas con algunos de los principales actores de la investigación
Aportes y opiniones de expertos
Búsqueda de información en biblioteca

Fase 3 Caracterización y Diagnostico del caso de Estudio

Dentro de esta fase se prevé la necesidad de estudiar Cartagena desde una mirada general que abarque el sistema ambiental, estructura urbana, movilidad y transporte y espacio público, esto con el fin de tener un panorama amplio del estado del arte es los aspectos que más inciden en el espacio público y en la vida social de los cartageneros.

Es importante también realizar un análisis completo de la propuesta del Sistema Integrado de Transporte Masivo enfocado y bajo la mirada de la propuesta del espacio público y su uso social (o económico) propuesto por esta entidad y en si por el

Sistema, esto con el fin de lograr realizar análisis y paralelos entre lo que era, lo que planea y lo que podría ser el espacio público y su uso social.

Método de investigación: Lectura del territorio
Revisión de antecedentes históricos
Realización del estado del arte
Análisis urbano de la Ciudad

Fase 4 Análisis de la investigación

Contiene la investigación y los análisis pertinentes para su desarrollo, parte de una mirada histórica por medio de un análisis comparado de diferentes etapas de Cartagena visto a través de 3 variables como son el desarrollo urbano de cada época, la conformación del espacio público en cada época y el uso social que se le daba al espacio público, este primer análisis se realiza con el fin de establecer si el espacio social históricamente era usado de una manera activa o por el contrario no hacia parte de los ciudadanos, también se hace con el fin de establecer un mecanismo comparativo más adelante para validar si el uso social del espacio público cambio, o se transformo con la implantación del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

Posteriormente se sectoriza la ciudad en 3 diferentes zonas que surgen a partir de un recorrido visual y de características urbanas, morfológicas, de tipo de población y de implantación de Transcaribe diferentes. Se analiza cada sector de manera independiente, variables como la movilidad, el espacio público, el uso social del espacio público, la propuesta de Transcaribe y todo esto con el fin de lograr establecer el impacto del Sistema Integrado de Transporte y tipificar los impactos de manera que puedan ser re aplicables a otros sectores de la ciudad.

Se elaboran también análisis cartográficos, matrices de resultados, matrices comparativas y demás instrumentos que permitan analizar y posteriormente servir de base para la formulación de aportes y la sustentación del modelo urbano.

Método de investigación:
Definición y análisis por medio de dimensiones aplicadas a cada sector
Matriz análisis comparado de la historia de Cartagena.
Matriz de resultados comparados
Matriz de análisis cruzados.

Fase 5 Resultados y Conclusiones – Validación de Hipótesis

A partir de los análisis y resultados obtenidos en las anteriores fases, es necesario establecer un punto de unión entre lo histórico, considerado como “lo que era” y lo propuesto por el SITM (Transcaribe), con el fin de comparar y poder a través de las variables y los indicadores, establecer un punto de referencia que permita validad la hipótesis planteada y dar respuesta a la pregunta de investigación.

Fase 6 propuesta

Como parte final, se darán los lineamientos a partir de la presente investigación, com los cuales se deberá propiciar que El Espacio Público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo sea propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y este en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo, siempre a partir de la concepción de respuestas físicas y respuestas sociales para manejar la integridad en el territorio y en la planificación urbana de la ciudad.

Fase 7 Reflexiones Finales

A partir de los análisis y resultados obtenidos, en esta fase se pretende concluir y lanzar hipótesis a manera de lluvia de ideas de posibles soluciones o aportes a los problemas visualizados y analizados. La vida social no es posible darla si no se le provee de un marco físico espacial dentro de la ciudad para que se desarrollo y este marco debe estar correctamente articulado al Sistema Integrado de Transporte Público y al Espacio Público de la ciudad.

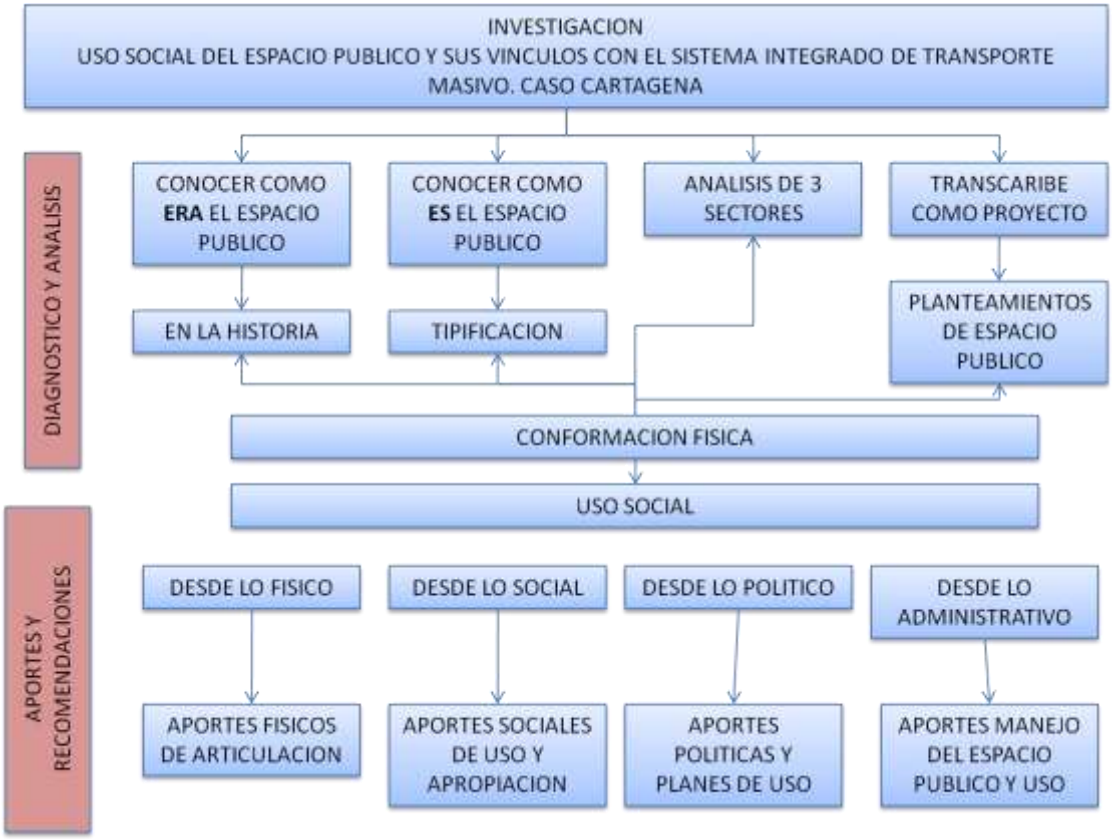


Ilustración 5 Matriz de Investigación General. Fuente: Elaboración Propia

1.7.2. ALCANCE

La presente investigación pretende llegar a plantear recomendaciones físicas, que sean homologables a otros casos de estudio, y que contribuyan a mejorar la articulación de los Sistemas Integrados Masivos a las estructuras de las ciudades, conservando la función de permanencia del espacio público y a la vez interactuar con la función de movilidad y de intercambio de funciones.

Pretende también llegar a dar recomendaciones sociales para el caso de estudio, para que se generen espacios de encuentros ciudadanos, con identidad y que reflejen la cultura caribeña y del habitante cartagenero.

La investigación será un punto de apoyo para posteriores investigaciones en el tema de Sistemas de Transporte Masivo y en Espacio Público. Finalmente la investigación dará pautas para incorporar a las políticas públicas desde un ámbito de gestión de proyectos para que se piense en la integralidad de la implantación de los proyectos de Transporte, en la correcta articulación con las estructuras urbanas y con los usos

sociales propios de cada ciudad para evitar la creación de espacios públicos “no lugares” carentes de apropiación social.

1.8. PERTINENCIA O APORTE DE LA INVESTIGACION

La presente investigación es pertinente en este momento dado el gran auge de los Sistemas de Transporte Masivo en las grandes ciudades no solo colombianas sino latinoamericanas, bien es conocido el Sistema Transmilenio el cual logra realizar más de 1000000 de viajes por día[12]. Igualmente aun es desconocida la forma de implantar estos sistemas sin el debido análisis de las condiciones urbanas y sociales de la población a beneficiar y también aun es desconocida la articulación con otras estructuras o sistemas de la ciudad los cuales permitirían que el impacto en la ciudad fuera mucho más grande del que produce en estos momentos.

Ilustración 6 Grafica promedio de pasajeros caso Transmilenio

El aporte de la presente investigación son las pautas de articulación y las variables a tener en cuenta en la formulación de dichos sistemas para que beneficien de manera más amplia a la población. Que impacte no solamente en mejorar las condiciones de movilidad y transporte de las personas, sino que también se propicien espacios públicos que sirvan de escenario para la expresión y manifestación de costumbres sociales y culturales, que beneficien y aprovechen la vida social de la gente, proveyendo espacios para vivir.

1.9. LINEA CONCEPTUAL DE LA MAESTRIA EN LA CUAL SE INSCRIBE Y ENMARCA LA INVESTIGACION

La presente investigación se enmarca dentro del Grupo de Investigación III: Topofilia y Desarrollo Territorial Integrado. Cuyo coordinador es Carlos Mario Yory. Se inscribe en este grupo dado que la investigación trata la apropiación del territorio en la medida en

[12] Datos suministrados por Transmilenio en su página oficial www.Transmilenio.gov.co

la que estudia el uso social del espacio público, la apropiación de ese espacio público en especial de la población cartagenera, contiene elementos de análisis de planificación estratégica y analiza la transformación de ese “uso social” a partir de un Sistema de Transporte Masivo. La investigación realizara aportes conceptuales e instrumentales en materia de desarrollo territorial integrado con participación social.

La línea de Investigación es construcción del hábitat y territorio, porque la investigación esta orientada a proponer acciones para que la transformación del territorio no afecte de manera tan radical las costumbres y la calidad de vida de los cartageneros. Se le da especial énfasis a la dimensión cultural del espacio público.

CAPITULO DOS

2. MARCO TEORICO

2.1. DESDE LA CIUDAD

> *¿Qué es una ciudad? ... una ciudad es un recipiente de experiencias sociales, una ciudad es un continente lleno de memoria social, la ciudad es como una piel que va registrando las diferentes formas como se presentan los acontecimientos históricos. Y esa piel queda consignada como mapa. El mapa es un documento donde los habitantes de la ciudad han escrito y uno puede caminar por ese documento; esa es una de las maravillas de la ciudad, pues uno transita por el documento. Y en él se puede leer lo que cada sociedad piensa de sí misma, y los diferentes proyectos sociales quedan recogidos en el mapa.*
>
> *La principal función de la ciudad es convertir el poder en forma, la energía en cultura, la materia inerte en símbolos vivos del arte, la reproducción biológica en creatividad social. Las funciones positivas de la ciudad no pueden desempeñarse sin establecer nuevas disposiciones institucionales que sean capaces de manipular las vastas energías con que ahora cuenta el hombre.*
>
> *Un requisito para ser ciudad es el de dominar un espacio. Crear un territorio, explotarlo, exprimirlo en favor de la ciudad. Por pequeño que sea, un núcleo urbano cumple con esta característica y para ello, la ciudad crea símbolos, inventa tradiciones y establece ritos para legitimar su dominio y es algo permanente que se ve desde la antigua Grecia hasta ciudades con el carácter de metrópoli subregional como Manizales; desde Roma Imperial, hasta las ciudades de la Costa Caribe. En cualquier lugar, en cualquier momento de la historia la ciudad busca generar discursos de legitimidad para convertir los actos de dominación en actos legales y para legalizar por medio de instituciones la explotación de un territorio que se da de hecho.*
>
> *Fabio Zambrano P. Profesor Universidad Nacional de Colombia: La Ciudad en la Historia.*

La reflexión aquí parte de observar el espacio público como elemento ordenador de las redes sociales en la ciudad a través de recorridos con características físico espaciales de acuerdo a particularidades propias, garantizando la vinculación de lo ambiental, la sustentabilidad y apropiación a través de una transformación cultural donde lo físico espacial es opción de equilibro para sistemas como el de transporte que definen la circulación y movilidad de la ciudad.

Los grandes urbanistas lo que nos permiten percibir en sus obras productos de sus reflexiones y percepciones particulares, son las diferentes miradas de la ciudad, las muchas maneras de planearlas, diseñarlas, gestionarlas, financiarlas, construirlas y reconstruirlas y replanearlas, cada uno a su manera. La reflexión en la investigación se abordara en el contexto de ciudad desde la construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo, la espacialidad afectada y su correspondencia con la funcionalidad social desde el espacio público.

La ciudad como un todo es el gran espacio público de participación, la ciudad es comportamiento, costumbres, una variedad de mezclas configuradas e imaginadas por los ciudadanos. En este contexto Fernando Viviescas Monsalve, profesor Universidad Nacional de Colombia – Facultad de Artes, en el documento "Pensar la ciudad colombiana: el reto del siglo XXI" hace referencia de la evolución de lo urbano así: *"Las verdaderas ciudades siempre están en construcción, nuestra cotidianidad está siempre atravesada por una enorme demanda de despliegue de la imaginación y la creatividad, no sólo para superar los obstáculos que todavía atraviesa la pretensión de alcanzar formas humanas y civilizadas de convivencia sino para proyectar todas las posibilidades que contiene"*; el ideal de una ciudad en desarrollo debe ser la funcionalidad organizada en un territorio limitado, donde la dinámica e interacción de los sistemas determina la expansión de los mismos.

La ciudad no para de crecer, los procesos de construcción son distintos en el tiempo más no se detienen, se consolida lo urbano sin la debida dotación de servicios en la mayoría de los casos, los equipamientos y la vivienda crecen dispares, la exclusión en ciudades como Cartagena es evidente: marginalidad y segregación físico espacial[13]. La concepción de la ciudad desde el Plan de Ordenamiento Territorial conlleva a mirar las diferentes relaciones de los sistemas y la dimensión cultural de esta práctica urbana de planeación donde la intervención físico espacial y sus nuevas formas pueden llegar a la segregación urbana y social, que observaremos en el análisis de los sectores determinados para esta investigación.

La historia de las ciudades está determinada la mayoría de las veces por la construcción de elementos urbanos determinantes en el comportamiento de los ciudadanos: Vías, aeropuertos, parques, por citar algunos, que no solo son vigentes en la evolución histórica sino que se convierten en iconos urbanos determinados por la misma sociedad. Podríamos decir que Cartagena, adelantando un proyecto de las dimensiones de Transcaribe, inicia un proceso de madurez urbanística, donde define un rumbo para el ordenamiento físico espacial interviniendo el eje estructural de movilidad en la ciudad, lo que de alguna manera turbará los comportamientos de los ciudadanos.

Alberto Saldarriaga Roa, arquitecto – profesor Universidad Nacional de Colombia en el documento *"Imagen y memoria en la construcción cultural de la ciudad"*, se refiere a la

[13] Ver POT Cartagena – Plan de Desarrollo "Por una sola Cartagena"

ciudad como una construcción colectiva en la que participan muchos agentes, en este caso es el Sistema Integrado de Transporte Masivo ese agente que se aborda en esta investigación como par complementario del espacio público en el contexto general de ciudad, el mismo Saldarriaga también asevera que, *"la ciudad no siempre es un proyecto colectivo, es más bien, una suma de proyectos individuales marcado cada uno de ellos por el peso de quien lo propone y realiza. Es difícil pensar en armonizar estos proyectos, especialmente en la ciudad colombiana cargada de intereses en competencia, por la apropiación del espacio urbano"*, desde ese contexto la complejidad va mas allá de la construcción física, la gestión y la apropiación ciudadana, es armonizar para el bienestar común la dinámica urbana de la ciudad. Aquí se trata de contribuir con una visión general de ciudad desde el Sistema Integrado de Transporte Masivo y el espacio público como dupla para fortalecer lo social en el sentido del derecho ciudadano al transporte y al disfrute del espacio público.

La construcción física de la ciudad[14] no solo corresponde a la arquitectura y al espacio público, es también la definición a partir de los significados que orientan a los ciudadanos y despiertan simpatías y apropiaciones de porciones o sectores de ciudad.

2.1.1. CIUDAD EDUCADORA

Dentro de las concepciones de ciudad a contemplar para la presente investigación se contempla la ciudad educadora, la cual parte de un proyecto que tiene como finalidad el "sacar" la educación de las aulas de clase y llevarla al ambiente de ciudad. Instaurar en la ciudadanía un proceso continuo de aprendizaje y de construcción en el que la ciudad juega un papel importante en la educación de los ciudadanos.

"La ciudad es un marco y un agente educador que, ante la tendencia a la concentración del poder, practica la opinión pública y la libertad; ante la tendencia al gregarismo, expresa el pluralismo; ante la tendencia a distribuir desigualmente las posibilidades, defiende la ciudadanía; ante la tendencia al individualismo, se esfuerza por practicar la individualidad solidaria….permite formar personas sensibles tanto a sus deberes como a sus derechos".[15]

Ciudad educadora vista desde una visión de ciudad política, el ser ciudadano es aquel que tiene la facultad de intervenir en las funciones deliberativas y judiciales de la

[14] Una ciudad bien construida no es sólo aquella en la que sus espacios y edificios son duraderos y bellos; es aquella, cuyos espacios y edificios tienen sentido en la vida de sus ciudadanos. Alberto Saldarriaga Roa, arquitecto – profesor Universidad Nacional de Colombia en el documento "Imagen y memoria en la construcción cultural de la ciudad",

[15] MOLAS BATLLORI, Isidre. La ciudad y la ciudadanía democrática. Una perspectiva política. En: La Ciudad Educadora. Barcelona. 1990. P. 48.

ciudad[16], o citando a otros autores como Jordi Borja "ciudadano es aquel que ha participado en la conquista y construcción de la ciudad de tal manera que ser ciudadano no es una condición que se alcanza al llegar a una determinada edad; es la practica continua de ciertos valores que el ser humano debe encontrar en la ciudad que habita"[17], al homologar estos significados de ciudadano a la presente investigación podemos decir que la ciudad debe ser educadora y en la misma manera debe hacer participe en su construcción a los ciudadanos, pues son ellos quien la habitan y le dan ese carácter especial de "hábitat" y de "ciudad".

Si tenemos en cuenta el concepto de trasladar los espacios de aprendizaje de recintos cerrados a los espacios públicos como lo plantean diferentes autores de esta teoría, podemos decir que el espacio público y en especial su uso adquiere sentido en la medida en la que la gente no solo socializa sino que aprende y construye su propio conocimiento en los espacios públicos de la ciudad. Es por esto que el espacio público debe ser un espacio constructor de conocimiento que permita reflejar la cultura y las expresiones sociales que fomenten el aprendizaje de "ser Ciudadano" y de fomento para la cultura ciudadana y el aprendizaje de vivir en comunidad.

2.1.2. TOPOFILIA

La Topofilia considerada como el conjunto de relaciones emotivas y afectivas que unen al hombre con un determinado lugar, siendo este su vivienda, su barrio, su pueblo o la ciudad que habita[18] es una teoría que tiene cabida en la presente investigación dado que puede considerarse como eje central, al plantear la relación entre el uso social y el espacio físico como dos variables inseparables que constituyen al ser humano y que contribuyen al crecimiento de las personas y de las ciudades.
Dentro del texto de Carlos Mario Yori dice:

"En este sentido consideramos que la actual pérdida de sentido y significado del habitar humano, manifiesto entre otras cosas en la muy escasa reflexión al respecto, ha llevado a nuestra sociedad en el mundo moderno a confundir el hondo sentido del habitar, con el simple problema de "ocupar" un espacio y consecuentemente a confundir la "construcción del mundo" como "lugar de habitación" con la mera erección de formas, en la mayoría de los casos tan arbitrarias como vacías y carentes de significado; herencia quizá del sofisma mecanicista tecno-industrial, que bajo los

[16] Definición de ciudadano según Aristoteles
[17] BORJA, Jordi. ***Ciudad y Democracia***. En: Rev. Foro, No. 5, Bogotá, 1988.Cfr. BORJA, Jordi. Ciudad y Democracia. En\: Rev. Foro, No. 5, Bogotá, 1988.
[18] Tomado del documento "La topofilia: una estrategia para hacer ciudad desde sus habitantes", YORY Carlos Mario. Definición según Yi-Fu Tuan (Profesor de la Universidad de Winsconsin, autor de numerosos trabajos en geografía urbana).

parámetros positivistas acabó por consolidar el proyecto moderno: **"Conocer el mundo para dominarlo",** olvidando fundamentalmente el problema de habitarlo."

Podemos afirmar entonces que los sistemas de transporte masivo son elementos que simplemente ocupan un espacio y cumplen una función específica de movilizar gente y en muchos caso la participación de los pobladores y de la sociedad afectada es poca o nula y es así como podemos afirmar que se crean espacios públicos de transición sin la función de "habitar el espacio" desconociendo el uso social que venía dándose en esos espacios generando "toponegligencia" considerada según el autor como la falta de arraigo y pertenencia que usualmente se tenía en las ciudades pero que a medida del "progreso" y la implementación de proyectos sin "considerar habitarlos" crece cada día más.

La toponegligencia se considera como:

"*El desarraigo de las personas en un mundo cada vez más homogéneo es quizá una de las causas de la crisis ecológica actual, el espacio pasa de ser una vivencia a convertirse en un concepto, algo lejano, ajeno e impersonal. Crece el número de individuos que no experimentan una relación de pertenencia hacia el lugar donde viven. El resultado es una alienación del hombre que acaba considerando los lugares como objetos con los que sólo cabe una relación de consumo o de contemplación superficial. La TOPONEGLIGENCIA sustituye así gradualmente el sentimiento de TOPOFILIA, reprimiendo uno de los impulsos más íntimos del ser humano....- La persona precisa familiarizarse con su entorno y sentirse parte de él, como en casa....De esta forma la TOPOFILIA se ejerce a través de la acción y la preservación, involucrándose con el entorno, comprometiéndose y haciéndose parte de él, siendo sin duda el sentimiento que nos permite revitalizar nuestra relación con éste y con el mundo a partir del restablecimiento del hondo sentido del habitar"*[19].

De acuerdo con lo anterior y desde una perspectiva que involucra tanto una redefinición del concepto de lugar "Topos" (entendido fundamentalmente como "encuentro"), como del de apropiación "Philos" (entendido como "proceso pedagógico"), la Topofilia no busca otra cosa que instrumentar a las comunidades para que desde las respectivas condiciones político-administrativas de las ciudades en que viven y partiendo de sus específicas características psico-sociales, culturales, ambientales y económicas, estén en capacidad de enfrentar y responder ellas mismas a su problemática sentida, con el apoyo técnico y logístico que según el caso será de orden público, privado o mixto.

Si las personas tienen las condiciones para trabajar por su comunidad sin salir fuera de ella, sin duda no solo se fortalecen los nexos de apropiación y pertenencia por una ciudad de todos "hecha por todos", sino que se promueven el acercamiento y

[19] Tomado del documento "La Topofilia: una estrategia para hacer ciudad desde sus habitantes", YORY Carlos Mario. Mta Jossa, Tomas. Topofilia una pasión necesaria en Revista Integral No. 99 Págs 10 - 14 Madrid 1984

comunicación entre los distintos actores tanto individuales como colectivos comprometidos en la construcción de la misma y de paso no solo se combate el aludido flagelo de la violencia que resulta producto tanto de la intolerancia y falta de comunicación, como de la falta de oportunidades y de reconocimiento, sino que se optimizan las relaciones funcionales de la propia ciudad facilitando y fortaleciendo su gobernabilidad, su administración y su manejo.

Desde esta perspectiva, el lograr integrar armónicamente la vivienda , la recreación, la cultura y los servicios básicos de educación y salud con el empleo en un mismo ámbito territorial, es el objetivo básico de la Topofilia, que en otras palabras apunta a la construcción y consolidación de un espíritu comunitario orientado al logro del desarrollo sostenible a partir tanto del reconocimiento y potenciación de las especificidades de cada comunidad en particular, como del fortalecimiento y consolidación de los nexos psíco-físicos de arraigo y pertenencia entre las distintas comunidades y entre éstas y los lugares en que viven: Construir lo de todos a partir del reconocimiento de lo propio."[20]

2.1.3. ECOURBANISMO

La sostenibilidad para algunos expertos hoy, es en parte una utopía que ni siquiera las más desarrolladas ciudades del mundo han logrado imponer, por el contrario el resultado de su crecimiento las convierte en ciudades poco sostenibles. Según el libro de Ecourbanismo[21], en otras palabras nadie sabe a ciencia cierta y comprobable, *"que aspecto tiene un asentamiento humano sostenible ni tampoco como funciona. Hay quien dice que las pequeñas villas europeas de la edad media, o las aldehuelas prehistóricas, por poner dos ejemplos, fueron sostenibles, sin embargo, ambos modelos se basaban en el mismo paradigma no sostenible; que los recursos se extraían del entorno mientras que los desperdicios se tiraban sin mas".* El autor del libro plantea que su sostenibilidad se basaba en lo reducido de su tamaño, y por ende los perjuicios al medio ambiente eran menores; la pregunta que queda es si eso es sostenibilidad. La mejor prueba de que no lo eran se basaba en el inexorable crecimiento acelerado de estas, terminaron generando los asentamientos urbanos de hoy, claramente no sostenibles.

Esta situación ha dado paso a la conformación de asentamientos urbanos conflictivos e insalubres, y hasta cierto punto, inmanejables, alienando individuos y generando problemas sociales, que no escapan o excluyen la situación del Distrito de Cartagena. Lo anterior redunda en un crecimiento desproporcionado de la presión sobre el medio ambiente y sobre la estructura ecológica que lo sostiene; es por eso que los problemas

[20] LA TOPOFILIA: UNA ESTRATEGIA PARA HACER CIUDAD DESDE SUS HABITANTES, Carlos Mario Yory
[21] Ecourbanismo, Miguel Ruano, Entornos humanos sostenibles.

medioambientales deben solucionarse desde las ciudades que son las causantes del deterioro, y aunque la sostenibilidad pueda ser una utopía, se deben tener en cuenta formas de manejo que mitiguen los impactos de la ciudad. Este Pensamiento se encuentra coherente con la presente investigación dado que el caso de estudio cuenta con una estructura ambiental muy fuerte y ligada al espacio público, cabe recordar que Cartagena cuenta con un espacio público natural como lo son las playas y con variados elementos que no poseen otras ciudades del interior sino que son propios de las ciudades costeras del país, es por esto que el concepto de Ecourbanismo debe estar ligado al Espacio Público de una manera amplia.

2.1.4. CULTURA CIUDADANA

Los conceptos de cultura ciudadana conocidos dentro del ámbito colombiano, han provenido desde el gobierno del alcalde Antanas Mockus bajo el plan de desarrollo Formas Ciudad 1995-1997, la definición y propósitos principales fueron enunciados así:

"Cultura ciudadana es el conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de partencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos. Su propósito es desencadenar y coordinar acciones públicas y privadas que inciden directamente sobre la manera como los ciudadanos perciben, reconocen y usan los entornos sociales y urbanos y cómo se relacionan entre ellos en cada entorno. Pertenecer a una ciudad es reconocer contextos y en cada contexto respetar las reglas correspondientes. Apropiarse de la ciudad es aprender a usarla valorando y respetando su ordenamiento y su carácter de patrimonio común."

Dentro del los estudios realizados por Mockus se encontró que los comportamientos violentos de las personas están estrechamente relacionados con la desarticulación entre los sistemas reguladores del comportamiento humano, la ley, la moral y la cultura, de ahí nace que el programa cultura ciudadana se fundamente en 2 propósitos centrales:

Propiciar el cumplimiento de las normas y el cambio de comportamientos que riñen con la convivencia.

Aumentar la capacidad de concertación y solución pacifica de conflictos y la comunicación entre los ciudadanos.

Para lograr estos propósitos entre otras estrategias como la pedagogía ciudadana, fortalecimiento de la policía, también fue necesario intervenir en el espacio físico en

donde se desarrollaban estos comportamientos, es decir el espacio público de la ciudad. Con esto podemos decir que los comportamientos sociales de las personas van ligados estrechamente con el espacio físico en donde se desarrollan y este espacio físico dependiendo de su condición, es un elemento que propicia e influye estos comportamientos, los espacios públicos oscuros, deteriorados, generan en la población comportamientos negativos para la convivencia ciudadana.

2.2. DESDE EL ESPACIO PÚBLICO

2.2.1. DEFINICION DE ESPACIO PÚBLICO

Históricamente el concepto, según documento de Conceptualización del Espacio Público[22] de UNIMED, se reconoce a Aristóteles como quien inicia el reconocimiento del Espacio Público, definiéndolo como "ese espacio vital y humanizante donde la sociedad se reunía para compartir sus opiniones, evaluar propuestas y elegir la mejor decisión", visualizándolo como un espacio público político[23]. El concepto cambia o finalmente se puede decir que se complementa para llegar a un significado integral, evoluciona, es así como en ese documento, para Joseph, 1988, "…son aquellos espacios donde se desarrolla una faceta de lo social que hace posible observarnos a nosotros mismos como sociedad y cultura…". Sin embargo en el caso específico, lo social va de la mano del tema funcional de la movilidad, pues estos espacios peatonales de hoy serán la transición mañana al sistema integrado de transporte masivo de la ciudad.

El espacio público en cualquier contexto hoy presenta varias facetas, desde lo físico es el conjunto de andenes, plazas, plazoletas, puentes y sus zonas bajas, parques para nombrar algunos e inclusive las vías y algunos espacios cubiertos que albergan actividades en cierto modo se pueden considerar como espacios públicos que se encuentran en áreas privadas (centros comerciales, hospitales, estadios deportivos, etc) sin embargo en estos últimos existen restricciones de acceso que los limita en el concepto amplio e integral de lo que significa el espacio público. Según Marc Augé el espacio público es " …donde la socialización es aparentemente simple, hasta los escenarios que concuerdan con lo que define como "lugares": "**lugar de la identidad** (en el sentido de que cierto número de individuos pueden reconocerse en él y definirse en virtud de él), **de relación** (en el sentido de que cierto número de individuos, siempre los mismos, pueden entender en él la relación que los une a los otros) y **de historia** (en el sentido de que los ocupantes del lugar pueden encontrar en él los

[22] Universidad Nacional de Medellín.
[23] Padua 1992.

diversos trazos de antiguos edificios y establecimientos, el signo de una filiación.."[24]. En el aspecto de la relación se resalta la social; sin embargo está fuertemente soportada por la relación funcional de acceder a un sistema de transporte, que generará otro tipo de espacios público para generar esta actividad de transición específica.

En el contenido del documento, es importante resaltar el significado del paisaje urbano de lo público, porque estos reflejan los usos que los circundan, y las funciones y costumbres de quienes habitan, o usan las áreas privadas y las reflejan en lo público como lugar de encuentro, de interacción, de recreación, **de movilidad**, **de acceso y llegada**, **de origen y destino** en el siguiente concepto: " Los diferentes paisajes, inclusive los urbanos, son el resultado de la práctica ancestral de usos específicos, ejercidos sobre un territorio determinado, y corresponden a una organización espacial, relacionada con un conjunto de costumbres sociales, mentales y técnicas, que con el devenir del tiempo han producido formas características en las cuales se puede reconocer la huella o envolvente cultural del grupo, de tal manera que es posible diferenciarlo de otros grupos étnicos. El paisaje es pues el producto de la cultura del grupo que lo moldea y lo habita. El paisaje puede entenderse también, como la *percepción plurisensorial del entorno, simbólica y estética, cultural e individual y por lo tanto subjetiva, que requieren para su existencia de un sujeto que lo perciba*, Rodríguez, 1997".

En este sentido el espacio público, y su paisaje se origina es el resultado de la relación del individuo que lo usa, con sus expresiones culturales en su ámbito, con sus relaciones funcionales con la ciudad (moverse de un sitio a otro), concluyendo en el estudio de la universidad que "…es percibido como la manifestación de **valores comunes a un grupo humano** dentro de una concepción temporal y espacial que involucra forma y función".

El espacio público y el reflejo del espacio privado sobre este, en su función es un gran sistema funcional del territorio, de características culturales, pues viene del comportamiento de un grupo de individuos (que pueden ser en el caso que nos ocupa, como los habitantes del sector del Callejón, o los transeúntes que en forma ocasional o frecuentemente lo usan), y de alguna manera las personas afectan el espacio que los contiene y este a su vez los afecta a ellos, concepto que se deduce de:, "…..que el paisaje tiene en sí un valor subjetivo que influye en la calidad de vida, pero adicionalmente presenta un valor objetivo de tipo económico–productivo, creciente." Humbert, André, s.f.

En el documento de "Conceptualización del espacio Público", se alude al espacio público como el paisaje urbano de la ciudad, como un espacio abierto conformado por los objetos de esta, es decir el espacio urbano en esencia, es donde los individuos

[24] Conceptos encontrados en el mismo documento de la Universidad Nacional de Medellín"

transitan y están libremente; y reflejan hechos específicos de una población determinada, en ese lugar exclusivamente; aunque pueda ser comparado sistemáticamente con otros elementos de otras ciudades o en la misma ciudad; y esto se aprecia en el siguiente aparte: " El paisaje urbano alude al paisaje de las ciudades, y dentro de estas, a los espacios abiertos y los elementos que los conforman. Los espacios abiertos corresponden a los lugares donde la gente se congrega a caminar, a pasear, algunas veces a comprar, a montar en bicicleta o a conducir; son los espacios de encuentro y participación en la vida comunal del espacio reconocido como ciudad. Y por supuesto, son también áreas donde la naturaleza impone su dominio: ríos, montañas, fuertes laderas, etc., dentro de la ciudad."

El espacio público es el resultado de la conformación y la relación entre los otros espacios privados de la ciudad; pues allí la gente habita, duerme, luego sale y se traslada a su sitio de trabajo a través del espacio público; pero también es donde sale y se relaciona con sus vecinos en una funcionalidad propia de su superficie, pues son los mismos habitantes en el mismo ámbito, a través del tiempo. Y es este espacio que a través de la transformación urbana dada por la planeación o por la inducción de nuevos comportamientos y usos informales como respuesta a una necesidad dada que cambia y evoluciona. En este sentido se resume finalmente como el mismo estudio lo expresa "El espacio urbano, en la planificación concebida con los principios funcionalistas, se manifiesta como la expresión de la polaridad de los espacios internos y externos que no obstante obedecen a leyes semejantes, no sólo en su función sino también en su estructura. En este modelo de planificación, la vivienda, la industria, las zonas comerciales, los espacios verdes... se separan físicamente conectándolos mediante una extensa red de calles"[25]. Es entonces como el espacio público es el medio de relación de los usos privados, es el de conexión de los componentes de la ciudad; es el de transición entre un lugar y otro; es el de conexión de diferentes sistema de transporte; es el que en muchos casos determina la calidad de vida de sus habitantes.

Finalmente la expresión, el término, o el significado de espacio público es en la actualidad un concepto común, identificándose como por donde se llega, accede, sale, permanece el individuo o grupo de personas sin restricción y donde es posible la expresión común de su diario vivir.

2.2.2. LEGISLACION DE ESPACIO PÚBLICO CASO BOGOTA

Bogotá dentro de las ciudades colombianas es el caso de estudio más avanzado en cuanto a desarrollo e implantación de políticas, planes, programas y proyectos de espacio público se refiere. A lo largo de los últimos años y a raíz de la entrada en

[25] Documento "Conceptualización del espacio público, Universidad Nacional de Medellín, aparte "C.E, 1990. (3)"

vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, las diferentes administraciones han venido dándole mas importancia al espacio público, a su recuperación, aprovechamiento y mantenimiento.

Como primer instrumento Bogotá en el año 2005, desarrollo su Plan Maestro de Espacio Público el cual "Concibe el espacio público como la dimensión estructurante y articuladora de los sistemas urbanos y territoriales y de las actuaciones urbanísticas públicas, privadas o mixtas, que se desarrollen en el territorio distrital. En consecuencia, constituye el soporte primario de las decisiones relacionadas con los demás sistemas urbanos y rurales regionales, así como un instrumento fundamental para lograr la concreción del modelo de ordenamiento del Plan de Ordenamiento Territorial, y los propósitos de "equilibrio y equidad territorial para el beneficio social", enunciados en el Artículo 1, numeral 8 del Decreto 190 de 2004."[26]

El Plan Maestro aparte de ser una herramienta para generar, mantener, recuperar y aprovechar económica y socialmente el espacio público, también establece políticas, planes y proyectos desde la gestión y desde la administración para dar las correctas herramientas que permitan usar y aprovechar estos espacios de una manera equilibrada para todos.

Las estrategias que contempla el plan maestro dentro de su política de gestión son 3, la de gestión social, cuyo objeto es el de descentralizar la gestión social y promover las redes de gestión social a través de los instrumentos de planeamiento, la estrategia de gestión económica que se dirige a diferenciar, regular y organizar el aprovechamiento económico del espacio público y todo lo que este tema incluye como organización de vendedores informales y ambulantes y demás, y la estrategia de coordinación institucional cuyo objeto es el de "redefinir y articular las competencias del sector institucional a cargo de los diversos componentes del espacio público y poner en marcha el sistema distrital de gestión del espacio público."[27]

Estas 3 estrategias en conjunto son la base pilar para cualquier tipo de reglamentación para el espacio público, ya que reúnen los factores imprescindibles en la toma de decisiones, para el caso de estudio, no se cuenta con un Plan maestro de espacio público que organice y planee la manera de "usar" el espacio público de la ciudad articuladamente entre los habitantes y entre entidades.

[26] Tomado de Decreto 215 de 2005, Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá, D.C.
[27] Idem

2.2.2.1. ACUERDOS PARA LA SOSTENIBILIDAD

Es un programa del Distrito de Bogotá, el cual tiene como objetivo principal a través de la firma de contratos entregar la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de los espacios públicos de carácter barrial. Actualmente la entidad encargada de llevar a cabo este proceso es la Defensoría del Espacio Público y las etapas se pueden resumir en:

La comunidad propone e inscribe ante la entidad los espacios públicos para ser administrados, quienes a su vez determinaran cuales son aptos y sobre estos se debe presentar un proyecto completo del manejo del espacio público, luego se hace una evaluación jurídica, social y técnica de las propuestas y en caso de resultar positivas se continua con la firma de contratos y entrega del espacio público a la comunidad.

2.2.2.2. PUNTOS DE ENCUENTRO

Ilustración 7 Puntos de Encuentro Caso Transmilenio Bogotá

Foto: Felipe Caicedo / El Tiempo

Son espacios anexos a estaciones de transporte, los cuales, fueron diseñados con el fin de ofrecerle a los usuarios de Transmilenio comodidad y servicios básicos como punto de información turística, parqueadero para bicicletas, puesto de revistas y de objetos, puesto de café y baños públicos. Actualmente se encuentran 4 puntos en funcionamiento en la ciudad de Bogotá y aun no han dado los resultados esperados. La entidad a cargo de estos puntos es el IPES[28] y entrega por medio de un contrato el espacio del punto previa inscripción del vendedor. Dentro de los principales problemas que presentan y según los vendedores ambulantes es mala localización de los puntos, que afecta sus ventas y por eso no es rentable estar en uno de esos puntos[29]

[28] Instituto para la Economía social

[29] Nota de El Tiempo.com, 15 de Septiembre de 2008 "Problemas en los denominados Puntos de Encuentro (PDE) de TransMilenio denuncian los ciudadanos".

2.2.2.3. USOS TEMPORALES DEL ESPACIO PÚBLICO

El Decreto 463 de 2003 "reglamenta la administración, el mantenimiento y el aprovechamiento económico del espacio público construido y sus usos temporales en Bogotá, Distrito Capital"[30], dentro de sus principales consideraciones plantea que los usos temporales en el espacio público son actividades desarrolladas de manera temporal y por entidades no pertenecientes al distrito, es decir privadas, dentro de los usos considerados se encuentran los eventos culturales, deportivos, recreacionales y de mercados temporales o de comercialización de bienes y servicios. No se consideran eventos de proselitismo político o de participación ciudadana que se desarrollen en el espacio público ni la expresiones artísticas, por lo cual, los usos quedan sesgados y reducidos a los "que permite la ley" pero no contempla el uso social propio y las expresiones sociales.

La manera de uso de estos espacios es por medio de contratos establecidos con la administración distrital, dentro de los cuales se adquieren derechos a "usar el espacio público" para la actividad previamente permitida, y unos deberes, como la preservación y el mantenimiento del espacio mientras dure el uso, es decir que el uso esta supeditado a un tiempo especifico y también al ser por contrato a un tipo de población especifica, no a todos los pobladores de la ciudad.

"Regulación equitativa y eficiente en el control y la vigilancia del uso de los espacios públicos, a partir de la transparencia y eficiencia en la autorización de los usos regulados del espacio público, como instrumento eficaz para evitar el impacto negativo de actividades no autorizadas en dichos espacios, previniendo su uso ilegal y la privatización de su aprovechamiento, que van en detrimento de los intereses colectivos y de la adecuada explotación económica de tales espacios"[31]

2.2.2.4. ENTIDADES QUE INTERVIENEN EN EL ESPACIO PÚBLICO

El Decreto 463 de 2003 también contempla dentro de su artículo 5 las entidades que administran el espacio Público así:

"Para los efectos del presente Decreto se entiende por entidades administradoras del espacio público, las entidades distritales del nivel central o descentralizado que

[30] Decreto 463 de 2003
[31] Decreto 463 de 2003

conforme a las normas vigentes tienen la capacidad de administrar el espacio público y en esa medida permitir los usos temporales en el espacio público construido.

La administración del espacio público comprende la facultad de otorgar permisos o suscribir contratos que tengan como fin organizar, promocionar, utilizar, regular, conservar, rehabilitar, dotar, reivindicar, restituir, recuperar, mantener y aprovechar económicamente el espacio público del Distrito Capital.

Son Entidades Administradoras del Espacio Público del Distrito Capital, según las normas vigentes:

- El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)
- El Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte (IDRD)
- El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP)

PARAGRAFO: Los Alcaldes Locales, continuarán otorgando los permisos para utilizar los espacios públicos locales, en cumplimiento de lo previsto por el Acuerdo 09 de 1997, y atendiendo a lo dispuesto en el presente decreto".[32]

Otras entidades que también tienen incidencia en el espacio público son:

IPES (Instituto Para La Economía Social)
Oficinas de Gerencias de Espacio Público.

2.3. DESDE LA TEORIA

2.3.1. LUGAR Y NO LUGAR

2.3.1.1. LOS LUGARES Y LOS NO LUGARES. MARK AUGÉ

Desde la teoría de Mark Auge, para la presente investigación se retoman los conceptos de lugar, considerado como el espacio público actual, existente con una riqueza social de costumbres y de expresiones sociales, con un uso y una función de permanencia que permite socializar y vivir la ciudad, mientras que un "no lugar" es aquel que no tiene funciones de permanencia, aquel "lugar de paso" dentro del cual consideramos los prototipos actuales de Sistemas de Transporte Masivo implantados en las ciudades colombianas y particularmente en el caso de estudio: Cartagena.

Dentro de su libro Auge nos recuerda:

[32] Idem

"En un sentido, nuestros primeros pasos en el espacio nos lo reducen a un punto ínfimo Estamos en la era de los cambios en escala, en lo que se refiere a la conquista espacial, sin duda, pero también sobre la Tierra: los nuevos medios de transporte llegan en unas horas desde cualquier capital del mundo a cualquier otra" , (y los nuevos sistemas de transporte interno de las ciudades buscan reducir considerablemente los tiempos). " En la intimidad de nuestras viviendas, por ultimo, imágenes de todas clases, recogidas por los satélites y captadas por las antenas erigidas sobre los techos del más recóndito de los pueblos, pueden darnos una visión instantánea y a veces simultanea de un acontecimiento que esta produciéndose en el otro extremo del planeta."

"La etnología se preocupó durante mucho tiempo por recortar en el mundo espacios significantes, sociedades identificadas con culturas concebidas en si mismas como totalidades plenas: universos de sentido en cuyo interior los individuos y los grupos que no son más que su expresión se definen con respecto a los mismos valores y a los mismos procedimientos de interpretación……. Esta concepción del espacio se expresa, como hemos visto a los cambios de escala, en la multiplicación de las referencias, en la espectacular aceleración de los medios de transporte, conduce concretamente a modificaciones considerables. Son llamados no lugares en oposición al concepto "antropológico de lugar" asociado por Mauss y toda una tradición etnológica con el de cultura localizada en el tiempo y en el espacio. Los no lugares son tanto las instalaciones necesarias para la circulación acelerada de personas (vías rápidas, empalmes de rutas, aeropuertos) como los medios de transportes, o también los campos de transito prolongado."

Auge, al remitirse a los "no lugares" menciona:

"Los «no lugares» son aquellos espacios que no existían en el pasado, pero que ahora aparecen como ubicación innegable en el devenir del hombre contemporáneo. Se caracterizan por su propia condición de enclaves anónimos para hombres anónimos, ajenos por un período de tiempo a su identidad, origen u ocupaciones".

Dentro de los cuales podemos incluir los nuevos espacios públicos de Transcaribe *particularmente hablando del caso de estudio.*

«Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar. La hipótesis aquí defendida es que la sobremodernidad es productora de no lugares, es decir, de espacios que no son en sí lugares antropológicos y que contrariamente a la modernidad baudeleriana, no integran los lugares antiguos. La mención a Baudelaire es intencionada: Augé yuxtapone los no lugares actuales a aquellos lugares que encontramos en los textos de Baudelaire, Chateaubriand, Proust o Benjamin, unos lugares anclados en la memoria que se

identificaban gracias al poder de la palabra de los actores que los habitaban, gracias a la fuerza de los hablantes. Ahora, en cambio, los no lugares apenas permiten un furtivo cruce de miradas entre personas, condenadas a no reencontrarse, mudas. .»[33]

2.3.2. JORDI BORJA

"La ciudad es más relaciones sociales que un simple cúmulo de edificios, calles y gente. Es el lugar donde la sociedad se fotografía y, por ello, refleja los problemas que la afectan. Así, la crisis de lo público, muy ligada a la lógica neoliberal, se traduce en un abandono de los espacios colectivos donde se ejerce la ciudadanía y en un atrincheramiento de las personas en el ámbito doméstico."[34]

En su documento Ciudadanía y espacio público, Borja se refiere al espacio público como un concepto jurídico de un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública, que fija las condiciones de utilización, aprovechamiento y en sí de todo lo que se pueda realizar en él y con él, sostiene que "el espacio público moderno proviene de la separación formal legal entre la propiedad privada y la propiedad pública que normalmente supone reservar este suelo libre de construcciones y cuyo destino son usos sociales característicos de la vida urbana".[35]

Como elementos interesantes para tomar en la presente investigación, Borja precisa que existen espacios públicos que crea la ciudadanía a partir de sus expresiones y dinámicas sociales, espacios que no son considerados dentro de las normas jurídicas de la ciudad o que nunca fueron previstos, en todos estos casos lo que define el espacio público es su uso y no el estatuto jurídico. Son estos espacios precisamente los que aun conservan aparte de la memoria colectiva de la ciudad, los elementos de definición de espacio público presentes desde los inicios de la humanidad, como de socialización y encuentro y no reducidos a parques, plazas y calles, o a espacios residuales de grandes proyectos urbanos.

El espacio público así considerado debe ser de dominio público y uso social colectivo, que se caracteriza por su fácil accesibilidad y por la calidad de relaciones sociales que facilita y permite, este es un factor que a lo largo también permite evaluar la intensidad de uso del espacio público, y la capacidad de estimular la expresión y la integración cultural. Es conveniente también que el espacio público tenga calidades físicas para el desarrollo de estas relaciones sociales, continuidad en el diseño urbano, imagen de ciudad, generosidad de sus formas y adaptabilidad a través del tiempo.

---

[33] AUGÉ MARC, Los No Lugares, Espacios del Anonimato

[34] www.revistateina.com, articulo "La ciudad: entre la reivindicación del espacio público y la privatización de la vida, Juan Pablo Palladino. Junio 2004

[35] Revista CLAD Reforma y Democracia No. 12 articulo Ciudadanía y Espacio Público, BORJA Jordi, Octubre 1998.

2.3.3. REDISTICA

La redistica es entendida como una ciencia aplicada al estudio, la implementación y la gestión de redes urbanas técnicas así como sociales (formas de organización social) Esta ciencia permite entender la ciudad no solo desde una mirada física del territorio, sino como también el proceso de intercambio social, "proceso de interacción y de constante comunicación entre los territorios, los ciudadanos y las actividades, respondiendo a las nuevas funciones urbanas surgidas de los intercambios y del fortalecimiento y la diversificación de la comunicación".[36]

"La noción de red social se deriva de estos tres procesos y se define como "una estructura social que se puede representar en forma de uno o varios grafos en el cual los nodos representan individuos (a veces denominados *actores*) y las aristas relaciones entre ellos."[37]."[38]

"El análisis de redes sociales ha irrumpido en muchas ciencias sociales en los últimos veinte años como una nueva herramienta de análisis de realidad social. Al centrarse en las relaciones de los individuos (o grupos de individuos) y no en las características de los mismos (raza, edad, ingresos, educación,...) ha sido capaz de abordar algunos temas con un éxito insospechado. La difusión de información o el contagio de enfermedades son dos ejemplos de asuntos en los que la estructura de las relaciones pueden llegar a ser más relevantes que las características de los individuos, o por lo menos, información clave para conocer los procesos"[39].[40]

Específicamente este concepto esta siendo utilizado por el Plan Maestro de Espacio Público para la ciudad de Bogotá, en cuanto a la conformación de redes sociales comunitarias que estén en capacidad de interactuar con los procesos de espacio público. Es considerado como un mecanismo para la ampliación de los canales de comunicación entre el gobierno y la población, mejorando y fomentando los procesos de participación social y así afectando directamente la gestión del espacio público.

---

[36] Documento Las Redes sociales en el contexto de la Gestión Urbana, SUAREZ Gabriel.
[37] Wikipedia, la enciclopedia libre. "http://es.wikipedia.org/wiki/Red_social". Sept. 2007.

[38] Documento Las Redes sociales en el contexto de la Gestión Urbana, SUAREZ Gabriel
[39] Op. cité.
[40] Documento Las Redes sociales en el contexto de la Gestión Urbana, SUAREZ Gabriel

2.4. DESDE LO NORMATIVO

2.4.1. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE CARTAGENA

El Plan de Ordenamiento Territorial es la base esencial para todo aspecto urbano; y por ende para el espacio público. El Distrito de Cartagena lo adopta mediante el Decreto 0977 del 2001, donde se considera como el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal o Distrital, entendido como el conjunto de directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas que deben adoptar el Distrito Turístico de Cartagena para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.

Para lograr comprender en el contexto del tema que nos ocupa, el contenido y los objetivos del POT, donde apuntan los lineamientos generales será relevante partir de aquellas políticas y estrategias pertenecientes a objetivos relacionados con la estructuración del sistema integrado de transporte masivo y su relación con la estructura urbana, con el espacio público para ubicar la problemática dentro del conjunto de planteamientos del POT.

Integración territorial es el primer objetivo donde sus estrategias resaltan la importancia de enlazar las actividades del territorio mediante sistemas de vías y transporte de alta eficiencia y calidad; estos planteamientos son importantes si se enlazan posteriormente con el objetivo de integración de la identidad cultural, el POT plantea la Política de crear espacios para el desarrollo de proyectos colectivos, que faciliten la cohesión de la ciudadanía en general, fomentando el reconocimiento de la noción de lo público – colectivo, y su primacía sobre lo privado – individual, como aspecto fundamental en la organización de ciudad. Si esto se cumple en la práctica se pueden generar proyectos de integración y sutura de las comunidades al SITM, con fundamento en principios del POT. Finalmente otra política que incide directamente sobre la articulación del sistema es la de recuperación del espacio público y la orientación del sistema de transporte a favorecer los derechos de los ciudadanos y la calidad de vida en el territorio distrital.

Como estrategia para fundamentar estas políticas, plantea la **creación y aprovechamiento de espacios de encuentro** que permitan crear y recrear una nueva conciencia colectiva, orientada hacia la generación de una conducta de mejoramiento de los individuos, sus relaciones de asociación y su entorno. Lo irónico en este sentido está en que los proyectos no incluyen esta estrategia, y es el caso de la movilidad y el SITM, done prima en su totalidad la intervención vial y su especialización en pro del desarrollo del transporte, donde se crea y aprovecha el recurso en espacios de recorrido, de trasbordo, pero no de permanencia y encuentro.

Otro objetivo fundamental es el de Integración de la dimensión ambiental al sistema construido del Distrito, teniendo como política la Restauración y protección de los ecosistemas para asegurar la conservación, el aprovechamiento perdurable y la sustentabilidad del territorio conformado por los ámbitos que lo componen, a través de su vinculación al diseño de la ciudad y a las actividades que en ella ese realizan. Este es un aspecto importante para lograr la integración del sistema a la estructura urbana, y al espacio público.

Lo ambiental, lo natural, la riqueza de Cartagena en este aspecto se basa en el agua, el clima, los cerros; dentro de las políticas sobre el tema se destacan las relacionadas con **Valorar el sistema hídrico; Fortalecer la identidad de la ciudad Caribe** mediante la recuperación de la fachada urbana sobre el mar y los bordes de los cuerpos de agua e Integrar la recuperación y aprovechamiento de todos los cuerpos de agua de la ciudad, articulados con las funciones urbanas. Esta articulación y aprovechamiento no es otra que el sistema de espacio público construido, a través de el se pueden lograr la integración de los demás sistemas; pues los habitantes acceden a los servicios por medio del espacio público, se recrean en el espacio público, van al trabajo por el espacio público; se reúnen en el espacio público, venden en el EP, protestan en el; Es el lugar por excelencia; y el POT en ese sentido lo reivindica.

Como Estrategias relevantes. Se cuentan las de Implementación de un sistema de espacios recreativos que vinculen las áreas de protección del sistema hídrico y orográfico dando prioridad a los proyectos que renueven las fachadas de la ciudad sobre el litoral y sus cuerpos de agua interiores. Manejo adecuado de las aguas pluviales y de las obras públicas a fin de prever situaciones de emergencia en asentamientos localizados en zonas bajas. En este sentido el sistema intermodal de transporte cobra una vital primacía para mitigar estas situaciones.

En cuanto al objetivo de Bienestar social y prosperidad colectiva se pretende fortalecer sistemas de formación de capital humano y crear las condiciones básicas para lograr una mayor calidad de vida, con el derecho de acceder a todos los sectores sociales. Se puede prever como política expresa la generación de condiciones de equidad en cuanto a cobertura y accesibilidad, mediante la consolidación de una red integrada de transporte que permita la movilidad en el Distrito en condiciones de eficiencia, un tratamiento preferencial al transporte público en el uso de la malla vial terrestre y acuática, con criterios de seguridad, economía, e integración con la región.

La estrategia para este efecto en transporte público se basa en la Implementación de un sistema de transporte colectivo multimodal, definido por rutas estructurantes y alimentadoras que articulen los sectores de la ciudad y los espacios de movilidad.

La articulación entre los distintos sectores económicos entre otros aspectos está el de garantizar el balance, articulación, y funcionalidad de las actividades económicas en el

distrito, orientadas al fortalecimiento de las relaciones entre ámbitos territoriales y áreas de actividad. Propendiendo por la eficiencia y la competitividad de la ciudad, de tal manera que se logre un transporte equilibrado, sano y auto sustentado. Para lograrlo será siempre importante revalorar la función social del espacio público de Cartagena.

En relación con la Integración de la dimensión ambiental al conjunto del sistema construido del Distrito, El Plan de Ordenamiento plantea la solución a través de la construcción de un sistema y redes que unan los edificios institucionales, los elementos naturales y los parques, plazas y plazoletas de la ciudad; esto no es otra cosa que un sistema de espacio público conector e integrados a través de lugares de recorrido, que lleven a lugares de encuentro.

Igualmente es importante; bajo estas premisas POT, definir un sistema de espacio público que permita conservar las áreas declaradas de protección e integrarlas al desarrollo de la ciudad como componentes o elementos básicos del mismo, en forma de áreas de recreación pasiva activa, parques lineales, corredores ecológicos en las rondas de cuerpos y cauces de agua que permiten la unión de los principales elementos de la estructura ambiental.

Crear facilidades para el acceso al agua y utilización de esta como conexión entre las distintas áreas de la ciudad, facilitar la movilidad y conectividad de los nodos y centralidades con el conjunto de los usos y actividades económicas que se desarrollan en el territorio, para equilibrar acciones, recursos y competencias.

Desde lo estructural y sus componentes, el espacio público contiene claramente un sistema de jerarquías que parten desde el sistema natural como elemento principal, como sus áreas de protección y conservación de los recursos naturales y paisajísticos del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, según POT son los parques naturales, las lomas, los cerros; todo su sistema acuático desde el mar, bahía ciénagas hasta caños ríos y quebradas; las zonas de manglar y las áreas de playa marítima. Todo esto es el espacio público de primer orden, 100% designado a la protección y conservación.

El sistema estratégico de espacio público es el nombre que se plantea en el POT, y debe ser igualmente estratégico para consolidar el sistema de transporte y es tal vez con el componente vial y ecológico, el elemento que puede determinar mayores patrones para la articulación, conexión y consolidación entre diferentes modos de transporte. Este según los planteamientos POT, se halla conformado por el conjunto de áreas y elementos que lo componen y las medidas que para su protección y preservación se dictan, en aras de garantizar su destinación permanente a la satisfacción de necesidades colectivas que trascienden los intereses individuales de la

población y a incorporar su función pública al conjunto de los objetivos y estrategias generales dispuestos por el Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena de Indias.

Resumen de la estructura POT, de espacio público y sus reservas.

Áreas y elementos constitutivos del espacio público distrital.

Constituyen el espacio público distrital las siguientes áreas y elementos:

Áreas constitutivas del sistema natural. Compuesto por las siguientes áreas

- Las que conforman el subsistema de áreas de articulación
- Áreas y elementos constitutivos del sistema artificial.
- Los que hacen parte del subsistema hídrico: Los canales, jagüeyes y fuentes.
- Los que conforman el subsistema de circulación peatonal: Las plazas y plazoletas, los andenes, los bulevares, los camellones y alamedas y los malecones y paseos turísticos.
- Los que hacen parte del subsistema de circulación vehicular: Las vías terrestres, las ciclorutas, los canales de navegación, las intersecciones viales, los puentes y los muelles.
- Los que componen el subsistema del patrimonio cultural: El área del centro histórico de la ciudad y los elementos arquitectónicos de los inmuebles privados que hacen parte de ella, el área de influencia del centro histórico, las áreas de protección del patrimonio histórico, las áreas del patrimonio inmueble sumergido, los monumentos nacionales y distritales y la Unidad Deportiva.
- Los que hacen parte del subsistema de infraestructura de servicios públicos: De acueducto, alcantarillado, energía eléctrica, gas natural, los ductos especiales y la zona de amortiguación del relleno sanitario de Henequen, incluidas las reservas y los suelos sujetas a las afectaciones por ellas dispuestas, mientras conserven su calidad de tales, de conformidad con la ley.
- Los que componen el subsistema de elementos complementarios: El mobiliario urbano, la cobertura vegetal, las zonas arqueológicas, los monumentos, cementerios y catedrales, los antejardines y las franjas ambientales, los parques zonales, y los parques de barrio.

El POT plantea reservas de áreas para parques y zonas verdes de escala distrital y para el espacio público vinculado al nivel de planificación de largo plazo.

Zonas recreativas de escala distrital.

- El Parque Forestal y Zoológico Cacique Dulio, el Parque Distrital Ciénaga de La Virgen**,** los Parques Lineales del Sistema de Caños y Lagunas y ejes ambientales, las Playas Marítimas, el Parque Arqueológico del Cacique Carex en Tierra Bomba y el parque de la Popa.
- Los Parques Cacique Dulio, Ciénaga de La Virgen, Playas Marítimas y el Parque de la Popa.

Plantea la estructuración de un sistema de Parques lineales del sistema de caños y lagos.

- Se reservan como parte del sistema estratégico del espacio público, obedece a que la mayor parte de los barrios colindantes con este sistema carecen de áreas recreativas y dentro de su malla no se identifican lotes aptos para este fin, brindando a la ciudad una oportunidad para disponer de suelos bien ubicados a lo largo del sistema en los cuales, además de protegerse el manglar, se podrán ubicar algunos tipos de infraestructuras recreacionales, como paseos peatonales, incluida una ciclovía, prevista por la malla vial y el Sistema de Espacio Público del Plan.

Los ejes ambientales.

- El espacio público colindante con los ejes ambientales definidos en el plano del sistema vial que hacen parte del presente Decreto, se diseñará y construirá articulando a los elementos del paisaje natural, los paseos peatonales y el sistema de ciclovias.
- Espacio público en vías V2e.
- El eje vial en la zona de expansión urbana con especificación de V2E, se diseñará y construirá involucrando el paisaje de la Ciénaga de la virgen y contemplando un paseo peatonal y la ciclovía prevista por el sistema correspondiente.

Todo este esquema es vital para la cohesión, para la sutura física y social del espacio público, y es la base y el respaldo para lograr estos objetivos como respuesta a los impactos y problemática en general.

2.4.2. PLAN DE DESARROLLO "POR UNA SOLA CARTAGENA"

A continuación se realiza un análisis de los planteamientos del programa de gobierno y del plan de desarrollo de la presente administración con el fin de conocer la percepción y la prospectiva del gobierno en materia de espacio público y uso social del mismo:

Dentro del Propósito:

> *"Cartagena será una ciudad ordenada, amable, Un espacio para el encuentro, el escenario para ser felices."*

Se puede evidenciar que la actual administración tiene dentro de sus principios el querer impulsar el desarrollo del espacio público como punto de encuentro y socialización de la población cartagenera.

> *"Cartagena será pionera en el desarrollo de un Sistema de transporte multimodal…*"

En el Programa <u>*Cartagena Para Sonar*</u> existen elementos de abordaje cultural que están vinculados con los lineamientos de esta investigación.

> *"CARTAGENA PARA SOÑAR será el programa en el que*
>
> *Integraremos las acciones que nos permitan tener una ciudad para el encuentro. Será la mezcla de intervenciones urbanas en materia de protección y creación de espacios públicos, de recuperación y conservación de nuestro patrimonio arquitectónico, con la defensa y promoción de nuestra riqueza cultural.*
>
> *Las intervenciones físicas y nuestra riqueza cultural parten de un punto común: la integralidad de nuestra cartageneidad. Por eso la labor del Instituto de Patrimonio y las obras de infraestructura serán oportunidades de inclusión, herramientas para mejorar las condiciones de convivencia, una apuesta por la Calidad de vida, una esperanza.*
>
> *No se trata entonces sólo de festejar, de construir, de mejorar la infraestructura o las vías, sino de trabajar para que cada acción permita mejorar la calidad de vida de los habitantes, el acceso equitativo a los espacios, a promover la igualdad y la movilidad en los mismos. Desde esta perspectiva ciudadana se reorientarán los diferentes proyectos urbanos integrales en varias zonas de la ciudad.*
>
> *Las fiestas de independencia serán un gran proyecto de ciudad. Siguiendo el esfuerzo colectivo de cientos de entusiastas artistas, docentes, académicos y gestores culturales, cartageneros y cartageneras bajo el liderazgo del Comité de Fiestas, con su inspirador y motor, el siempre recordado Jorge García Usta, se re significará el papel del Reinado de la Independencia hasta convertirlo en eje lúdico y*

cultural de los Festejos del 11 de Noviembre de 1.811, haciendo de las reinas populares conocedoras y promotoras de las claves de la historia, del sentido pedagógico de las fiestas y de la idiosincrasia de sus barrios.

En ese proceso se ha avanzado por la fuerza de un sólido proceso social y consensuado como pocos en esta ciudad, para que la Independencia sea una oportunidad para acercarnos a la historia, a la música popular, a los problemas de los barrios, pero en las horas que son y disfrutando plenamente de las fiestas. Todo ello será reconocido, apoyado, dinamizado desde la alcaldía.

Porque nuestras Festividades son eso: Fiestas que es la manera como en la región Caribe conmemoramos las festividades patrias, las religiosas y las cívicas. En el interior del país lo hacen con rezos, nosotros los hacemos con música. Ellos le jalan al despecho, nosotros a la alegría. Ellos a ritmos tristes, nosotros a lo sensual y al regocijo. Ellos aprenden de nuestra irreverencia y nosotros de ellos la mesura. Asumiremos el reto de involucrar a la población, en especial a niños y jóvenes para que los certámenes culturales, educativos, recreativos que se realizan en la ciudad incluyan a la mayoría de los cartageneros, promuevan la lectura, la reflexión y el pensamiento crítico y autónomo. También en materia deportiva desde la alcaldía haremos que la ciudad se apropie de nuestros equipos de béisbol y fútbol, de los escenarios `de los Juegos Centroamericanos. La meta es integrarnos a los torneos internacionales y hacer del deporte un escenario de sano esparcimiento y de oportunidades para miles de talentosos niños cartageneros que bien orientados pueden también llegar a la Gran Carpa, al fútbol profesional, a los mundiales de patinaje, a los campeonatos mundiales de boxeo." *Tomado de Programa de Gobierno 2008-2011*

En la visión articulo No.2 del Plan está referido el interés de construir una ciudad representada mas allá de lo físico, una ciudad que parte de la sociedad para reconocerse y convivir en armonía con su entorno.

ARTICULO 2.

VISION: UNA SOLA CARTAGENA construida colectivamente con igualdad para todos y todas, incluidos niñas, niños, adolescentes y jóvenes.

La Cartagena que se propone es una Ciudad para soñar, que potencie su riqueza geográfica, ecológica, cultural, histórica, turística y portuaria, y la proyecte hacia el futuro con un desarrollo urbanístico incluyente, que privilegia infraestructuras urbanas para fortalecer la vocación natural de la ciudad, que faciliten la movilidad con base en transporte colectivo multimodal y medios ambientalmente sostenibles como las ciclorutas, las alamedas y las vías peatonales. Una ciudad con dotación de parques y espacios públicos reservados para el encuentro, el disfrute y la apropiación colectiva.

Una ciudad en la que las ciudadanas y los ciudadanos conviven pacíficamente, están tranquilas y tranquilos, respetan las normas, protegen su medio ambiente, reconocen y respetan la diversidad, cumplen los acuerdos y autorregulan sus comportamientos para garantizar el pleno ejercicio de las libertades y los derechos de todas y todos.

En el articulo 33 referido al programa *Construir Una Ciudad Para Soñar* concibe la ciudad como el adecuado equilibrio entre el entorno urbano y el natural, el desarrollo físico de la urbe, las reglas sociales de las relaciones interpersonales, la relación entre las ciudadanas, los ciudadanos y su ciudad y la construcción colectiva de valores y referentes, y propone una Ciudad para soñar, que potencie su riqueza geográfica, ecológica, cultural e histórica y la proyecte hacia el futuro con un desarrollo urbanístico incluyente, que privilegia infraestructuras urbanas que faciliten la movilidad con base en transporte colectivo multimodal y medios ambientalmente sostenibles como las ciclorutas, las alamedas y las vías peatonales. Una ciudad con dotación de parques y espacios públicos reservados para el encuentro, el disfrute y la apropiación colectiva.

Una ciudad que crece ordenadamente, con barrios con viviendas dignas y equipamientos comunales y dotación de servicios de altos estándares que equilibran en lo público las diferencias en lo privado. Una ciudad con instituciones fuertes capaces de hacer prevalecer el interés general en los diversos componentes del ambiente urbano.

Una ciudad que promueve la preservación de la memoria histórica y facilita la creación propia de sus habitantes. Una ciudad en la que las ciudadanas y los ciudadanos conviven pacíficamente, están tranquilas y tranquilos, respetan las normas, protegen su medio ambiente, reconocen y respetan la diversidad, cumplen los acuerdos y autorregulan sus comportamientos para garantizar el pleno ejercicio de las libertades y los derechos de todas y todos.

Se pretende alcanzar estos objetivos con cuatro estrategias:

1. Ciudad a escala humana.

2. Ambiente urbano bajo control.

3. Memoria, identidad, imaginación, creación.

4. En Cartagena estamos y nos movemos tranquilas y tranquilos.

A continuación el articulado que describe las estrategias y programas.

> ***ARTÍCULO 34. Estrategia 1. Ciudad a escala humana.*** *Cartagena será una ciudad ordenada, amable, un espacio para el encuentro, el escenario para ser felices. Para ello tenemos que construir una ciudad amable desde el punto de vista físico y tener habitantes que conviven pacíficamente, respetan las normas, autorregulan sus comportamientos.*
>
> *Se pondrán en acción todos los instrumentos dispuestos por la legislación colombiana para asumir la dirección y el control del crecimiento de la ciudad, acabar*

con el surgimiento de barrios informales, sacar de la marginalidad de manera integral a aquellos que han sido fruto del engaño y la necesidad, y crear un banco de tierras urbanizadas y dotadas con espacios públicos, equipamiento social y comunitario, e infraestructura vial que permitan desarrollar grandes proyectos de vivienda social.

Para cumplir con estos objetivos habrá espacios públicos para el disfrute de todas y todos y se combatirá su apropiación privada. Habrá plazas, parques, andenes ordenados, bien iluminados, aseados, seguros.

Cartagena será pionera en el desarrollo de un sistema de transporte multimodal, que privilegia el transporte colectivo y ambientalmente sostenible. Transcaribe será el eje estructurante de un sistema integrado del que forman parte el transporte fluvial y marítimo, y que cuenta con infraestructuras peatonales, para bicicletas y motocicletas.

ARTÍCULO 35o. Programas.

1. Parques y zonas verdes para el encuentro. *Este programa pretende construir, adecuar, recuperar y mantener parques y zonas verdes de avenidas y paseos peatonales, haciendo énfasis en el componente arbóreo para la contemplación, esparcimiento y recreación de los habitantes y visitantes de la ciudad de Cartagena de Indias. De forma tal que por medio de la realización de obras puntuales se inicie un proceso de largo plazo que permita consolidar a Cartagena como una "ciudad verde" y de esa manera ampliar las zonas de espacios públicos para la recreación y el disfrute de los cartageneros y cartageneras de acuerdo con las metas fijadas por el Gobierno Nacional, pasando de 4 a 10 metros cuadrados por habitante.*

2. Infraestructura vial y urbana para la gente. *Con este programa se contribuye a mejorar la movilidad urbana y la competitividad de Cartagena como principal destino turístico y puerto del país, lo que repercutirá en mejorar la calidad de vida de los habitantes del Distrito. El Gobierno Distrital promoverá, en conjunto con el Gobierno Nacional, la ejecución de proyectos urbanos procurando que en su diseño y ejecución se garantice la construcción de espacios públicos peatonales, la arborización, infraestructuras que faciliten el desarrollo del transporte multimodal y mitiguen los impactos que el transporte automotor genera en el ambiente urbano como ruido,*

Contaminación, riesgos de accidentes, y ocupación de espacios públicos para estacionamiento. Dentro de este programa se ejecutará un Plan de obras que contendrá, entre otras, las siguientes obras: drenajes pluviales, recuperación de caños, lagunas y ciénagas, Ejes I y II, Avenida Primera de Bocagrande, La Marginal del Sur y las otras que se acuerden.

Con las características aquí mencionadas, el Gobierno Distrital adelantará las acciones necesarias para que durante el periodo del Plan se construyan las siguientes obras viales:

a) Terminación de la vía perimetral Ciénaga de la Virgen, para lograr una distribución eficiente del transito, conectando con el centro de la ciudad y no con un

solo costado, lo cual es coherente con la política Distrital de descentralizar las actividades institucionales, comerciales, industriales, residenciales, portuarias, etc.

b) La continuación del anillo vial por la playa de Crespo continuando por la Avenida Santander, empalmando con Bocagrande hasta llegar al Laguito, para facilitar la conexión con la zona norte de la ciudad y facilitar el acceso de turistas y visitantes de la ciudad y su conexión con los principales puntos turísticos de Cartagena.

c) La doble calzada de entrada y salida de la ciudad en la carretera de la cordialidad, vía Cartagena- Barranquilla.

d) Construcción de la variante Cartagena – Cordialidad- Mamonal y Mamonal – Gambote, para completar un corredor de desarrollo regional para Cartagena, Turbaco, Turbana y Arjona.

3. Vías dibujadas para las niñas y los niños. *El Gobierno Distrital adelantará un proyecto de intervención integral de la malla vial terciaria de la ciudad con el objeto de dotarla de andenes, ciclorutas, zonas verdes y pavimento para el tráfico vehicular. Este proyecto deberá considerar los siguientes componentes:*

a) La intervención de las vías necesarias para garantizar la alimentación del transporte masivo y colectivo en los componentes terrestre y acuático de Transcaribe.

b) Pactos comunitarios para promover acuerdos con los habitantes de los distintos barrios en los que el Distrito hace aportes de cofinanciación y la comunidad se compromete a lograr pagos atrasados de impuestos locales o a hacer aportes adicionales en dinero o trabajo para la realización de las obras.

4. Gestión integral del espacio público. *Este programa pretende garantizar la preservación del espacio público libre de apropiaciones privadas, en condiciones físicas que permitan su disfrute y aseguren su accesibilidad para todos y todas y con el equipamiento necesario para su uso. Así mismo, busca generar nuevos y mejores espacios públicos de acuerdo con las necesidades de la ciudad, encaminados a cubrir el déficit cuantitativo y cualitativo existente.*

Con este propósito se deberá:

a) Adelantar las acciones necesarias para recuperar el espacio indebidamente ocupado por actividades comerciales, vehículos estacionados en lugares prohibidos de conformidad con lo dispuesto por el Código de Tránsito, cerramientos y obstáculos que impidan o dificulten la movilidad, publicidad exterior visual sin autorización y otras maneras de ocupación indebida.

b) En los casos de recuperación de espacios públicos ocupados por vendedores informales, garantizar a quienes gozan de confianza legítima que se les ofrezca una alternativa para el ejercicio de su actividad o de otra de generación de ingresos, de acuerdo con lo previsto por los acuerdos distritales y las reglas de la jurisprudencia

constitucional, con preferencia por la reconversión económica que facilite su inserción en la economía formal.

c) Adoptar una cartilla de espacio público en la que se establezcan las características que este debe tener.

d) Hacer el inventario de espacios públicos de Cartagena.

e) Dotar de amoblamiento urbano a los espacios públicos recuperados

f) Regular el uso de bienes públicos tales como las playas para garantizar la oferta de bienes y servicios requeridos por la ciudadanía para su disfrute de manera ordenada.

***5.** Señalización Vertical y Horizontal del Distrito de Cartagena: Organizar la movilidad urbana mediante la implementación de señales de transito que orienten y alerten al ciudadano para garantizar la seguridad vial y la vida de los ciudadanos y ciudadanas.*

6. Capacitación y comunicación para el logro de una cultura vial en conductores y peatones: Crear y fortalecer una cultura vial ciudadana que posibilite la existencia de conductores públicos y privados respetuosos de las normas de la vida de los peatones igualmente diseñar programas dirigidos a los ciudadanos (as) sobre el uso de la cebra y demás señales.

***6.** Fortalecimiento del control asociado a SITM (Sistema Integrado de Transporte Masivo): Los impactos generados en la malla vial por la construcción del proyecto SITM, ha generado trastornos y alteraciones de rutas, patrones de accidentalidad, demoras, y para su superación, se exige un DATT comprometido con una nueva dimensión del transporte urbano para la ciudad.*

***7.** Semaforización: Aunque la semaforización esta concesionada hasta el año 2.018, cubriendo 92 intersecciones semafóricas, quedan sin cubrir las zonas peatonales y escolares por lo que se hace importante atender a las que están por fuera de las intersecciones concesionadas.*

***8.** Mejoramiento de la cobertura real de transporte público: Con un sistema integrado de transporte masivo SITM que actualmente se construye, se requiere reorganizar el transporte público y estudiar las rutas existentes.*

***9.** Reducción de la accidentalidad vial: Para disminuir la accidentalidad es necesario emprender campañas a través de los medios masivos dirigidos a la ciudadanía, para educar y prevenir sobre normas de transito y causas de accidentalidad. Las campañas estarán acompañadas de procesos educativos de los guardas y la policía de transito*

***10.** Fortalecimiento institucional y financiero: Modernización de la estructura organizada con el propósito de atender los nuevos retos que imponen la movilidad de la ciudad.*

11. *Plan de Movilidad del Distrito de Cartagena: Diseñar y formular e implementar, el plan de movilidad del Distrito articulado con el Sistema integral de transporte masivo SITM y la Gerencia de espacio Público.*

CAPITULO 3

3. INVESTIGACION

Los Sistemas de Transporte Masivo en Colombia y particularmente el caso de estudio han sido ampliamente estudiados e investigados en temas como la movilidad y su capacidad de transportar grandes cantidades de población o los múltiples beneficios que trae en procesos de renovación urbana, pero uno de los temas menos investigados y explorados es el del espacio público que ofrecen estos sistemas, y la percepción social que pueden llegar a tener los ciudadanos de dichos espacios, ese particularmente es el tema hacia el cual está enfocado la investigación, cabe anotar sin embargo que era necesario el investigar e indagar sobre un panorama completo y general del Sistema, y de la estructura urbana en la ciudad, ya que este espacio público físico es el que le da las condiciones necesarias para el desenvolvimiento de la actividad social y la expresión de las costumbres ciudadanas.

La investigación parte de la recolección de información secundaria, libros, estudios e investigaciones y demás referentes al panorama general del tema de estudio, siempre conservando en la mira el espacio público desde la visión física y social, y articulado con el Sistema de Transporte Masivo. Como segunda parte, se realizo un trabajo de campo exhaustivo en el cual se realizaron recorridos por toda la línea principal en la cual será implantado el Sistema de Transporte Masivo, en algunos sectores se encontró la construcción terminada, otros por el contrario con los problemas de una construcción en proceso y finalmente los tramos en los que aun no se ha hecho nada.

Los recorridos se realizaron con el fin de investigar y analizar para tipificar sectores a investigar, ya que hacer una investigación de la línea total del sistema seria un trabajo dispendioso. Luego de la selección de 3 sectores, los cuales respondieron a características como el estado actual del proyecto y la variabilidad de las características urbanas y sociales se procedió a realizar una observación de cada sector en diferentes condiciones, como el día, la hora y otros, llenando para tal observación el formato correspondiente[41] en el cual se consignaron las características físicas urbanas del espacio y las percepciones personales observadas acerca de la forma en la que los ciudadanos habitaban y se apropiaban del lugar.

Para complementar aun más el trabajo de campo se realizaron entrevistas a personajes de la ciudad con un alto nivel de representatividad, líderes comunitarios, jefes de juntas de acción comunal, representantes de gremios y asociaciones como los vendedores ambulantes y los taxistas, quienes permitieron verificar las percepciones recogidas en campo, y sumaron sus experiencias de vida y actuales a la presente

[41] Anexo 2 Formato ficha de observación de sectores

investigación. Para dichas entrevistas se utilizaron formatos semi estructurados[42] sobre los cuales se pregunto la percepción histórica de los sectores, la visión actual del proyecto y las sugerencias y opiniones para mejorar la implementación del Sistema de Transporte Público en cuanto a sus Espacios Públicos.

Posteriormente al trabajo de campo se resolvió establecer una metodología de calificación con el fin de realizar una tabulación de las respuestas obtenidas en las entrevistas, dado que muchas de las respuestas corresponden a información cualitativa mas no cuantitativa, se procedió a establecer un método de análisis sobre el cual se pudieron establecer respuestas comunes a situaciones particulares de la percepción del espacio público, logrando así realizar graficas sobre las cuales se midió la intensidad y el tipo de uso según la percepción de los entrevistados. Dentro de los instrumentos utilizados para la elaboración del análisis también se realizaron mapas sociales, sobre los cuales se territorializarón las actividades percibidas en los sectores, articulados con otras variables que influían en la actividad del uso público como la arborización, mobiliario urbano, y demás, todo esto con el fin de conocer las variables físicas que influían en la apropiación y uso del espacio público y que factores físicos podían incidir que ese uso de diera.

Finalmente de todos los análisis realizados, y leyendo las percepciones de los habitantes se realizan conclusiones particulares del proceso, y recomendaciones para la implementación de los sistemas de transporte masivo en las ciudades en lo relacionado a los espacios públicos y su habitabilidad por los ciudadanos.

3.1. BASES ESTRUCTURALES DE LA INVESTIGACION

Para la realización de la investigación fue necesario estudiar e investigar la rama de la sociología, antropología y enfocar el conocimiento a estas áreas de estudio ya que para enriquecer el proceso no solo se debía realizar una mirada urbana física sino buscar la articulación de ese urbanismo con los comportamientos sociales de los ciudadanos, y su percepción frente a espacios físicos que cambiaban sus dinámicas sociales e influyen en su memoria urbana y colectiva.

Para poder mirar y realizar análisis de percepción fue necesario recurrir a mirar teorías que respondieran al fenómeno actual de los Sistemas de Transporte Masivo considerados como un “orden de la ciudad”, así mismo los proceso de organización de la ciudad llevados hasta la entrada de estos sistemas podrían ser considerados como un desorden o un caos, es así como se plantea una dicotomía entre el desorden o caos existente en las ciudades colombianas contrarrestado con el orden que los

[42] Anexo 3 Formato entrevista semiestructurada

sistemas de transporte masivo traen a la ciudad, son considerados no solo como elementos ordenadores y todo lo que ello implica, limpieza, seguridad y condiciones favorables, desconociendo si en verdad lo que había antes era tan malo, es como un borrar y empezar de nuevo.

Dentro de las teorías encontradas se estudio la de Mircea Eliade y Bauman, quienes dan un significado al concepto de orden en la modernidad, dentro del cual cabe la descripción del nuevo sistema de transporte Transcaribe el cual trae consigo orden, racionalidad, eficiencia, funcionalidad con espacios públicos diseñados para la interiorización de las normas y la regulación del comportamiento de los ciudadanos, no es permitido o es restringido y de allí se desprende la nueva manera de usar los espacios públicos de una manera condicionada sin tener en cuenta la cultura ciudadana.

Otra de las visiones encontradas fue la de de Erving Goffman, la cual plantea un orden negociado, que *"supone la creación de un orden espacial y de sociabilidad, que está lejos de ser el resultado del caos. Por el contrario, implica en la práctica para los individuos el desarrollo de altos grados de racionalidad y flexibilidad para interpretar el espacio y para crear reglas de interacción que les permite convivir pacíficamente en espacios socialmente densos, complejos y diversos."*[43].

Bajo la misma línea Goffman, define el orden social como un conjunto de normas morales que *"regulan el modo en el que los individuos persiguen sus objetivos….el orden se construye entonces en los procesos de interacción y no es producto de una acción individual sino de la construcción colectiva y presencial de rituales como de representaciones del mismo."* Bajo esta premisa se puede decir entonces que para la implementación de este "orden" es necesario tener en cuenta también los procesos de interacción de los ciudadanos, las formas de uso del espacio público y no generar espacios que sean prototipos para las ciudades dando respuestas físicas que no contienen respuestas sociales personalizadas para cada territorio.

Finalmente se retoman definiciones de espacio público, aparte de las citadas en el marco teórico como la de Jeff Weintrabud, quien considera que el espacio público como "*un conjunto de interrelación de ordenes sociales y espaciales, caracterizado por ser un espacio de coexistencia heterodoxo, no de solidaridad inclusiva o consciencia de la acción colectiva. Es un espacio de despliegue visual de compleja mezcla de motivos prácticos, con interacción ritual y lazos personales de proximidad física con coexistencia de la distancia social."* Pero a esta definición le hace falta el componente político que se refiere a las reglas formales que existen en un marco jurídico que define derechos y deberes de los ciudadanos y el componente de reglas informales

[43] Espacio público y sociabilidad urbana: el caso de la implementación del proyecto Transmilenio en la troncal de la Caracas. ARDILA Ana Marcela y GOMEZ Nelson, Universidad Autonoma de Colombia, 2008

que negocian el orden formal y que se refiere a las reglas propias colectivas de organización de las comunidades, y que dependen de las relaciones de los grupos sociales. Es así entonces que bajo estas premisas se elabora y se sustenta la presente investigación.

3.2. DIMENSIONES, UNIDADES DE ANALISIS, TECNICAS DE ABORDAJE Y RECOLECCION DE INFORMACION.

Para comenzar a definir las dimensiones de análisis es pertinente recordar la pregunta que rige y de la cual surgió la presente investigación:

> ***El Espacio Público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo?***

En base a la pregunta se desprenden los aspectos desglosados necesarios para llevar a cabo la investigación, aspectos como.

La necesidad de conocer e indagar en las dinámicas sociales históricas que ha recolectado la población a lo largo del tiempo, para lo cual es necesario conocer esa percepción del espacio público físico y social a través de entrevistas y búsqueda de información secundaria responder a “como era ese espacio público de antes” “como se movía, como funcionaba” para poder establecer una línea de tiempo que permita saber las cualidades de lo que había, del aparente “caos o desorden” y cómo funcionaba.

Posteriormente es necesario conocer también el Sistema de Trasporte Transcaribe, pero no solo abordado desde lo netamente formal y normativo, también indagar acerca de la percepción de la gente, “que opina”, “que cree” todo esto a partir de probabilidades ya que en su mayoría en sistema no se encuentra construido y obviamente aun no se encuentra en funcionamiento, razón por la cual la investigación del sistema se crea a partir de lo poco que hay y de la percepción de la población acerca del proceso y de lo que cree que será.

Finalmente la articulación de lo que era y de lo que es, para poder establecer esos vínculos sociales a partir de la percepción social del espacio público, establecer y dar respuesta si el espacio público está en condiciones de recibir el desarrollo de las

costumbres sociales y las dinámicas a partir de la percepción social de los mismos habitantes.

3.2.1. MAPA DE LA INVESTIGACIÓN

Para una mejor comprensión del trabajo a realizar, se elaboro el mapa de la investigación, el cual sirvió como base para la generación de los instrumentos de recolección de información y de la elaboración de la entrevista semiestructurada.

Mapa de la investigación en Anexo 1

3.2.2. CATEGORIAS DE ANALISIS

3.2.2.1. HISTORICA

3.1.1.1.1. DEFINICION

La dimensión histórica esta entendida como un análisis histórico el cual se hace a partir de la diferenciación de etapas en la historia de Cartagena, marcadas por momentos históricos especiales y que generaron cambio no solo en la cultura sino en el desarrollo urbano y por ende en el espacio público y su apropiación.

Las 3 etapas históricas seleccionadas fueron: la primera desde finales del siglo XV cuando se dio su fundación hasta el siglo XVII, una época marcada por guerras y construcción, destrucción y reconstrucción de la ciudad. Una segunda etapa desde el siglo XVII a el siglo XIX, el cual estuvo caracterizado por una época de estancamiento de la ciudad, y finalmente una tercera etapa de crecimiento y desarrollo marcado comprendida en el siglo XX.

Para un correcto análisis de las dimensiones y de las 3 variables especificas estudiadas como lo son, el desarrollo urbano, la conformación física del espacio público y su uso, se establecieron indicadores de análisis y evaluación que fueran equiparables con otras etapas del tiempo como el presente y con el proyecto Transcaribe, es así que se generaron indicadores propios como la calidad del espacio público y el uso e intensidad del espacio público.

Finalmente el análisis de la dimensión concluye en una matriz de análisis comparado, la cual conjuntamente con los indicadores dan como resultado un amplio panorama del estado del espacio público a través de la historia y de la memoria colectiva de la ciudad.

3.1.1.1.2. PERTINENCIA CON EL OBJETO Y PREGUNTA DE INVESTIGACION

Si la pregunta de investigación es:

> ***El Espacio Público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo?***

Entonces la dimensión histórica ayudara a conocer la diversidad y las múltiples dinámicas sociales desarrolladas en el espacio público a lo largo del tiempo para poder establecer qué condiciones debe acoger los nuevos espacios planteados por Transcaribe.

3.2.2.2. PROYECTO TRANSCARIBE

3.1.1.1.3. DEFINICION

La Dimensión Proyecto Transcaribe es entendida como un análisis actual de los planteamientos del sistema en aspectos como “lo ambiental”, “lo físico” y “lo social” referido al espacio público siguiendo las mismas dimensiones, variables e indicadores que guían la presente investigación.

El análisis que se realiza en lo referente al sistema de Transporte Masivo es enfocado al espacio público, pero se encontraron dificultades al realizar análisis reales, ya que el proyecto se presenta en 3 diferentes etapas que se ven reflejadas en cada sector. Mientras el sector uno “la Matuna” se encuentra totalmente construido y listo para la implementación del sistema, el Sector 2 “Bazurto” aun no se encuentra construido, y los análisis que se realizaron fueron en base a lo proyectado por el sistema. En el sector 3 “el Amparo” el sistema actualmente está en construcción.

En las entrevistas y en los resultados referentes a la construcción de la percepción del espacio público, se ve reflejado las diferentes etapas en las que se encuentra el sistema. Cabe anotar que el sistema aun no se encuentra en funcionamiento, por lo cual, las percepciones están referidas al espacio físico creado, comparativamente respecto a lo que existía, y las apreciaciones en algunos sectores están referidas a lo que se plantea hacer o a lo que se piensa que será una vez se realicen las obras y se ponga en funcionamiento Transcaribe.

3.1.1.1.4. PERTINENCIA CON EL OBJETO Y PREGUNTA DE INVESTIGACION

Si la pregunta de investigación es:

> ***El Espacio Público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo?***

Es pertinente el analizar esta dimensión ya que el proyecto Transcaribe es el Sistema de Trasporte Masivo del Caso de Estudio, y es necesario conocer tanto lo que proyecta como lo que hay y la percepción de la población en cuanto al proyecto para poder demostrar el estado y posteriormente validar si de la manera en la que está planeado, diseñado y construido puede acoger la diversidad y las múltiples dinámicas que la ciudad, en cada uno de los sectores de análisis, va acumulando en el tiempo.

3.2.3. DIMENSIONES, VARIABLES E INDICADORES

3.2.3.1 DIMENSIÓN DE ANÁLISIS AMBIENTAL

Es necesaria la evaluación de las condiciones ambientales históricas de los sectores de estudio, ya que es un factor que influye directamente en el uso social y en la apropiación del espacio público especialmente en la cultura caribeña.

Variable 1 Calidad del Aire: Identifica la contaminación percibida del aire por parte de los ciudadanos. Construida a partir de la entrevista. Dato por sector de estudio.

Indicador 1 Contaminación percibida del Aire:

Baja: aire limpio, sin malos olores.

Media: aire contaminado por determinados horarios en el dia. Malos olores.

Alta: aire contaminado a cualquier hora del dia. Dificultad para respirar.

Variable 2 Calidad Visual: Identifica la contaminación visual dada por invasión del espacio público, vallas y avisos. Construida a partir de la entrevista. Dato por sector de estudio.

Indicador 2 Contaminación Percibida del Paisaje:

Baja: visual completa y limpia del paisaje, sin invasión del espacio público, espacio agradable.
Media: visual irregular del paisaje, presencia de invasión por zonas. Presencia de vallas y avisos sin orden.
Alta: sin visual del Paisaje. Alta invasión del Espacio Público. Deterioro.

Variable 3 Disposición de Basuras: Identifica la disposición preliminar y final de basuras. Construida a partir de la entrevista. Dato por sector de estudio.

Indicador 3 presencia de canecas públicas en el sector:

Si: cuando se cuenta con canecas y con disposición cultural adecuada de basuras.
No: no hay canecas ni espacios para disposición de basuras. No hay cultura de manejo de basuras.

Indicador 4 percepción de la disposición de basuras:

Buena: espacio limpio.
Regular: espacio con basuras pero con presencia de canecas y cultura de disposición adecuada de basuras.
Mala: espacio contaminado por basuras, dispuestas en la calle, sobre espacio público, sin cultura de manejo y disposición adecuada de basuras.

Variable 4: Calidad Auditiva: Identifica la contaminación percibida auditiva por parte de los ciudadanos. Construida a partir de la entrevista. Dato por sector de estudio.

Indicador 5 contaminación percibida auditiva:

Baja: poco ruido.
Media: ruido normal de ciudad, a partir de movimiento vehicular y peatonal.
Alta: Presencia de alto tráfico vehicular, elevados niveles de ruido.

Variable 5 Presencia de iluminación: Identifica la iluminación nocturna de los sectores. Construida a partir de la Entrevista.

Indicador 6 iluminación percibida por sector de estudio (horario nocturno)

Alta: Sector totalmente iluminado.
Media: sector iluminado por luces de vivienda y esporádicamente luces urbanas.
Baja: sector no iluminado. Oscuro.

Variable 6 Identifica la percepción y la identificación de mobiliario urbano dentro del uso social del espacio público. Construido a partir de la Entrevista.

Indicador 7 Presencia de mobiliario urbano por percepción:

Si: cuando hay mobiliario y es identificado por los ciudadanos.
No: Cuando no hay mobiliario y/o no es identificado por los ciudadanos.

Indicador 8 grado de uso del mobiliario urbano

Alto: presencia de mobiliario y elevado uso de él en percepción.
Medio: presencia esporádica de mobiliario y uso e identificación de él.
Bajo: no existe mobiliario y/o no se identifica por los ciudadanos.

Variable 7 presencia de arborización Identifica la percepción de arborización y el uso de "la sombra" como elemento propicio para el desarrollo de actividades de permanencia.

Indicador 9 percepción de arborización en el sector:

Alta: gran cantidad de arboles.
Media: arboles suficientes más no muchos, tipo bosque.
Baja: sin presencia de arborización.

Indicador 10 grado de uso de la arborización como protección solar para el desarrollo de actividades de permanencia.

Alto: uso elevado de sombra.
Medio: poco uso de sombra debido a otros factores.
Bajo: no uso de arborización por poca sombra o por inexistencia.

3.2.3.2 DIMENSIÓN DE ANÁLISIS FÍSICO

Es necesario la evaluación de las condiciones físicas puesto que conforman el marco para el desarrollo de actividades de permanencia y del uso social del espacio público.

Variable 8 Conformación física del espacio público: Identifica la percepción de la noción de los elementos que constituyen y conforman el espacio público. Identifica la percepción de los espacios públicos presentes en el sector. Construido a partir de Entrevista.

Indicador 11 grado de noción de composición y percepción del espacio público:

Bajo: solo andenes.
Medio: Solo andenes, parques y/o plazas.
Alto: todos los componentes del espacio público.

Indicador 12 Percepción de tipos de espacios públicos en el sector:

Bajo: solo andenes.
Medio: Solo andenes, parques y/o plazas.
Alto: todos los componentes del espacio público.

Variable 9 Materiales del Espacio Público: Identifica los materiales constitutivos del espacio público de cada sector. Construido a partir de la Entrevista.

Indicador 13 Tipo de materiales del espacio público

Alto: Materiales aptos y adecuados para el espacio público según la ciudad. **Medio:** Materiales varios. Sin tener características de clima cálido.
Bajo: Materiales varios. No presencia de materiales aptos para el espacio público. Construido a partir de elementos sobrantes o artesanales.

Variable 10 Conexión percibida con el Transporte Público: Identifica los puntos de conexión directa y acceso al servicio de transporte público. Construido a partir de la entrevista. Dado por sector

Indicador 14 Percepción de puntos de paradero del Transporte Público:

Alto: Percepción clara de puntos especializados de acceso al Transporte Público.
Medio: Percepción de toma del Transporte público en sitios mas no en puntos específicos.
Bajo: percepción de la no existencia de puntos ni sitios específicos para el acceso al servicio público. Puede ser "en cualquier lado"

Variable 11 Conexión percibida con equipamientos, actividades y usos: identifica puntos de acceso al transporte público articulados con diferentes actividades, usos y equipamientos de la ciudad.

Indicador 15 Percepción de conexión de puntos paradero con equipamientos, actividades y usos de la ciudad (EAU):

Alto: Percepción de alta conectividad del Transporte con EAU. Acceso directo **Media:** Percepción media de conectividad del transporte público con los EAU por distancia y accesibilidad.
Bajo: Percepción baja por no conexión del sistema con EAU por distancia y accesibilidad.

3.2.3.3 DIMENSIÓN DE ANÁLISIS SOCIAL

Es necesaria la evaluación del aspecto social enfocado al uso del espacio público.

Variable 12 actividades del espacio público: Identifica el tipo de actividades dadas en el espacio público. Tipificadas según las respuestas de las entrevistas. Tipos de uso generalizados para todos los sectores. Identifica el número de actividades percibidas que se dan en el espacio público. Dato por sector. Construido a partir de entrevista.

Indicador 16 Tipo de actividades que se realizan en el espacio público:

Grado 1: Incluye todas las posibles según las respuestas de la entrevista) Recreación, Actividades económicas, Vendedores informales, socialización y encuentro, diversidad y expresiones culturales, ferias y fiestas, tránsito peatonal, esparcimiento.

Grado 2: incluye solo actividades de movilidad, y de permanencia en casos puntuales como de socialización y encuentro, actividades económicas y ventas ambulantes.
Grado 3: las actividades solo se refieren a económicas sobre el espacio público. Intercambio.

Indicador 17 Grado de Actividades percibidas que se daban en el espacio público:

Alto: incluye actividades grado 1, 2,y 3.
Medio: incluye actividades grado 2 y 3, o actividades grupo 1 y 2.
Bajo: incluye solo actividades del grado 3

Variable 13: percepción de tipos de población: Identifica los tipos de grupos de población que usan y permanecen en el espacio público. Dato general. Tipificación de grupos. Identifica los grados de presencia de grupos de población tipificados por sector. Construido a partir de entrevista

Indicador 18 percepción de tipo de grupos de población que permanecen según sector.

Grupo 1: todos los tipos de población (adultos, jóvenes, niños y tercera edad) **Grupo 2**: adultos y jóvenes. (sin presencia de niños).
Grupo 3 adultos y tercera edad.

Indicador 19 Grado de percepción de tipo de grupos de población que usan el espacio público

Alto: grupo 1.
Medio: grupos 2 y 3
Bajo: grupo 3

Variable 14: percepción de habitabilidad y permanencia en el espacio público Identifica la cantidad de población que diariamente habita y permanece en el espacio público de determinado sector (promedio diario, construido a partir de entrevista, dato por sector)

Indicador 19 percepción de cantidad de población usuaria del espacio público en actividades de permanencia y hábitat

Alto: gran cantidad de población. Difícil tránsito peatonal. Más de 500 personas.
Medio: Cantidad de población regular, de 250 a 500 personas. Trafico medio peatonal.
Bajo: cantidad de población baja. Poco tráfico peatonal. De 10 a 250 personas.

Variable 15: percepción de la calidad del espacio público: Identifica la percepción de la calidad del espacio público según los habitantes, a partir de factores como seguridad, orden y limpieza, agradable y ameno. "chévere y bacano" construido a partir de las entrevistas. Dato por sector.

Indicador 20 grado de calidad del espacio público

Grado 1: calificativos positivos como espacio chévere, seguro, limpio, ordenado, agradable, ameno, nuevo.
Grupo 2: calificativos positivos y negativos como desordenado, inseguro, sucio, contaminado, en deterioro, invasión del espacio, no hay por donde caminar, en mal estado.
Grupo 3: calificativos negativos.

Variable 16 percepción de la cantidad del espacio público: identifica la percepción de la cantidad de espacio público por sector. Variable articulada con la percepción de identificación de los componentes del espacio público. Construida a partir de entrevistas. Dato por sector

Indicador 21 percepción de cantidad del espacio público

Alto: percepción de alta presencia de espacio público con todos los componentes.
Media: percepción de presencia de espacio público de componentes sencillos como andenes y parques.
Baja: percepción nula de espacio público. Se identifican solo espacios de movilidad.

3.3. CONSTRUCCION DE LA PERCEPCION DEL ESPACIO PÚBLICO

La construcción de la percepción social del espacio público constituye uno de los elementos principales abordados en la presente investigación, lograr entrar en la cultura ciudadana de una población “costeña” siendo un personaje de la capital no es tarea fácil, lograr recolectar sus percepciones y sensaciones a través de entrevistas es el segundo paso luego de haber logrado la confianza para que se depositara en la

entrevista toda la verdad y la fineza de la información. El entrar y entender la manera de relacionarse y de habitar el espacio es borrar las preexistencias de información y tener una mente abierta al conocimiento, a la investigación, a poder entender sin juzgar la manera en la que viven y se socializa el espacio público y la manera en como perciben elementos transformadores de cambio como un Sistema de Transporte Masivo, el cual es considerado como el proyecto que les cambiara la vida y por esta razón, todos son participes del mismo.

Para la construcción se utilizaron mas que nada entrevistas, desde personajes ilustres de la administración hasta el vendedor ambulante de la esquina, a cualquier persona que se le pregunte, tiene algo que decir del sistema y de la manera en la que les cambio la vida. Desde su percepción y desde su visión propia de vida y de ciudad. Todo esto se trato de recoger en las entrevistas y posterior mente conformaron información valiosa para el análisis.

Al momento de establecer la organización de la información, surgió la idea de homologar algunas respuestas de las entrevistas que bien podían ser agrupadas en una sola categoría, de esta manera se logro hacer una tabulación simulada de las entrevistas y de las repuestas de las percepciones del espacio público antes, en la historia, ahora con Transcaribe y lo que pueden prever ellos como habitantes de lo que será en un futuro prospectivo. La información que se logro tabular, fue graficada por medio de tortas que hacen parte del análisis y de las cuales nació el mapeo de la información y el posterior cruce para la conformación del análisis para el conocimiento final del territorio y de la percepción social del espacio público.

3.3.1. INSTRUMENTOS DE PERCEPCION - ENTREVISTA

Para la construcción del espacio público fue necesario recurrir al instrumento de la entrevista semiestructurada con personas que tuviesen un nivel amplio de representatividad. En un principio se pensó en la aplicación de una encuesta a una porción de la población habitante y residente de cada sector, pero esto supuso una serie de costos que no era posible asumir, por esta razón se preciso la investigación a partir de entrevistas con personajes que recogieran en su pensar las dudas y apreciaciones de los ciudadanos de cada sector.

Para la aplicación de la entrevista se selecciono a líderes comunitarios, líderes de asociaciones como los taxistas, representantes de comunidades como Bazurto ante Transcaribe, y también se recurrió a la cámara de comercio de Cartagena quien prestó toda la colaboración posible para la realización de esta investigación.
Como segundo instrumento se recurrió a la entrevista no personalizada por la calle, al transeúnte común, al vendedor ambulante, con el fin de tener otro punto de

comparación de las respuestas y de la percepción del habitante real del espacio público de cada sector. Como tercer punto se entrevistaron personajes de la administración con influencia directa sobre el espacio público sobre los sectores y otros no tan directos pero con un amplio campo de acción como el Alcalde de la Localidad Centro histórico, la cual contiene 2 de los sectores estudiados.

Finalmente se entrevisto a los actores involucrados directamente en la entidad de Transcaribe, su Gerente de Espacio Público, Coordinador de Programas de reasentamiento y demás personajes que hacen parte del proyecto y que tienen la otra visión del problema.

3.3.1.1. FORMATO DE ENTREVISTA

FORMATO DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA
TRABAJO DE GRADO
EL USO SOCIAL DEL ESPACION PUBLICO Y SUS VINCULOS CON EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO. CASO : CARTAGENA
CUERPO 1 DATOS BASICOS DEL ENTREVISTADO
Nombre:
Nivel de Representatividad:
Direccion y Telefono:
Tipo de Actor: Publico Privado Comunidad
INTRODUCCION
Se explican las bases de la entrevista. Es un estudio del espacio publico de Cartagena y los vinculos son el Sistema de Transporte Masivo. Se precisa que se requiere informacion de X sector (depende del sector referente al entrevistado). Se delimita el sector. Se explican las etapas historicas sobre las cuales se va a preguntar y se apelara a la memoria, vivencias, experiencia y conocimientos del pasado. Se delimita la necesidad de opinion de Transcaribe desde el espacio publico que propone. finalmente se pediran opiniones, aportes y reflexiones como ciudadano habitante y usuario del sector y del espacio publico.
CUERPO 2 DIMENSION HISTORICA
Variables Ambientales
Pregunta 1 como eran las condiciones ambientales de este sector? En lo referente al aire, auditivas,
Pregunta 2 como eran las condiciones del espacio en cuanto a limpieza, iluminacion y seguridad?
Pregunta 3 como se manejaban las basuras? Recuerda que existiesen canecas, o puntos de disposicion de basuras?
Pregunta 4 conocio usted el sector de noche? En su opinion la iluminacion es poca, suficiente, mucha?
Pregunta 5 influye la iluminacion en su percepcion de seguridad? Es un sector seguro, inseguro?
Pregunta 6 que identifica usted como mobiliario urbano? En su opinion existia? Se usaba?
Pregunta 7 en su opinion antes existian arboles en el espacio publico del sector? Como influian en el espacio publico?
Pregunta 8 cree usted que los arboles influian o no en el uso del espacio publico?
Variables Fisicas
Pregunta 9 como recuerda que era fisicamente el espacio publico de este sector? (por etapas)
Pregunta 10 en su opinion por que elementos esta constituido el espacio publico?
Pregunta 11 que elementos de los anteriores identificaba usted en el espacio publico (por sector)
Pregunta 12 Como era el tamaño de los andenes y del espacio publico presente en el sector
Pregunta 13 cuales materiales recuerda usted estaban hechos los espacios publicos? Eras propios de la region? Eran cheveres? O por el contrario contribuian a aumentar el calor de la region?
Pregunta 14 como "se tomaba" el bus, en paraderos, en zonas, en cualquier parte?
Pregunta 15 recuerda usted haber visto o usado un paradero?
Pregunta 16 cree usted que antes era facil acceder a equipamientos o usos como bancos, centros comerciales desde el transporte publico? O por el contrario "tocaba caminar mas"?
Variables Sociales
Pregunta 17 que actividades o usos cree usted que se pueden dar en el espacio publico? Para que sirve?
Pregunta 18 Que actividades o usos sociales se daban en el espacio publico de este sector?
Pregunta 19 quienes ocupaban regularmente el espacio publico del sector en cuanto a edad? Adultos, jovenes, niños?
Pregunta 20 Que grupos o que tipo de poblacion visitaba o habitaba frecuentemente este sector?
Pregunta 21 Como se localizaban los vendedores ambulantes
Pregunta 22 en este sector se realizaban ferias y fiestas en alguna epoca del año? Por donde?
Pregunta 23 en su opinion cree que "los costeños" socializan en la calle y en el espacio publico?

CUERPO 3 DIMENSION PROYECTO TRANSCARIBE
Variables Ambientales
Pregunta 24 que opina de las condiciones ambientales que trae Transcaribe en sus espacios publicos (por sector), ambientales, aire, auditivas, visuales
Pregunta 25 referente a las basuras, canecas y disposicion
Pregunta 26 conoce usted el sector de noche? En su opinion la iluminacion es poca, suficiente, mucha?
Pregunta 27 que opina del mobiliario urbano de trasncaribe? Es agradable y comodo, insuficiente, feo?
Pregunta 28 le gusta la arborizacion de Transcaribe, que opina?
Variables Fisicas
Pregunta 29 conoce usted el proyecto de transcaribe y lo que propone para la ciudad
Pregunta 30 Como ve fisicamente los espacios publicos de transcaribe?
Pregunta 31 Le gustan los espacios de transcaribe, los puede usar para lo que regularmente los usaba?
Pregunta 32 Porque si/no puede usar los espacios de Transcaribe para lo que regularmente los usaba
Variables Sociales
Pregunta 33 Que opina del proyecto transcaribe en este sector?
Pregunta 34 Participo usted en un proceso de socializacion del proyecto?
Pregunta 35 Le consultaron, pidieron su opinion en cuanto al diseño de los espacios publicos de Transcaribe? y lo vio
Pregunta 36 Usted cree que los espacios publicos de transcaribe son aptos para realizar las actividades de antes?
Pregunta 37 porque cree que los espacios publicos de Transcaribe son aptos o no para realizar las actividades de antes?
CUERPO 4 APORTES Y OPINIONES
Pregunta 38 : que le haria usted al espacio publico para que fuere mas agradable, mas "chevere"
Pregunta 39 : cree usted que el sistema de transporte masivo modifica los usos que se daban en el espacio publico? Que se
Pregunta 40 le gusta o no Transcaribe? Que problemas le ha traido? Que cosas buenas?

3.3.1.2. METODO DE APLICACIÓN, JUICIOS DE TABULACION Y EVALUACION DE ENTREVISTA

La entrevista semiestructurada de aplica a personas con niveles altos de representatividad y opinión. El formato es usado como referencia de preguntas, mas no se aplica directamente en el orden de diseño ya que para comodidad del entrevistado e ilación de los temas y contenido, es necesario modificar pero siempre manteniendo la pertinencia, coherencia y las variables e indicadores que hacen parte de la investigación.

Como método de tabulación de respuestas se determino formular una matriz base en donde se condensaron las respuestas obtenidas, y a partir de allí se tabulo y tipifico las respuestas con el fin de obtener parámetros sobre los cuales elaborar resultados que se representaron en graficas que permitieron construir la percepción del espacio público y analizar, evaluar y diagnosticar según las variables e indicadores establecidas en la investigación.

3.4. INSTRUMENTOS DE ANALISIS

3.4.1. MATRIZ DE ANALISIS COMPARADO

Las matrices de análisis comparado que se usan en la presente investigación, se dividen en varias categorías, una primera, la cual es utilizada para poder establecer paralelos entre diferentes épocas de la historia y elementos. Es utilizada como medio para poder elaborar un panorama general del estado del arte (histórico) y así mantener la integralidad del problema sin salirse de las variables de estudio.

Un segundo tipo de matriz de análisis comparado, es aquella que se utiliza para la comparación de los 3 sectores en cuanto a su estado actual, igual que la anterior, es utilizada para manejar un panorama completo en un solo instrumento que permita visualizar el estado del arte.

Y finalmente un tercer tipo de matriz, en cual no solo muestra en panorama de las etapas históricas, del proyecto Transcaribe considerado como la etapa actual, sino combina las variables, y permite establecer juicios de valor que a la final serán el soporte para la validación (o no) de la hipótesis de investigación.

Modelos de matrices de análisis:

Encabezado de matriz 1

MATRIZ ANALISIS HISTORICO - EVOLUCION DEL ESPACIO PUBLICO			
	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
	Siglo XV al XVI	Siglo XVII-XVIII	Siglo XIX - XX
Caracteristicas de la epoca			
Desarrollo Urbano			
Conformacion del Espacio Publico			
Uso Social del Espacio Publico			
Leyes y Normas referidas al Espacio Publico			

Encabezado de matriz 2

MATRIZ COMPARATIVA DE SECTORES									
DATOS GENERALES				Espacio Publico		Transcaribe		Aportes	
	Localizacion	Componentes	Desarrollo Urbano	Tipos	uso social	Diseños Fisicos de Espacio Publico	uso social planteado del espacio publico	diseños propuestos fisica	uso social
Sector 1									
Sector 2									
Sector 3									

Encabezado de matriz 3

Análisis comparativo entre sectores

Sector 1				Sector 2				Sector 3			
Evolucion Historica			Etapa actual	Evolucion Historica			Etapa actual	Evolucion Historica			Etapa actual
Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Proyecto Transcaribe	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Proyecto Transcaribe	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Proyecto Transcaribe

3.5. DELIMITACION DE SECTORES DE ANALISIS Y OBSERVACION

3.5.1. DELIMITACION DE SECTORES

Para la delimitación de sectores se tuvo en cuenta el instrumento de recorridos el cual fue realizado en base al mapa de la investigación y a información que se requería conocer y extraer de cada sector.

El proceso para la delimitación de sectores se realizo bajo los siguientes parámetros:

La delimitación de sectores debía partir de un recorrido general por el sistema de transporte masivo, o en este caso dado que no se encuentra construido en su totalidad por la línea principal sobre la cual debía ser implantado, el cual permitiera evaluar aspectos relevantes como el estado actual de la construcción de Transcaribe que podía ser ya realizado, en proceso, comenzando o en diseños; se analizaron otros aspectos como la población residente y flotante del sector, las condiciones de espacio público, la cantidad de espacio público encontrado, las actividades encontradas asociadas al espacio público, los usos del suelo anexos a la línea y la importancia dentro de la ciudad del tramo.

Como primera medida se estableció un sector a recorrer por día, durante las horas de la mañana, hacia las 8:00am y otro durante las horas de la tarde hacia las 3 o 4:00pm. La ciudad se dividió en 3 sectores, el primer sector de recorrido fue desde El laguito, punto de inicio del sistema al lado oriental, hasta La Matuna, este sector es caracterizado por la actividad Turística, el segundo sector recorrido fue de Chambacu hasta El sector de la Villa Olímpica, el cual tiene como característica principal las actividades de mercado, comercio y deportivo, y el tercer sector a recorrer fue el comprendido desde el sector de Cuatro Vientos hasta el Terminal de Transporte Regional, incluyendo la variante a Turbaco[44].

[44] Para la realización del inventario se diseño un formato de recorrido con el cual se consigno la información necesaria, realizado con base al mapa de la investigación. El formato se encuentra relacionado en los anexos de la presente investigación.

NUMERO DE RECORRIDO		DESDE	HASTA	FECHA DE REALIZACION	HORA	USOS PRINCIPALES
RECORRIDO 1	A	El Laguito	La Matuna	martes 4 de noviembre	09:00:00 a.m.	Turistico y comercial
	B	El Laguito	La Matuna	martes 4 de noviembre	04:00:00 p.m.	Turistico y Comercial
RECORRIDO 2	A	Chambacu	Villa Olimpica	miercoles 5 de noviembre	08:00:00 a.m.	Mercado, residencial y Deportivo
	B	Chambacu	Villa Olimpica	miercoles 5 de noviembre	04:00:00 p.m.	Mercado, residencial y Deportivo
RECORRIDO 3	A	Cuatro Vientos	Terminal de Transportes	jueves 6 de noviembre	08:00:00 a.m.	Comercial y residencial
	B	Cuatro Vientos	Terminal de Transportes	jueves 6 de noviembre	03:00:00 p.m.	Comercial y residencial

3.5.1.1. RECORRIDOS REALIZADOS

Para la delimitación de sectores se realizaron los siguientes recorridos por la línea principal del Sistema de Transporte Masivo – Transcaribe, los cuales se encuentran apoyados por la ficha de recorrido.

3.5.1.1.1. RECORRIDO 1

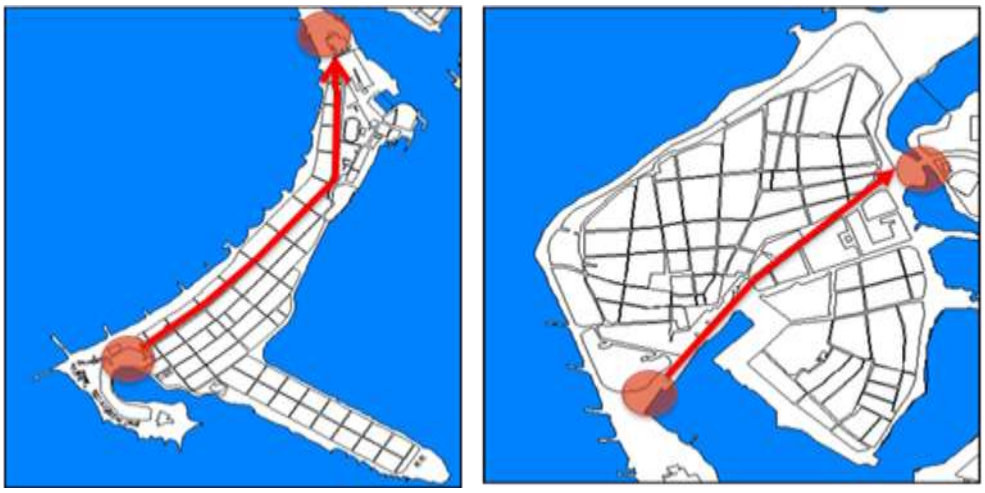


Ilustración 8Planos de Recorridos

Percepción Recorrido 1

Siendo las 9:00 am con un clima benigno, un sol saliente y una suave brisa mañanera se inicia el recorrido en el sector del Parque Flanagan del Laguito, punto en el que aun no se decide si comenzara el Transcaribe o por el contrario solo será abarcado por rutas alimentadoras o complementarias al sistema. Es un espacio público con bastante vegetación,

poca área de andenes para transitar o permanecer en el parque, aun costado tiene un parque para niños de carácter privado, un kiosco de bebidas y nada mas compone el parque, de mobiliario más bien poco y se visualizan unas luces que como se pudo confirmar en la noche no son suficiente iluminación para el parque.

Se sigue el recorrido por la Av. San Martin la cual tiene un perfil ancho, cuatro carriles con espacio suficiente para parquear sobre la vía, andenes irregulares con distintos materiales, e invasión de espacio público por vehículos estacionados y por vendedores ambulantes que llegan temprano en la mañana a instalar sus puestos sobre el andén dificultando el transitar por ellos. Se visualizan los primeros usos sociales del espacio público, el comercio y el intercambio, el tipo de población, habitantes que no viven allí, habitantes de otros sectores de Cartagena o de islas contiguas que navegan hasta Bocagrande para buscar en el comercio turístico su sustento[45].

Ilustración 9 Fotografía Archivo Personal

Al continuar el recorrido se aprecia como los usos anexos a la calle van cambiando y se convierten en áreas residenciales, la intensidad del comercio baja y el uso del espacio público se ve reducido solamente a la movilidad esporádica de peatones hasta llegar a la base naval, sector en el cual, el tránsito de peatones y la visualización de actividades es casi nula, el andén reducido y la vía con el mar sin playa no producen un sitio con características físicas para que se desarrollen actividades, ni siquiera la movilidad peatonal, es agradable, ya que no existe casi arborización y debido al clima soleado se hace más difícil la caminata.

Luego de unos metros la vía se divide en 2, una que sigue paralelo al mar y se dirige al norte y la otra, se convierte en Av. Venezuela, la cual hace parte del recorrido, en una primera etapa se visualiza el muelle la bodeguita, recientemente terminado con las adecuaciones de espacio público pertinentes y en concordancia con los diseños de Transcaribe, el muelle da comienzo al tramo que ya está construido, el primer tramo ejecutado en su totalidad.

El espacio público es limpio, ordenado, y con materiales que generan una sola lectura y una continuidad, no hay arborización y dado el clima esto es un aspecto que no invita al uso del espacio.

[45] Según conversaciones informales realizadas con diferentes vendedores ambulantes durante el recorrido

La cantidad de población es poca, los peatones son muy pocos y la movilidad se da casi exclusivamente en vehículo. El panorama cambia al llegar al muelle de los Pegasos frente a la puerta del reloj, es un espacio amplio, con la continuidad que muestra en materiales el sector, con alta presencia de población, de peatones y de vehículos, se demarca la entrada a la ciudad amurallada con vegetación y arborización. Son ya las 10:00 am y las actividades visualizadas en el espacio público cambian totalmente a las vistas en el otro punto del sector, aquí la movilidad peatonal es muy alta, se incrementan los vendedores ambulantes, el comercio informal, la gente movilizándose o permaneciendo bajo la sombra de un árbol, no hay presencia de niños, solo adultos y personas mayores. Las actividades anexas al corredor son de comercio e institucionales. Se siguen con las mismas condiciones en todo el tramo hasta llegar al sector de la Matuna donde finaliza el recorrido.

De este primer recorrido se selecciona el sector de la Matuna por ser el de mayor cantidad de población en el espacio público, en uso social activo, por ser el tramo ya construido y terminado de Transcaribe y por tener una alta presencia de espacios público, mobiliario urbano y se visualiza el acoplamiento de lo existente con lo nuevo.

3.5.1.1.2. RECORRIDO 2

Ilustración 10 Plano Recorrido 2

Percepción Recorrido 2

Chambacu comienza cruzando el canal que une la Bahía con la Ciénaga, desde la entrada se divisa un gran parque de escala urbana, con exuberante vegetación y un sector llamado parque el espíritu del manglar, parque en estado de abandono con mobiliario urbano deficiente y deteriorado, sin actividad alguna, no presenta actividad ni el día del recorrido ni se

visualiza que la tenga durante los demás días, al otro lado de la vía, existe un gran espacio abierto con una cancha armada empíricamente sobre la cual si hay vestigios de ser usada frecuentemente, el espacio público aunque está presente en estas formas a nivel de andenes es deficiente, con irregularidades en sus materiales como en su continuidad y perfil, aun no hay implantado nada de Transcaribe y se encuentra en solo diseños, siguiendo un poco más la vía, se visualiza el Castillo de San Felipe considerado como monumento pero también dentro de la categoría de espacio público, a nivel peatonal, los andenes son amplios, la arborización es deficiente, no hay mobiliario urbano y el uso social es casi imperceptible.

Se percibe una fuerte presencia de transporte público informal y congestión vehicular, en este punto la vía se bifurca según sentidos viales y más adelante se convierte en una sola vía doble calzada de 3 carriles cada uno, la llamada Av. Pedro de Heredia.

A medida que se va avanzando por la Av. Pedro de Heredia y en particular en el tramo contiguo al castillo de San Felipe, se visualiza una fuerte actividad Autopartista, que actualmente está generando problemas urbanos como la invasión del espacio público en cuanto a andenes y vías conexas. El nivel de tráfico peatonal es un poco más alto que el anterior, hay actividades comerciales sobre la avenida pero siempre enfocadas al mercado autopartista.

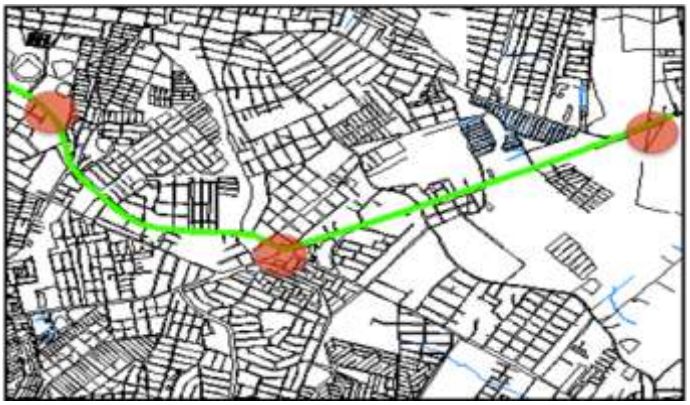
Luego el panorama va cambiando hasta llegar a la zona del barrio Chino y en particular al mercado de Bazurto, la actividad de convierte totalmente en comercial, la invasión del espacio público no solo por vehículos sino por vendedores ambulantes y comerciantes. El espacio público físico tiene bastantes problemas de contaminación ambiental, el aire se vuelve denso y el olor penetrante es característico del sector, no se visualiza el estado físico del espacio pero se alcanza a visualizar que es con bastante deterioro. La actividad en la calle es muy fuerte.

Al llegar al cruce de la Av. Crisanto Luque el panorama cambia y mejora, se visualizan actividades comerciales de bajo impacto y residencial sobre la Av. Pedro de Heredia. Hay pocos equipamientos de escala urbana y es un perfil continuo, la actividad del espacio público se ve reducida a la barrial y comercial, solo se visualiza movilidad de peatones, no hay recreación, ni socialización en la calle a excepción del interior de los barrios aledaños a la Avenida.

El sector seleccionado para estudio es el de Bazurto por su riqueza social, su alta actividad de usos sociales, y por ser la próxima etapa a intervenir en construcción por Transcaribe.

3.5.1.1.3. RECORRIDO 3

Ilustración 11 Plano Recorrido 3



Percepción Recorrido 3

El recorrido 3 incluye el área deportiva y recreativa de la Villa Olímpica, la cual fue rehabilitada para la realización de los juegos Panamericanos. La villa cuenta con espacios públicos amplios, con materiales propios para el clima, mobiliario urbano y en si es un espacio urbano de la ciudad, pero la percepción de la actividad es poca, a pesar de que se visito en varias oportunidades, siempre la actividad se da es al interior de cada equipamiento y no en el exterior. Actualmente es el inicio del tramo que se encuentra en construcción de Transcaribe, razón por la cual es bastante dispendioso su tránsito y recorrido, y la actividad o el uso social no puede ser apreciado por el cambio y la etapa momentánea de construcción que están afrontando los pobladores, así mismo, en este recorrido se encuentran los grandes nodos de actividad comercial que conforman los Centros Comerciales, los Ejecutivos, la Plazuela y la Castellana, y el Almacén Éxito.

La actividad del espacio público se vuelca sobre el interior de los centros comerciales, llama la atención particular el diseño de La Castellana, el cual interioriza en espacio público en su diseño y no tiene una clara diferenciación entre lo que es adentro y afuera, es un lugar abierto para todos los ciudadanos.

Llegando a la bomba el Amparo es el punto de finalización de obras de este tramo de Transcaribe, la Av. Pedro de Heredia se bifurca en 2 carreteras, una es la antigua vía a Barranquilla sobre la cual queda el terminal de transporte, y la otra conecta con el municipio vecino de Turbaco y hacia los departamentos de Sincelejo y Montería.
El espacio público físico se encuentra deteriorado, y su uso social, se da hacia el interior de los barrios, sobre las vías y los parques de colindan con la Av. Pedro de Heredia. El uso es recreativo barrial, y de socialización entre los habitantes.

El sector elegido para realizar el análisis particular es el de la Bomba del Amparo por ser punto terminal del Sistema y de conexión con la región y por tener una mezcla de escalas urbanas y vecinales por la interacción directa a los barrios.

3.5.2. SECTORES SELECCIONADOS DE ESTUDIO

3.5.2.1. SECTOR 1

El sector uno se encuentra compuesto por el Centro histórico, Bocagrande y los Barrios colindantes al espacio público más grande definido por el POT, la Playa. El Centro Histórico puede definirse como una particular combinación de monumentos históricos y de valores culturales, institucionales, comerciales, y en esencia arquitectónica, concentrada masivamente en un área específica como pocos centros de la totalidad del País. Esto expresa los valores estéticos e históricos cuyo concepto no puede ser limitado a un periodo particular en el tiempo y no debe excluir conjuntos de tiempo reciente, o intervenciones contemporáneas que mejoren su funcionalidad sin deteriorar su forma y su esencia de memoria de la ciudad.

El centro prevé la estructura para la vida presente, con la conservación de la memoria a través del respeto de su arquitectura. Su conformación tiene dos ámbitos espaciales: el primero conformado por la ciudad amurallada, y el segundo por el sector de Getsemaní y la Matuna diferenciados, separados, o relacionados según sea el caso por La Avenida Pedro de Heredia.

El Centro Histórico está constituido por el recinto amurallado y los Barrios coloniales al interior de éste, Centro, San Diego y Getsemaní; los cuerpos de agua: Laguna del Cabrero, Laguna de Chambacú, Laguna de San Lázaro, la Bahía interna, la Bahía de las Animas, el litoral Costero del Mar Caribe frente al recinto amurallado y el sector de la Matuna.

Constituye el núcleo fundacional de la ciudad, históricamente corresponde a la mayor cantidad de construcciones patrimoniales de la ciudad y así mismo su estructura urbana tiene un carácter singular, por lo cual se considera en conjunto un área especial de patrimonio. Es definido por el Programa para la Revitalización del centro Histórico de Cartagena De Indias[46]de la siguiente manera:

[46] Preparación Programa de Revitalización del Centro Histórico de Cartagena de Indias Plan de Operaciones. Marzo – 2- 2007 . Banco Interamericano de Desarrollo. CO-T1047 :

"El Centro Histórico de Cartagena se encuentra muy bien definido por ser el área rodeada por la muralla colonial. Está localizado al extremo Nor-Oeste de la ciudad, rodeado del mar Caribe, bahías y lagunas; tiene una extensión de 4,7 Km2 y una población de unos 13.000 habitantes. El Centro aporta alrededor del 12% del valor agregado de la ciudad, y genera unos 26.000 puestos de trabajo, lo que representa el 8,4% del total de personas empleadas de la ciudad."

Generalidades

Localización del sector analizado dentro de la estructura urbana

Tipo de E. Público: Andén, borde de avenida, pequeñas plazas anexas al Sistema, Centros de Manzana. Presencia de monumentos históricos.

Conformación Física: Centro Histórico, edificios con carácter histórico, formación del espacio público a partir de los espacios resultantes de vías y centros de manzana

Uso Social: Movilidad de peatones, presencia de vendedores ambulantes y comerciantes informales, permanencia momentánea bajo los árboles.

Oportunidad: actividades centrales de la ciudad, presencia de instituciones y comercio, morfología adaptable a usos variados. Alto flujo peatonal.

Tipo de Población: la población usuaria de este espacio público está referida a jóvenes y adultos, no existe presencia de niños, en un 70% son trabajadores formales de edificios del sector y en un 30% son transeúntes, turistas y vendedores informales[47].

Sistema ambiental y contaminación: La contaminación se ha visto reducida por la implantación de Transcaribe, esta se ha desplazado hacia el interior de las manzanas en donde se encuentra la actividad económica.

[47] Según informe Cámara de Comercio de Cartagena.

Evolución Histórica: desde sus inicios el sector ha portado actividades comerciales por encontrarse en la línea de caminos de conexión con la región. La actividad residencial se encuentra hacia dentro de la vía principal. Anteriormente existía mayor vegetación que fue eliminada para la implantación del SITM.

3.5.2.2. SECTOR 2

Complejo sector conformado por diferentes elementos que copan su capacidad funcional, consecuencia de su estrecha trama urbana evolucionada entre el Cerro de la Popa, y los Canales y lagunas que se relacionan con la Isla de Manga y fluyen hacia la bahía de Cartagena.

Desde lo Urbano es una Zona urbanizada de carácter residencial con correspondencia morfológica a pesar de las particularidades, con potencial de espacio público definido por corredores visibles, presencia significativa de actividades educativas y un impacto de uso comercial diversificado sobre los bordes del eje de la Avenida Pedro de Heredia y en el área circundante del Mercado de Bazurto.

Desde lo Natural El paisaje está dominado por el Cerro de la Popa, el Cerro de San Felipe de Barajas, el Cerro del Colegio de “La Salle” y bordeado por la Laguna de San Lázaro, Caño de Bazurto y Ciénaga de Las Quintas. Este sector ambientalmente es especial dada las relaciones articuladas entre lagunas, caño y ciénagas con los cerros paralelos, aparte de la relación directa con el parcialmente desarticulado espacio público y los pequeños canales que recorren en forma interrumpida el sector de Martínez Martelo, y Bazurto.

Estructura Natural

Este subsector tiene un límite de borde de agua, conformado por la Laguna de San Lázaro, Caño de Bazurto y Ciénaga de Las Quintas, conectadas de manera perpendicular con una serie de canales que lo atraviesan (Reloj Floral, Garrido, Maria Conque, San Antonio, Noel, Pinzón, Flor del Campo, Icollantas, Colonial, Lourdes, transversal 26 y Siete Leguas); vinculadas en el proyecto de relimpia del caño de Bazurto y a la intervención del espacio público de borde. El límite de borde de agua va en paralelo a los ejes viales de la Avenida Pedro de Heredia, Calle 30 y la Calle Camino Arriba, con una referencia paisajística de borde sobre el agua y en el horizonte del Cerro de la Popa.

Estructura Vial

La malla vial principal en este subsector esta ordenada en paralelo a la Avenida Pedro de Heredia y articulada de manera perpendicular por los ejes de la Cra 19b –Callejón Vicente Martelo, la Cra 21, Calle del Puente, Carrera 24, Carreras que enmarcan el

Mercado de Bazurto; la Calle Laureano Gómez o transversal 35 se corta de manera perpendicular a la Crisanto Luque. La Avenida El Lago y Avenida Jacobo del Valle son silueta del borde de agua del sector, van paralelas a la red vial principal, y perpendicular a la serie de canales, conectada directamente a la Avenida Crisanto Luque.

Estructura Urbana

En este sector están ubicados los barrios: Pie de Cerro, Pie de la Popa, Barrio Chino y Barrio Martínez Martelo, de estratos 3,5,2 y 3 respectivamente; su carácter es residencial y de uso comercial en el borde sobre la Avenida Pedro de Heredia y en los alrededores del Mercado de Bazurto. El Barrio Chino y el área circundante del Mercado de Bazurto presentan características particulares que difieren del carácter del resto del subsector; en el primero las manzanas alargadas y perpendicular al eje principal y en el segundo el desbordamiento de la actividad del Mercado en su entorno que se traduce en invasión del espacio público, deterioro ambiental y de la infraestructura vial. En la morfología cada barrio tiene su particularidad, el borde de agua y la serie de canales hacen que la morfología adopte composiciones diferenciales que permiten enlaces viales entre ellos.

Generalidades

Tipo de E. Público: Irregular, atomizado, sin jerarquías, invadido. Radial como respuesta a la morfología de la Plaza de Mercado de Bazurto. Mal estado físico.

Conformación Física: Edificación Central de Plaza de Mercado – espacios circundantes alrededor de la plaza, desiguales, Abierta con áreas semi-abiertas, con alto impacto ambiental; con edificaciones de límite a un costado. Algunas zonas o puntos de encuentro no clasificables como plazoletas, son propiamente espacios residuales de la invasión comercial en las áreas públicas.

Uso social: Lugar de Encuentro a nivel de ciudad, multiplicidad de funciones en paralelo con la función de circular; conteniendo impactantes actividades de intercambio, de encuentro, de permanencia. Área insegura y congestionada.

Oportunidad: La Renovación urbana se plantea como el tratamiento que establece la gran oportunidad del sector. Ser un referente de ciudad. La equidistancia y las cortas distancias entre Avenida Pedro de Heredia y los canales internos lo consolidan como un lugar de intercambio de productividad, de movilidad urbana, y de encuentro social.

3.5.2.3. SECTOR 3

El sector en estudio se ubica en la parte intermedia entre las zonas sur oriental o de la virgen, y la zona suroccidental de la ciudad, contemplando como eje ordenador y vinculante el eje de la Av. Pedro de Heredia, que encuentra en esta sección su mayor grado de consolidación y una menor densidad de equipamientos de importancia para la ciudad, pero asume el impacto generado por la intersección de las dos vías regionales principales: las troncales de la cordialidad y de occidente. También se puede afirmar que aunque como se mencionaba, la densidad de equipamientos es inferior a otras zonas, la importancia de los mismos, su representatividad, y la posibilidad de conexión y desarrollo hacia otros cercanos, como el núcleo hospitalario.

Es una zona que tiene dos etapas claras de desarrollo: uno de vivienda informal perpendicular al eje y alrededor del por muchos años inconcluso: El proyecto de Villa Olímpica y equipamientos deportivos, encontrando su límite en el eje conformado por el ICBF, el colegio departamental y en general la calle 57. La segunda zona se desarrolla a partir de ese eje y hasta el punto de intersección el amparo con desarrollos de origen legal e institucional de igual manera organizados en torno al eje Heredia: "*Dicha zona experimenta un gran crecimiento a partir de la construcción de proyectos de vivienda del ICT, pero sin la definición de un sistema integrado de vías y de suelo urbano para localizar en forma conveniente los equipamientos, zonas*

comerciales y de servicios que permitieran el desarrollo de las funciones urbanas, concentradas aún en el centro amurallado de la ciudad"[48]

Es una zona mixta en la que predominan los estratos 2 y 3, con tendencia a un mejor grado de condiciones en los sectores cercanos al eje de la Av. Pedro de Heredia y en detrimento de las mismas en los sectores que se orientan hacia la ciénaga de la virgen. El sector con mejores condiciones (estrato 4) se concentra en los barrios La Castellana, Chipre, La Gavia, La Floresta, Villa Sandra. La Floresta, y La Heroica, que se disponen a lado y lado de la Pedro de Heredia entre la Villa Olímpica y el amparo, correspondiendo a desarrollos entre los 70s y 90s de origen legal, inclusive algunos de ellos desarrollados por instituciones militares.

La localización de grandes equipamientos en la zona impulsa actualmente la valorización de terrenos en la zona, especialmente de zonas comerciales cercanas a los centros comerciales de los ejecutivos, la castellana y el éxito sobre el eje de la Av. Pedro de Heredia. De la misma manera la construcción de la vía perimetral bordeando la Cienaga de la virgen busca mejorar las condiciones físicas, sociales y urbanas del borde norte del sector, que es el que peores condiciones socio económicas presenta a nivel de ciudad, con lo cual se esperan mejoras en el valor del suelo en esta zona.

La villa deportiva es un elemento de alta jerarquía en el contexto distrital y regional inclusive predominante, en el lado norte de la Avenida Pedro de Heredia como espacio de encuentro y escenario de los eventos de magnitud más importantes de la ciudad desde el punto de vista de la congregación y masas. Sin embargo su ocupación como espacio público es temporal, contando la mayor parte del tiempo con una gran área subutilizada.

La estructura vial solo está referida a su contorno, siendo el punto medio entre la estructura urbana del barrio Olaya Herrera y La Avenida Pedro de Heredia. Otras vías que lo circundan al norte como vía de influencia cercana la avenida Pedro Romero, y el perfil al occidente del Canal Tabú.

La estructura Urbana es un solo conjunto como gran espacio público de actividades deportivas de alto impacto, siendo un espacio libre de baja ocupación rodeado de elementos residenciales del Barrio Olaya, y áreas de oportunidad para la integración del conjunto al sector y del sector a la troncal.

En su estructura natural este sector conforma el área de vivienda entre la Avenida Pedro Heredia y la Ciénaga de la Virgen. Sus componentes naturales más importantes son los caños que integran la estructura de manzanas al remate de mayor jerarquía.

[48] Crecimiento Morfológico de Cartagena 1533 – 2001. Síntesis del diagnóstico. POT Cartagena Decreto No 0977 de 2001. Pág. 104

Están ubicados los barrios República del Líbano, Olaya Herrera; 11 de noviembre, Ricaurte Tesca, Chiquinquirá y Gaviotas.

Generalidades

Tipo de E. Público: Lineal de borde, topografía a desnivel con la Pedro de Heredia; carácter barrial y vecinal; amortiguado por la topografía y la vegetación

Conformación Física: pequeñas edificaciones de referencia como el estadio y la Plaza de Toros.

Uso social: Lugares de Encuentro a nivel de los barrios. Extensión de las áreas sociales de las viviendas en los antejardines, comercio de bajo impacto, parques barriales.

Oportunidad: El cambio del valor del suelo en el borde, pasa de un nivel vecinal, a un nivel urbano con los impactos en lo económicos que el efecto implica.

CAPITULO 4

4. DESARROLLO DE LA INVESTIGACION

4.1. DIMENSION HISTORICA

4.1.1. GENERALIDADES

4.1.1.1. EVOLUCION HISTORICA

Ilustración 12 Plano Cartagena en la Colonia

Fuente: Planta de Cartagena y proyecto de fortificación de la Plaza por Bautista Antonelli, 1595. [49]

Desde el comienzo de la historia Cartagena tiene una referencia territorial con los asentamientos ubicados en sus áreas cercanas; la movilidad de personas y de productos se daba por el sistema de cauces de la red hídrica de los ríos, las ciénagas y lagunas, los esteros, y los pantanos.

Ilustración 13 Plano Cartagena 1957

Fuente: Plano de Cartagena y sus fortificaciones, enviado al Consejo de Indias por el gobernador don Pedro de Acuña en 1597.

La evolución urbana en Cartagena ha tenido como referente las actividad de puerto que la comunica con el mundo y la conecta con lo regional, una característica del crecimiento urbano es el trazado inicial del centro histórico y su prolongación por las actividades de puerto a la Isla de Manga, su articulación física hacia el continente se ha dado en el tiempo a través de la Avenida Pedro de Heredia, esta columna vertebral y

[49] Tomado del libro Cartagena de indias Cinco siglos de Evolución Urbanística, Maruja Redondo, 2004

su área de influencia permite un paulatino desarrollo dado por la urbanización acelerada incentivada por entidades nacionales (ICT, INURBE en lo que respecta a la vivienda), al igual que equipamientos de servicios como el Hospital Universitario en Zaragocilla son algunos ejemplos de este proceso de crecimiento que no hizo compatibles sus funciones circulatorias esenciales dada las características territoriales.

Ilustración 14 imagen de los espacios exteriores del antiguo mercado de getsemani, 1900 Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Imagen de los espacios exteriores del antiguo mercado de Getsemani, hacia los años de 1900. (Fototeca histórica de Cartagena)

Una lectura generalizada de la intervención de proyectos urbanos en Cartagena nos permite visualizar como la producción y demanda de servicios urbanos influye en la dinámica del crecimiento físico de la ciudad, produciendo corredores de servicios complementarios en su área de influencia.

El ejemplo para esta reflexión es un elemento urbano fundamental: la plaza de mercado, que por las características de su actividad y la movilidad que la determina representa un equipamiento con un perfil arquitectónico propio.

En Cartagena el mercado estuvo ubicado en el borde de la Bahía de Las Animas, con una influencia directa en lo ambiental, en su entorno urbano (deterioro físico de las viviendas y cambio de uso) y en el desplazamiento de la población hacia otras áreas de la ciudad, solo el Parque Centenario por sus características de diseño se mantuvo al margen del proceso y no sufrió ninguna alteración en su uso y ocupación.

Ilustración 15 Panorámica de Bazurto 1915

La propuesta de un proyecto monumental como el Centro de Convenciones con actividades de servicios empresariales y turísticos en su reemplazo, no solo tuvieron un impacto ambiental y urbano positivo evidente en su entorno, (recuperación paisajística, desconcentración de actividades y usos alternativos y complementarios a la actividad implantada), también parte de esa actividad informal de mercado no desapareció, aún hoy se mantiene y produce una influencia longitudinal que se traslada y se consolida en las plazas y corredores peatonales del área de influencia de la Matuna, interfiriendo en la movilidad, la imagen urbana y las actividades de entorno; quizá el control urbano no fue lo eficientemente oportuno en la protección de la continuidad espacial del proyecto y su influencia.

El Proyecto Bazurto como nueva sede de Mercado, repite las características físico espaciales de Getsemani: borde de agua, entorno de uso residencial y equidistancia a la vía principal urbana. La lectura del impacto actual es evidente, en lo ambiental esta referenciado en la contaminación de las aguas y aire, manejo de aguas residuales, sobresaturación de actividades en el borde e incidencia en la imagen paisajística; en lo urbano se percibe en el deterioro de las vías, andenes, antejardines y de espacios públicos conectores de las actividades generadas, el cambio acelerado en la densidad y utilización de predios donde el carácter residencial se extravía en la incidencia de los nuevos usos generados.

El Proyecto de Bazurto repite el impacto en el borde de agua sobre la Bahía, en el entorno residencial (Barrios: Martínez Martelo, El Prado, Bruselas, El Bosque, Barrio Chino, La Quinta y la Esperanza), y en la conexión con las vías principales locales (Avda Pedro de Heredia y Crisanto Luque) desembocando en la situación urbana actual; Bazurto adquiere carácter de servicio urbano regional y la no existencia alternativa de proyectos de equipamientos estratégicos que equilibraran la presión urbana ejercida por su actividad no le permitieron salidas y conexiones circundantes que de alguna manera disminuyeran su impacto.

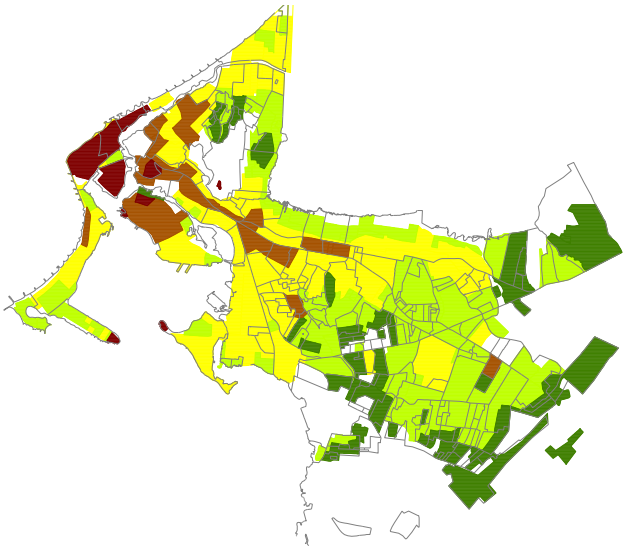
Hoy el POT tiene una estrategia de equipamientos que contribuirán a disminuir el impacto de las nuevas actividades proyectadas para cada uno de ellos; la nueva ubicación de una central de abasto en el llamado Triangulo Social tendrá el carácter de servicio de abasto urbano regional y sus características físicas son diferentes a sus anteriores ubicaciones; el desplazamiento de esta actividad al extremo del Sistema de Transporte Masivo Transcaribe tendrá sus connotaciones urbanas – regionales; el nuevo carácter de Bazurto como Centro tecnológico incidirá en el área de influencia, quizá afianzará el carácter residencial extraviado, potenciará el uso comercial especializado, repercutirá en la recuperación ambiental y dará un flujo urbano consecuente. Los proyectos urbanos deben interrelacionarse en armonía para contribuir a la calidad de vida, un cambio de uso dado por un nuevo equipamiento debe ser soportado por una estructura de movilidad que de alguna manera equilibre

sus efectos, el proyecto de transporte masivo en la troncal Pedro de Heredia deberá hacer de catalizador de esos efectos en el futuro.

Estos rasgos urbanos generales ofrecen una lectura del comportamiento urbano en el pasado frente a este tipo de intervenciones; es importante mencionar las tipologías morfológicas de los barrios ICT – INURBE y su desarrollo equidistante a la estructura vial principal, su afectación en la conformación del sistema vial segundario, sus características urbanas particulares en la forma de las manzanas, tipo de predio y estructura de espacio público; otras son las características del desarrollo urbano en Bocagrande, Castillo Grande y Crespo que aún hoy a pesar de las presiones urbanas mantienen su carácter.

4.1.1.2. ETAPAS HISTORICAS

Ilustración 16 Plano etapas Históricas de Cartagena Fuente: elaboración Propia



Etapa 1: Siglo XVI - XVII Casco fundacional –. Centro Histórico, Castillo de San Felipe, Siglo XVII - Muralla Marina

Etapa 2: Siglo XVIII – XIX primeros asentamientos en Manga.

Etapa 3: Siglo XX Primera mitad - Manga

Segunda Mitad Siglo XX- Expansión de Cartagena.

Etapa 1

Esta etapa comprende desde la fundación de la ciudad, hasta el siglo XVII, en sus inicios la ciudad estaba conformada por un caserío indígena llamado Calamari, organizado a partir de un conjunto de chozas cercadas y agrupadas, en ese poblado vivían indígenas guerreros que pertenecían a la tribu de los Mocanaes que formaban parte de la cultura Caribe.

Con la fundación de la Ciudad por Pedro de Heredia en el Año de 1533, se inicio el proceso de ocupación del poblado de Calamari, el cual duro varios años por los problemas de agua potable que presentaba en sector, pues a pesar de ser estratégicamente militar para la defensa, por sus ventajas de localización insuperables por cualquier otro sitio, el agua potable era insuficiente, por otro lado la poca cantidad de espacio apto para la crianza de ganado era considerada también como un problema que en un primer momento hizo pensar la posibilidad de buscar un segundo lugar de asentamiento.

Más de cuarenta años después de su fundación Cartagena seguía teniendo el mismo imagen de poblado indígena, pues los bohíos hacían parte de la estructura urbana, mas sin embargo las condiciones del territorio de falta de agua, terreno y suelos pantanosos, hicieron que se extendieran los primeros caminos hacia el interior que posteriormente sería el principal camino de acceso a Cartagena y lo que hoy conocemos como la Av. Pedro de Heredia, primera línea de Transcaribe.

Durante el Siglo XVII, se dio la consolidación de la ciudad de Cartagena, fue durante este siglo cuando definió su carácter de punto importante de comunicación e intercambio y como punto de defensa para el territorio, fue un siglo decisivo para su configuración definitiva ya que fue un periodo con una intensa actividad constructiva, se construyeron edificios religiosos, murallas y baluartes, consolidación del mercado como punto de intercambio regional, y se conformaron nuevos barrios hacia el oriente de la ciudad.

Etapa 2

Durante la etapa 2 el Siglo XVIII se caracterizo por ser una época de reconstrucción y de estancamiento, la reconstrucción de la ciudad por las guerras del asedio de los franceses en 1697, 1713, y 1741 las cuales destruyeron gran parte de la zona costera de la ciudad, estos hechos obligaron a reconstruir de nuevo la ciudad y frenar el crecimiento y la expansión en gran medida.

Como consecuencia, se multiplicaron los usos y las actividades y la ciudad creció a manera de implosión generando más espacios hacia el interior de las manzanas formando un tejido compacto, lleno de patios, huertos y jardines.

El incremento demográfico de la población durante esta etapa fue muy marcado pues mientras que en el año 1684 paso de tener 7341 habitantes a tener en 1751 la cantidad de 7856 habitantes dando un crecimiento lento, durante esta etapa, paso a tener en el año de 1779 la cantidad de 16852 habitantes.

El espacio público y la conformación urbana a partir de la creciente población no sufrió grandes modificaciones en su forma, la expansión se dio lentamente y por el contrario la concentración de población dentro de las murallas era evidente, se dieron actividades nuevas y pequeños desarrollos extramurales.

La ciudad permanecía con su carácter de puerto de intercambio regional, y esto genero plaza de mercado en donde se concentraban los pobladores de la región, comerciantes y demás.

Durante el siglo XIX la ciudad vivió un momento de transición y cambio, el proceso demográfico y de crecimiento fue lento, la expansión de la ciudad entre 1800 y 1811 fue casi nula, sin dejar de densificarse. La condición de puerto principal de intercambio comenzó a debilitarse principalmente por la aparición de otras ciudades como Santa Marta como ruta principal del comercio exterior. También se vivió un retroceso en cuanto a demografía por las constantes guerras y pestes que atacaron la ciudad. En conclusión durante esta etapa se vivió la inestabilidad y crisis para Cartagena.

Etapa 3

El siglo XX significó el comienzo de nuevo para Cartagena, un proceso de renacimiento, resurgir luego de un periodo de conflictos y guerras. Al inicio del siglo se produce un despunte del crecimiento urbano, que ahora aceleraba, asi mismo se comenzó con la expansión de la ciudad en todos los sistemas, creación de sistemas de servicios públicos, alumbrado y alcantarilladlo.

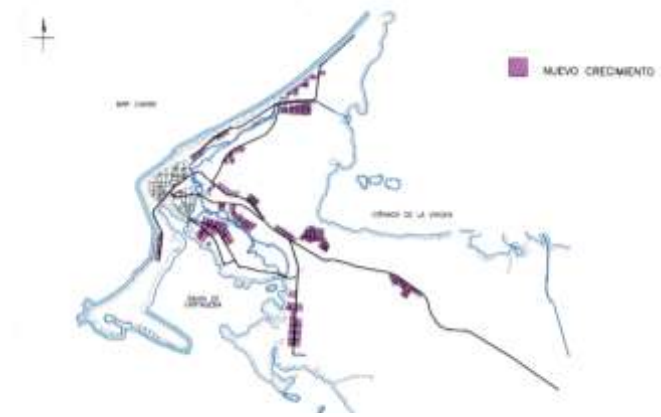
Con las celebraciones de la independencia (uso social) se generaron nuevos parques y plazas y se crearon espacios públicos. Las actividades siguieron consolidándose y se consolido una nueva ciudad dentro de la antigua, generando problemas de tráfico, de movilidad y haciendo compleja su realidad urbana.

Se construyeron nuevos edificios, el Atracadero (hoy conocido como muelle de los pegazos) y se vivió una intensa rutina comercial en los mercados de Getsemani y Bazurto posteriormente (actual plaza de mercado de la ciudad).

4.1.1.3. DESARROLLO URBANO

Ilustración 17expansion 1900- 1930

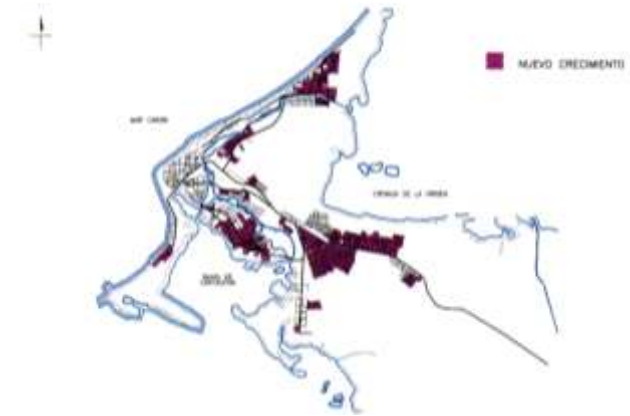
Ex



Crecimiento extramuros de la ciudad, generación de barrios hacia el norte como Crespo y hacia el oriente como primeros asentamientos en Manga

Ilustración 18 expansión 1930 - 1940

Expansión 1930-1940



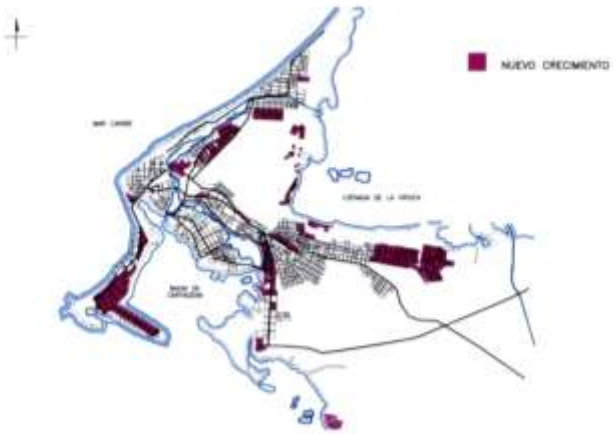
Nacimiento de barrios como Zaragocilla, Amberes, Bruselas, España, el Prado, Boston y Tesca.

El modelo de expansión siguió la vía-camino principal de conexión con la región

Se consolidan barrios como manga, crespo y Bocagrande

Ilustración 19 Expansión 1940 - 1960

Expansión 1940-1960

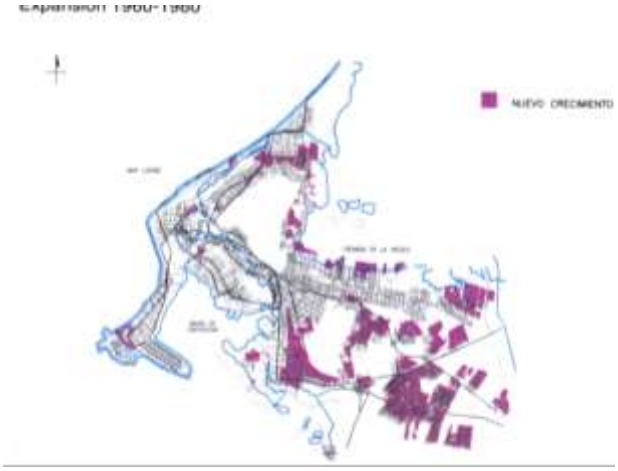


Crecimiento poblacional más alto de la historia.

Consolidación de castillo grande y Bocagrande como barrios turísticos y de estrato alto. El cabrero y los barrios sobre la Av. Crisanto Luque

Ilustración 20 Expansión 1960 - 1980

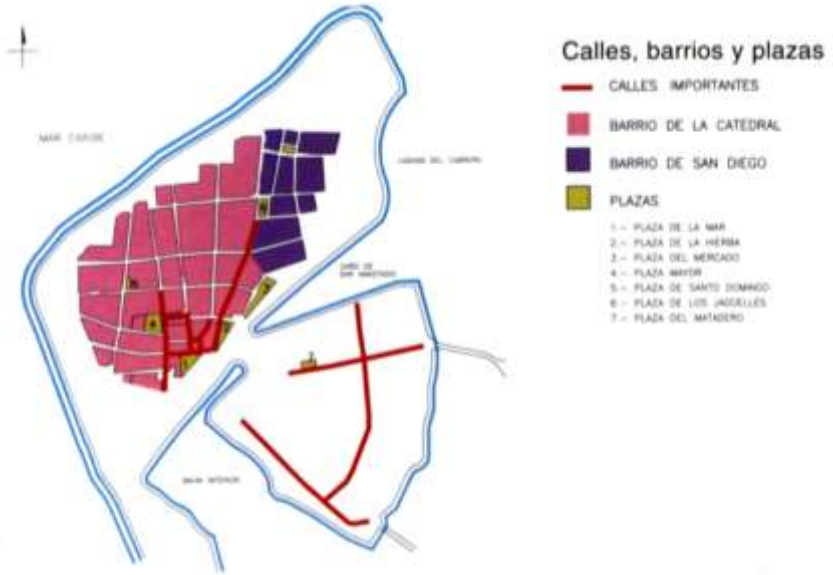
[50]



Creación de Barrios como el Laguito, barrios de vivienda del ICT, (Instituto de Crédito Territorial), invasiones del cerro de la popa y de la Ciénaga de la Virgen sin control

4.1.1.4. CONFORMACION DEL ESPACIO PÚBLICO

Ilustración 21 Conformación del espacio público



La conformación del espacio público en los primeros siglos está dada por la creación de plazas dentro de la ciudad amurallada, que corresponden a las actuales. Han permanecido a lo largo del tiempo. Siempre los espacios públicos estuvieron acompañados de equipamientos religiosos o gubernamentales.

[50] Toda la Cartografía histórica fue tomada del libro, REDONDO, Maruja, Evolución Histórica de Cartagena de Indias

Ilustración 22 Estructura Urbana

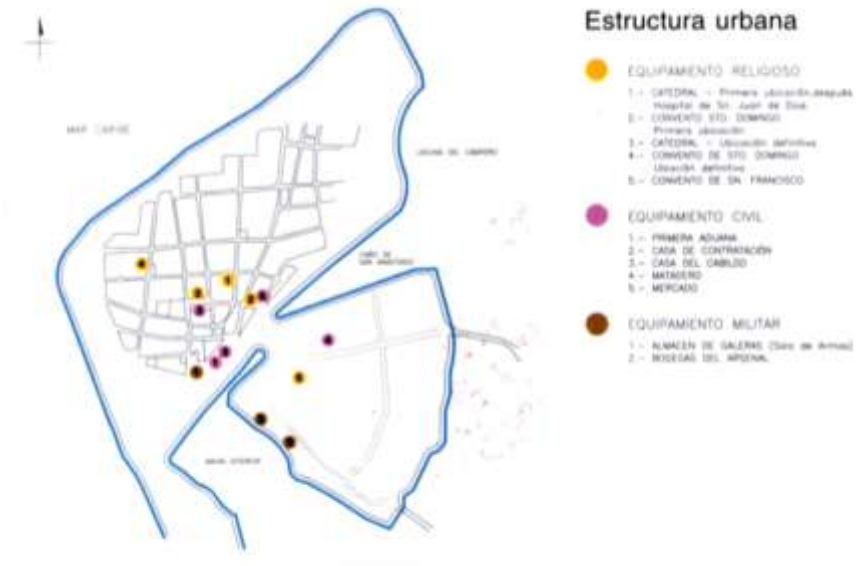
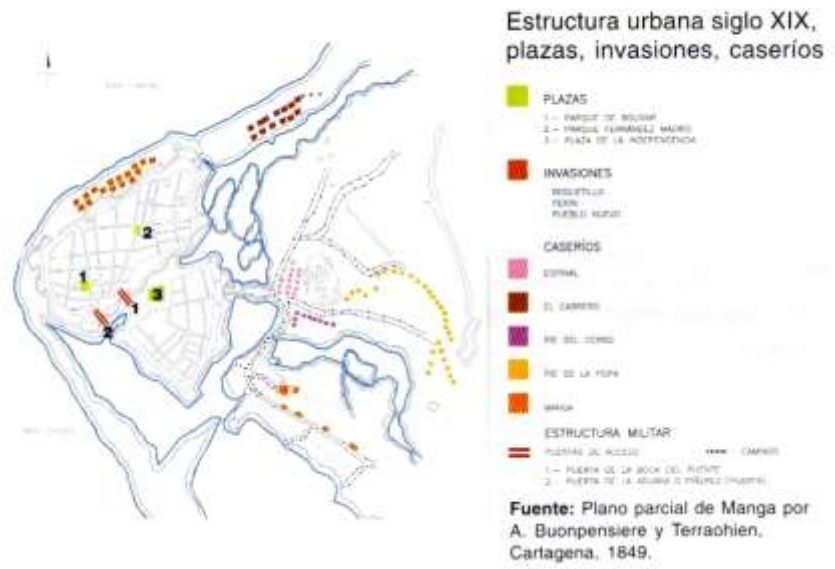


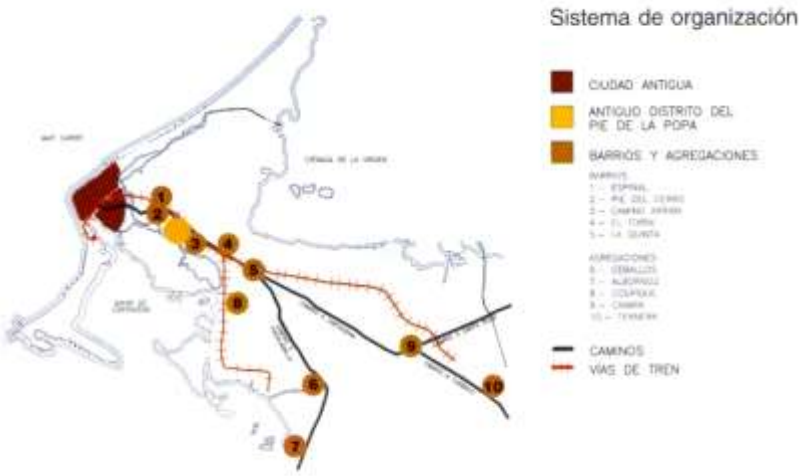
Ilustración 23 Estructura Urbana



La generación de espacios en la tercera etapa histórica o de expansión, fueron pocos, los barrios creados como invasiones no presentan espacios públicos y generan sus actividades sociales sobre la calle. Los barrios creados y planeados, cuentan con espacios públicos como parques principalmente de escala vecinal. Los caseríos

contaban con sus propios espacios públicos que posterior mente se convirtieron en barrios de la ciudad.

Ilustración 24 Sistema de Organización



4.1.2. ENTREVISTAS DESDE "LO HISTORICO"

Las entrevistas en su cuerpo No. 2 Dimensión Histórica, proporcionaron información que se sumo a la recolectada en diferentes documentos y libros, que en su conjunto ayudaron a conocer la historia de Cartagena enfocada al desarrollo urbano, a la conformación del espacio público y al uso social dado, pero sobre todo, enfocadas y bajo la morada de las variables e indicadores construidos para la presente investigación.

El cuerpo No.2 de la entrevista contenía las siguientes preguntas como base de la entrevista que fueron aplicadas según el curso normal de la conversación:

CUERPO 2 DIMENSION HISTORICA
Variables Ambientales
Pregunta 1 como eran las condiciones ambientales de este sector? En lo referente al aire, auditivas,
Pregunta 2 como eran las condiciones del espacio en cuanto a limpieza, iluminacion y seguridad?
Pregunta 3 como se manejaban las basuras? Recuerda que existiesen canecas, o puntos de disposicion de basuras?
Pregunta 4 conocio usted el sector de noche? En su opinion la iluminacion es poca, suficiente, mucha?
Pregunta 5 influye la iluminacion en su percepcion de seguridad? Es un sector seguro, inseguro?
Pregunta 6 que identifica usted como mobiliario urbano? En su opinion existia? Se usaba?
Pregunta 7 en su opinion antes existian arboles en el espacio publico del sector? Como influian en el espacio publico?
Pregunta 8 cree usted que los arboles influian o no en el uso del espacio publico?
Variables Fisicas
Pregunta 9 como recuerda que era fisicamente el espacio publico de este sector? (por etapas)
Pregunta 10 en su opinion por que elementos esta constituido el espacio publico?
Pregunta 11 que elementos de los anteriores identificaba usted en el espacio publico (por sector)
Pregunta 12 Como era el tamaño de los andenes y del espacio publico presente en el sector
Pregunta 13 cuales materiales recuerda usted estaban hechos los espacios publicos? Eras propios de la region? Eran cheveres? O por el contrario contribuian a aumentar el calor de la region?
Pregunta 14 como "se tomaba" el bus, en paraderos, en zonas, en cualquier parte?
Pregunta 15 recuerda usted haber visto o usado un paradero?
Pregunta 16 cree usted que antes era facil acceder a equipamientos o usos como bancos, centros comerciales desde el transporte publico? O por el contrario "tocaba caminar mas"?
Variables Sociales
Pregunta 17 que actividades o usos cree usted que se pueden dar en el espacio publico? Para que sirve?
Pregunta 18 Que actividades o usos sociales se daban en el espacio publico de este sector?
Pregunta 19 quienes ocupaban regularmente el espacio publico del sector en cuanto a edad? Adultos, jovenes, niños?
Pregunta 20 Que grupos o que tipo de poblacion visitaba o habitaba frecuentemente este sector?
Pregunta 21 Como se localizaban los vendedores ambulantes
Pregunta 22 en este sector se realizaban ferias y fiestas en alguna epoca del año? Por donde?
Pregunta 23 en su opinion cree que "los costeños" socializan en la calle y en el espacio publico?

La muestra de la entrevista fue realizada a 10 personas por sector, para un total de 30 entrevistas en su totalidad, se aplico a personas con altos niveles de representatividad que pudiesen dar respuestas que agruparan la opinión de grandes grupos de población. Dentro de las mismas se selecciono personajes públicos como representantes de asociaciones de vecinos, privados como la agremiación de la cámara de comercio de Cartagena e institucionales, como los representantes de alcaldías, entidades y los referentes directamente a Transcaribe como Proyecto.

4.1.2.1. RESULTADOS

Para la lectura y tipificación de resultados, fue necesario elaborar una matriz en la cual se evaluaran las respuestas de cada variable e indicador. Para una mejor lectura y análisis se condensaron las opiniones y se tipificaron en 3 categorías definidas para cada indicador, las cuales permiten dar un panorama general de la percepción del espacio público en cada sector y en cada época, por variable analizada como son: Ambiental, Física y Social.

4.1.2.1.1. Sector 1 La Matuna

Variable Ambiental

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 1 La Matuna		
			Evolucion Historica		
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. XIV	s. XX
Calidad del Aire	Contaminacion percibida del Aire	**Baja:** aire limpio, sin malos olores.	A	A	M
		Media: aire contaminado por determinados horarios en el dia. Malos olores.			
		Alta: aire contaminado a cualquier hora del dia. Dificultad para respirar			
		total			
Calidad Visual	Contaminacion Percibida del Paisaje	**Baja:** visual completa y limpia del paisaje, sin invasion del espacio publico, espacio agradeable.	B	M	M
		Media: visual irregular del paisaje, presencia de invasion por zonas. Presencia de vallas y avisos sin orden. Publico.deterioro			
		Alta: sin visual del Paisaje. Alta invasion del Espacio			
		total			
Disposicion de Basuras	presencia de canecas publicas en el sector.	**Si:** cuando se cuenta con canecas y con disposicion cultural adecuada de basuras.	A	A	A
		No: no hay canecas ni espacios para disposicion de basuras. No hay cultura de manejo de basuras.			
		total			
	percepcion de la disposicion de basuras	**Baja:** espacio limpio.	A	M	M
		Media: espacio con basuras pero con presencia de canecas y cultura de disposicion adecuada de basuras.			
		Alta: espacio contaminado por basuras, dispuestas en la calle, sobre espacio publico, sin cultura de manejo y disposicion adecuada de basuras.			
		total			
calidad auditiva	contaminacion percibida auditiva	**Baja:** poco ruido.	B	B	M
		Media: ruido normal de ciudad, a partir de movimiento vehicular y peatonal.			
		Alta: Presencia de alto trafico vehicular, elevados niveles de ruido.			
		total			

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 1 La Matuna		
			Evolucion Historica		
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. XIV	s. XX
presencia de iluminacion	iluminacion percibida por sector de estudio (horario nocturno)	**Baja:** Sector totalmente iluminado.	A	M	B
		Media: sector iluminado por luces de vivienda y esporadicamente luces urbanas.			
		Alta: sector no iluminado. Oscuro.			
		total			
presencia de mobiliario urbano	Presencia de mobiliario ubano por percepcion	**Si:** cuando hay mobiliario y es identificado por los ciudadanos.	A	M	M
		No: Cuando no hay mobiliario y/o no es identificado por los ciudadanos.			
		total			
	grado de uso del mobiliario urbano	**Bajo:** presencia de mobiliario y elavado uso en percepcion.	A	M	M
		Medio: presencia esporadica de mobiliario y uso e identificaion de el.			
		Alto: no existe mobiliario y/o no se identifica por los ciudadanos.			
		total			
presencia de arborizacion	percepcion de arborizacion en el sector	**bajo:** gran cantidad de arboles.	B	B	B
		Media: arboles suficientes mas no muchos.			
		Alto: sin presencia de arborizacion:			
		total			
	grado de uso de la arborizacion como proteccion solar para el desarrollo de actividades de permanencia	**Bajo:** uso elevado de sombra.	B	B	B
		Medio:poco uso de sombra debido a otros factores.			
		Alto: no uso de arborizacion por poca sombra o por inexistencia.			
		total			

En la variable ambiental se analizan las deficientes condiciones ambientales que existían en el sector de la Matuna, el más antiguo de los 3 analizados. Al comparar los resultados de las entrevistas de las 3 etapas históricas, se puede ver la variación y la incidencia de factores externos como enfermedades, guerras, gobiernos y las características principales de cada periodo descritas en la presente investigación en la evolución histórica de Cartagena.

Como principales elementos de análisis se visualiza la deficiente disposición y cultura de manejo de basuras, que presenta una elevada percepción por parte de los entrevistados, en cifras de 10 personas entrevistadas, 9 consideraron que no existían métodos de disposición de basuras y 10 consideraron que los ciudadanos regulares no son “limpios” y botan la basura a las calles.

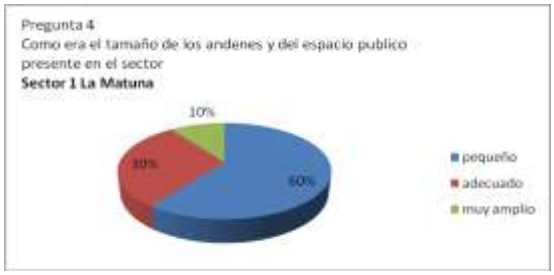
Otro punto de especial atención fue la presencia de arborización, la cual es usada como punto esencial en la permanencia en el espacio público dadas las características de sombra y de propiciar un espacio en la calle agradable para permanecer. De 10 entrevistados, los 10 consideraron que la arborización ha sido y es un elemento altamente presente en el espacio público y que siempre ha existido bastante arborización en la ciudad, específicamente en el sector de estudio.

Variable Física

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 1 La Matuna – Evolucion Historica: Etapa 1 s.XV a s. XVII	Etapa 2 s. XVIII a s. XIV	Etapa 3 s. XX
Conformacion fisica del espacio publico	grado de nocion de composicion y percepcion del espacio publico	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	A	M	M
	Percepcion de tipos de espacios publicos en el sector.	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	A	M	M
Materiales del Espacio Publico	Tipo de materiales del espacio publico	**Bajo:** Materiales aptos y adecuados para el espacio publico según la ciudad. **Medio:** Materiales varios. Sin tener caracteristicas de clima calido. **Alto:** Materiales varios. No presencia de materiales aptos para el espacio publico. Construido a partir de elementos sobrantes o artesanales. **total**	M	B	B
Conexión percibida con el Transporte Publico	Percepcion de puntos de paradero del Transporte Publico	**Bajo:** Percepcion clara de puntos especializados de acceso al Transporte Publico. **Medio:** Percepcion de toma del Transporte publico en sitios mas no en puntos especificos. **Alto:** percepcion de la no existencia de puntos ni sitios especificos para el acceso al servicio publico. puede ser "encualquier lado" **total**	M	M	M
Conexión percibida con equipamientos, actividades y usos.	Percepcion de conexión de puntos paradero con equipamientos, actividades y usos de la ciudad (EAU)	**Bajo:** Percepcion de alta conectividad del Transporte con EAU.Acceso directo **Media:** Percepcion media de conectividad del transporte publico con los EAU por distancia y accesibilidad. **Alto:** Percepcion baja por no conexión del sistema con EAU por distancia y accesibilidad. **total**	B	M	M

En la variable física, se analiza como primera medida que la percepción de la conformación del espacio público es referida solamente a andenes, y posteriormente en la historia se incluyen parques y plazas, esto no solo está dado por el desarrollo urbano de la Ciudad y del sector, sino por la incidencia de los conceptos de espacio público a nivel cultural, como cifras se puede afirmar que de 10 entrevistados 3 coincidieron en que el espacio público es solo andenes, 5 consideraron que se ampliaba el concepto a parques y plazas y tan solo 2 (los involucrados en la administración distrital) coincidieron en considerar que es espacio público definitivamente tiene más componentes que lo conforman. En la percepción de presencia en el sector, coinciden las opiniones con el desarrollo urbano del sector.

Otro punto importante a analizar es la conexión percibida del SITM con los equipamientos, actividades y usos, los cuales parten de establecer puntos específicos para “tomar” y “dejar” el Transporte y que tan cercano o coincidente es la localización de estos puntos a los principales centros de actividades, en su mayoría, las respuestas estuvieron referidas a que no existían puntos específicos de toma del transporte público a nivel local, se sabía donde era la estación a nivel regional o nacional, pero el “bus” se tomaba en cualquier lado y así mismo de “dejaba” así que no existían problemas de accesibilidad a estos puntos de la ciudad.



Graficas de resultados de encuesta aplicada al Sector 1 La Matuna

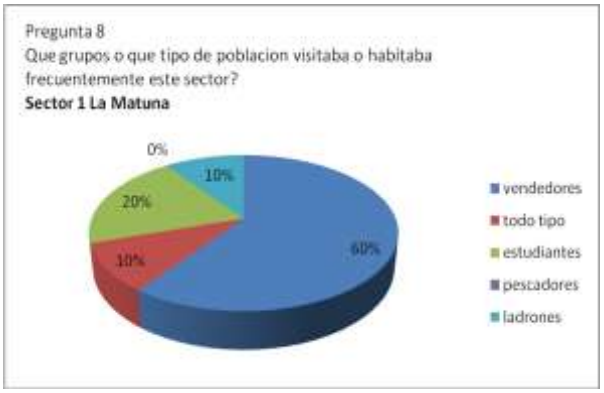
Variable Social

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 1 La Matuna		
			Evolucion Historica		
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
actividades del espacio publico	tipo de actividades que se realizan en el espacio publico	Bajo: **Grado 1:** Incluye todas las posibles según las respuestas de la entrevista) Recreacion, Actividades economicas, Vendedores informales, socializacion y encuentro, diversidad y expresiones culturales, ferias y fiestas, transito peatonal, esparcimiento.	B	B	B
		Medio: **Grado 2:** incluye solo actividades de movilidad, y de permanencia en casos puntuales como de socializacion y encuentro, actividades economicas y ventas ambulantes.			
		Alto: **Grado 3**: las actividades solo se refieren a movilidad			
		total			
	Numero de Actividades percibidas que se daban en el espacio publico	**Bajo:** incluye actividades grado 1,2,y 3.	B	B	B
		Medio: incluye actividades grado 2 y 3, o acrividades grupo 1 y 2.			
		Alto: incluye solo actividades del grado 3			
		total			
percepcion de tipos de poblacion	percepcion de tipo de grupos de poblacion que permanecen según sector.	Bajo: **Grupo 1**: todos los tipos de poblacion (adultos, jovenes, niños y tercera edad)	B	M	M
		Medio: **Grupo 2:** adultos y jovenes. (sin presencia de niños).			
		Alto: **Grupo 3:** adultos y tercera edad.			
		total			
	percepcion de tipo de grupos de poblacion que usan el espacio publico	**Bajo:** grupo 1.	B	B	M
		Medio: grupos 2 y 3			
		Alto: grupo 3			
		total			
percepcion de habitabilidad y permanencia en el espacio publico	percepcion de cantidad de poblacion usuaria del espacio publico en actividades de permanencia y habitat	**Alto:** gran cantidad de poblacion. Dificil transito peatonal. Mas de 500 personas.	B	B	M
		Medio: Cantidad de poblacion regular, de 250 a 500 personas. Trafico medio peatonal.			
		Bajo: cantidad de poblacion baja. Poco trafico peatonal. De 10 a 250 personas.			
		total			

Dentro de la variable social se puede identificar como primera medida que no existen condiciones negativas, o para efectos de análisis en color rojo en ninguna de las 3 etapas, por ejemplo, en la percepción de tipo de actividades que se daban en el espacio público, de 10 personas entrevistadas 8 consideraron que se podían realizar cualquier tipo de actividades y 2 consideraron las actividades más enfocadas al comercio y a la economía informal, es así como también según la percepción, el espacio público en este sector era utilizado por todas las edades de población, marcándose una disminución de los niños hacia la última etapa, que podría coincidir con el desarrollo del sector como institucional y centro administrativo de la ciudad.

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 1 La Matuna		
			Evolucion Historica		
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
percepcion de la calidad del espacio publico	grado de calidad del espacio publico	**Bajo: Grado 1:** calificativos positivos como espacio chevere, seguro, limpio, ordenado, agradable, ameno, nuevo. Medio: **Grupo 2 :** calificativos positivos y negativos como desordenado, inseguro, sucio, contaminado, en deterioro, invasion del espacio, no hay por donde caminar, en mal estado. Alto: **Grupo 3 :**calificativos negativos. **total**	M	M	M
percepcion de la cantidad del espacio publico	percepcion de cantidad del espacio publico	**Bajo:** percepcion de alta presencia de espacio publico con todos los componentes. **Media:** percepcion de presencia de espacio publico de componentes sencillos como andenes y parques. **Alto:** percepcion nula de espacio publico. Se identifican solo espacios de movilidad. **total**	B	M	M

En cuanto a la percepción de la calidad del espacio público anterior, se presentaron opiniones divididas, ya que siempre se encontró calificativos positivos que referenciaban a la cantidad de actividades y uso social que se podía hacer en el espacio público, pero iban acompañados de calificativos negativos que eran relacionados a la conformación física y a la disposición ambiental del lugar.



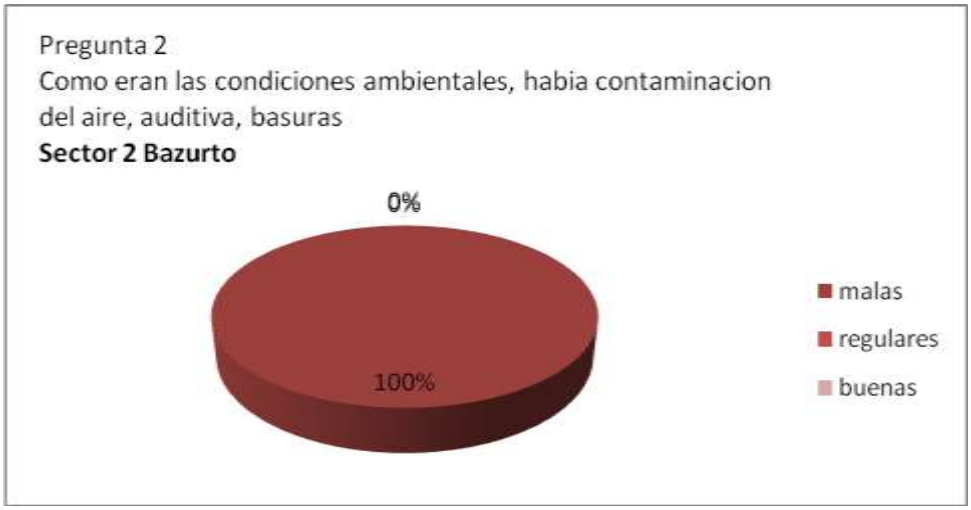
4.1.2.1.2. Sector 2

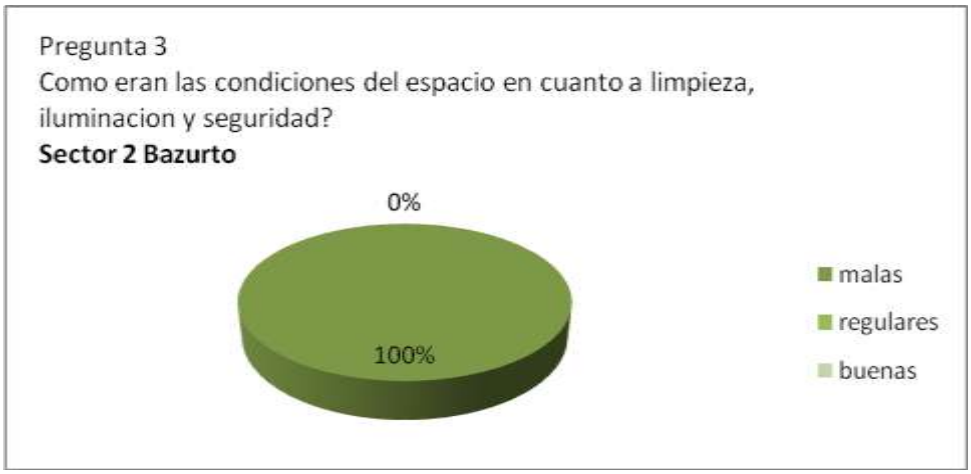
Variable Ambiental

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 2 Bazurto		
			Evolucion Historica		
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. XIV	s. XX
Calidad del Aire	Contaminacion percibida del Aire	**Baja:** aire limpio, sin malos olores. **Media:** aire contaminado por determinados horarios en el dia. Malos olores. **Alta:** aire contaminado a cualquier hora del dia. Dificultad para respirar **total**	B	M	A
Calidad Visual	Contaminacion Percibida del Paisaje	**Baja:** visual completa y limpia del paisaje, sin invasion del espacio publico, espacio agradeable. **Media:** visual irregular del paisaje, presencia de invasion por zonas. Presencia de vallas y avisos sin orden. Publico.deterioro **Alta:** sin visual del Paisaje. Alta invasion del Espacio **total**	B	M	A
Disposicion de Basuras	presencia de canecas publicas en el sector.	**Si:** cuando se cuenta con canecas y con disposicion cultural adecuada de basuras. **No:** no hay canecas ni espacios para disposicion de basuras. No hay cultura de manejo de basuras. **total**	A	A	A
	percepcion de la disposicion de basuras	**Baja:** espacio limpio. **Media:** espacio con basuras pero con presencia de canecas y cultura de disposicion adecuada de basuras. **Alta:** espacio contaminado por basuras, dispuestas en la calle, sobre espacio publico, sin cultura de manejo y disposicion adecuada de basuras. **total**	B	M	A
calidad auditiva	contaminacion percibida auditiva	**Baja:** poco ruido. **Media:** ruido normal de ciudad, a partir de movimiento vehicular y peatonal. **Alta:** Presencia de alto trafico vehicular, elevados niveles de ruido. **total**	B	M	A
presencia de iluminacion	iluminacion percibida por sector de estudio (horario nocturno)	**Baja:** Sector totalmente iluminado. **Media:** sector iluminado por luces de vivienda y esporadicamente luces urbanas. **Alta:** sector no iluminado. Oscuro. **total**	M	M	M
presencia de mobiliario urbano	Presencia de mobiliario ubano por percepcion	**Si:** cuando hay mobiliario y es identificado por los ciudadanos. **No:** Cuando no hay mobiliario y/o no es identificado por los ciudadanos. **total**	M	M	A
	grado de uso del mobiliario urbano	**Bajo:** presencia de mobiliario y elavado uso en percepcion. **Medio:** presencia esporadica de mobiliario y uso e identificaion de el. **Alto:** no existe mobiliario y/o no se identifica por los ciudadanos. **total**	A	M	A
presencia de arborizacion	percepcion de arborizacion en el sector	**bajo:** gran cantidad de arboles. **Media:** arboles suficientes mas no muchos. **Alto:** sin presencia de arborizacion: **total**	B	B	A
	grado de uso de la arborizacion como proteccion solar para el desarrollo de actividades de permanencia	**Bajo:** uso elevado de sombra. **Medio:**poco uso de sombra debido a otros factores. **Alto:** no uso de arborizacion por poca sombra o por inexistencia. **total**	B	B	M

Al analizar bajo la variable ambiental el sector 2 se encuentra, las deficientes condiciones ambientales del sector predominantes en la última etapa de estudio, esta característica ha sido influenciada por el traslado del mercado de la ciudad del barrio Getsemani, a Bazurto, lo cual ha deteriorado el sector y con el paso de los años ha invadido por completo el espacio público que existía.

De 10 personas entrevistadas, en el indicador de disposición de basuras, 10 coincidieron en que aparte de que no existen canecas ni puntos especializados en el sector para el manejo de basuras, tampoco existe una cultura ciudadana que concientice de este problema y de los impactos anexos que trae como enfermedades y demás. Igualmente de 10 personas entrevistadas, 9 consideraron muy deterioradas las condiciones ambientales del sector, referenciadas a la calidad del aire, contaminación visual, y auditiva, referenciada al elevado volumen de tráfico vehicular y peatonal que hace presencia en el sector, especialmente sobre la Av. Pedro de Heredia.





Variable Física

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 2 Bazurto		
			Evolucion Historica		
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. XIV	s. XX
Conformacion fisica del espacio publico	grado de nocion de composicion y percepcion del espacio publico	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	A	M	A
	Percepcion de tipos de espacios publicos en el sector.	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	A	M	A
Materiales del Espacio Publico	Tipo de materiales del espacio publico	**Bajo:** Materiales aptos y adecuados para el espacio publico según la ciudad. **Medio:** Materiales varios. Sin tener caracteristicas de clima calido. **Alto:** Materiales varios. No presencia de materiales aptos para el espacio publico. Construido a partir de elementos sobrantes o artesanales. **total**	M	B	B
Conexión percibida con el Transporte Publico	Percepcion de puntos de paradero del Transporte Publico	**Bajo:** Percepcion clara de puntos especializados de acceso al Transporte Publico. **Medio:** Percepcion de toma del Transporte publico en sitios mas no en puntos especificos. **Alto:** percepcion de la no existencia de puntos ni sitios especificos para el acceso al servicio publico. puede ser "encualquier lado" **total**	M	M	A
Conexión percibida con equipamientos, actividades y usos.	Percepcion de conexión de puntos paradero con equipamientos, actividades y usos de la ciudad (EAU)	**Bajo:** Percepcion de alta conectividad del Transporte con EAU.Acceso directo **Media:** Percepcion media de conectividad del transporte publico con los EAU por distancia y accesibilidad. **Alto:** Percepcion baja por no conexión del sistema con EAU por distancia y accesibilidad. **total**	B	B	B

Al analizar la variable física dentro del sector de Bazurto a través de la historia, se ve marcado el desarrollo urbano de la ciudad, y como fue absorbiendo este punto hasta deteriorarlo. La percepción de la composición del espacio público en los entrevistados de este sector, se percibe un poco diferente en comparación a los del sector 1, de 10 personas entrevistadas, 8 consideraron que el espacio público era solo andenes y que en la última etapa, referenciada al siglo XX, no existían andenes porque habían sido invadidos por los vendedores ambulantes, así que en su percepción, el espacio público era reducido a pequeños corredores por donde transitar, pero no a espacios físicos reconocidos. Por otro lado, de 10 personas entrevistadas 7 coincidieron en que en la etapa histórica 2 al inicio del desarrollo de los barrios periféricos y en si de Bazurto, si existían andenes y algunos parques pequeños.

Variable Social

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 2 Bazurto		
			Evolucion Historica		
			Etapa 1 s.XV a s. XVII	Etapa 2 s. XVIII a s. XIV	Etapa 3 s. XX
actividades del espacio publico	tipo de actividades que se realizan en el espacio publico	Bajo: **Grado 1:** Incluye todas las posibles según las respuestas de la entrevista) Recreacion, Actividades economicas, Vendedores informales, socializacion y encuentro, diversidad y expresiones culturales, ferias y fiestas, transito peatonal, esparcimiento.	B	B	M
		Medio: **Grado 2:** incluye solo actividades de movilidad, y de permanencia en casos puntuales como de socializacion y encuentro, actividades economicas y ventas ambulantes.			
		Alto: **Grado 3**: las actividades solo se refieren a movilidad			
		total			
	Numero de Actividades percibidas que se daban en el espacio publico	**Bajo:** incluye actividades grado 1,2,y 3.	B	B	M
		Medio: incluye actividades grado 2 y 3, o acrividades grupo 1 y 2.			
		Alto: incluye solo actividades del grado 3			
		total			
percepcion de tipos de poblacion	percepcion de tipo de grupos de poblacion que permanecen según sector.	Bajo: **Grupo 1**: todos los tipos de poblacion (adultos, jovenes, niños y tercera edad)	B	M	M
		Medio: **Grupo 2:** adultos y jovenes. (sin presencia de niños).			
		Alto: **Grupo 3:** adultos y tercera edad.			
		total			
	percepcion de tipo de grupos de poblacion que usan el espacio publico	**Bajo:** grupo 1.	B	M	M
		Medio: grupos 2 y 3			
		Alto: grupo 3			
		total			
percepcion de habitabilidad y permanencia en el espacio publico	percepcion de cantidad de poblacion usuaria del espacio publico en actividades de permanencia y habitat	**Alto:** gran cantidad de poblacion. Dificil transito peatonal. Mas de 500 personas.	B	B	A
		Medio: Cantidad de poblacion regular, de 250 a 500 personas. Trafico medio peatonal.			
		Bajo: cantidad de poblacion baja. Poco trafico peatonal. De 10 a 250 personas.			
		total			

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 2 Bazurto		
			Evolucion Historica		
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. XIV	s. XX
percepcion de la calidad del espacio publico	grado de calidad del espacio publico	**Bajo: Grado 1:** calificativos positivos como espacio chevere, seguro, limpio, ordenado, agradable, ameno, nuevo. Medio: **Grupo 2 :** calificativos positivos y negativos como desordenado, inseguro, sucio, contaminado, en deterioro, invasion del espacio, no hay por donde caminar, en mal estado. Alto: **Grupo 3 :**calificativos negativos. **total**	M	M	M
percepcion de la cantidad del espacio publico	percepcion de cantidad del espacio publico	**Bajo:** percepcion de alta presencia de espacio publico con todos los componentes. **Media:** percepcion de presencia de espacio publico de componentes sencillos como andenes y parques. **Alto:** percepcion nula de espacio publico. Se identifican solo espacios de movilidad. **total**	B	M	A

En la variable social es de resaltar el cambio que han sufrido las actividades sociales del sector a través del tiempo, y muy posiblemente influenciado por las condiciones anteriormente descritas, la población usuaria en percepción de los entrevistados, ha cambiado de ser un sector residencial, con presencia de población de todo tipo de edades a ser un sector habitado por personas jóvenes adultas y referenciado a actividades comerciales y económicas, y claro esta a movilidad y tráfico peatonal alto.

La percepción de población en permanencia en el sector en actividades relacionadas al espacio público es alta, debido a las actividades económicas que presenta. De 10 entrevistados 8 coincidieron en que el sector contaba con un alto tráfico peatonal, dificultando la movilidad y la accesibilidad.

4.1.2.1.3. Sector 3

Variable Ambiental

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 3 El Amparo		
			Evolucion Historica		
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. XIV	s. XX
Calidad del Aire	Contaminacion percibida del Aire	**Baja:** aire limpio, sin malos olores. **Media:** aire contaminado por determinados horarios en el dia. Malos olores. **Alta:** aire contaminado a cualquier hora del dia. Dificultad para respirar **total**	B	B	M
Calidad Visual	Contaminacion Percibida del Paisaje	**Baja:** visual completa y limpia del paisaje, sin invasion del espacio publico, espacio agradeable. **Media:** visual irregular del paisaje, presencia de invasion por zonas. Presencia de vallas y avisos sin orden. Publico.deterioro **Alta:** sin visual del Paisaje. Alta invasion del Espacio **total**	B	B	B
Disposicion de Basuras	presencia de canecas publicas en el sector.	**Si:** cuando se cuenta con canecas y con disposicion cultural adecuada de basuras. **No:** no hay canecas ni espacios para disposicion de basuras. No hay cultura de manejo de basuras. **total**	A	M	M
	percepcion de la disposicion de basuras	**Baja:** espacio limpio. **Media:** espacio con basuras pero con presencia de canecas y cultura de disposicion adecuada de basuras. **Alta:** espacio contaminado por basuras, dispuestas en la calle, sobre espacio publico, sin cultura de manejo y disposicion adecuada de basuras. **total**	A	M	M

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 3 El Amparo		
			Evolucion Historica		
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. XIV	s. XX
calidad auditiva	contaminacion percibida auditiva	**Baja:** poco ruido. **Media:** ruido normal de ciudad, a partir de movimiento vehicular y peatonal. **Alta:** Presencia de alto trafico vehicular, elevados niveles de ruido. **total**	B	B	M
presencia de iluminacion	iluminacion percibida por sector de estudio (horario nocturno)	**Baja:** Sector totalmente iluminado. **Media:** sector iluminado por luces de vivienda y esporadicamente luces urbanas. **Alta:** sector no iluminado. Oscuro. **total**	A	M	M
presencia de mobiliario urbano	Presencia de mobiliario ubano por percepcion	**Si:** cuando hay mobiliario y es identificado por los ciudadanos. **No:** Cuando no hay mobiliario y/o no es identificado por los ciudadanos. **total**	A	M	M
	grado de uso del mobiliario urbano	**Bajo:** presencia de mobiliario y elavado uso en percepcion. **Medio:** presencia esporadica de mobiliario y uso e identificaion de el. **Alto:** no existe mobiliario y/o no se identifica por los ciudadanos. **total**	A	M	M
presencia de arborizacion	percepcion de arborizacion en el sector	**bajo:** gran cantidad de arboles. **Media:** arboles suficientes mas no muchos. **Alto:** sin presencia de arborizacion: **total**	B	B	B
	grado de uso de la arborizacion como proteccion solar para el desarrollo de actividades de permanencia	**Bajo:** uso elevado de sombra. **Medio:**poco uso de sombra debido a otros factores. **Alto:** no uso de arborizacion por poca sombra o por inexistencia. **total**	B	B	B

Las características del sector 3 en la variable ambiental, han estado marcadas por ser un sector relativamente reciente, ya que hace parte de los “nuevos” desarrollos de la ciudad y está localizado en la zona de expansión, al ser un sector desarrollado por partes, las características ambientales que presenta son variadas.

Las condiciones relativas a la contaminación ambiental, en la etapa 1 y 2 son percibidas por los encuestados como bajas o buenas, ya que en esas épocas, el desarrollo del sector es incipiente. En la última etapa, las condiciones han desmejorado por la expansión de la ciudad y por la llegada de centros comerciales e implantación de varios nodos de actividad incluido el cercano de la Villa Olímpica.

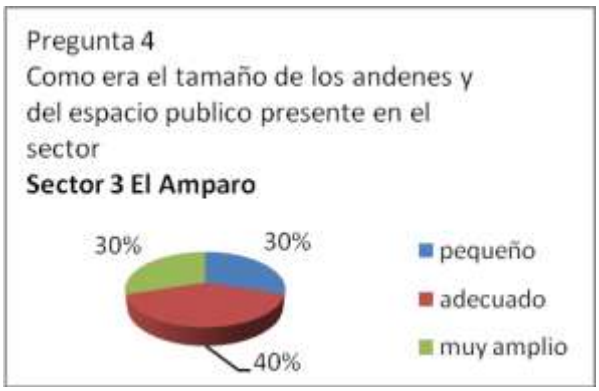
De 10 personas entrevistadas 7 coincidieron que aunque las condiciones ambientales no son las mejores, no existe presencia de malos olores, ni de contaminación auditiva o visual. El mayor problema ambiental de nuevo es la disposición de basuras, aunque en este sector si es percibido mobiliario urbano como canecas, pero influye la no cultura ciudadana de una manejo adecuado de basuras.

Variable Fisica

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 3 El Amparo		
			Evolucion Historica		
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. XIV	s. XX
Conformacion fisica del espacio publico	grado de nocion de composicion y percepcion del espacio publico	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	A	M	M
	Percepcion de tipos de espacios publicos en el sector.	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	A	M	B
Materiales del Espacio Publico	Tipo de materiales del espacio publico	**Bajo:** Materiales aptos y adecuados para el espacio publico según la ciudad. **Medio:** Materiales varios. Sin tener caracteristicas de clima calido. **Alto:** Materiales varios. No presencia de materiales aptos para el espacio publico. Construido a partir de elementos sobrantes o artesanales. **total**	M	B	B
Conexión percibida con el Transporte Publico	Percepcion de puntos de paradero del Transporte Publico	**Bajo:** Percepcion clara de puntos especializados de acceso al Transporte Publico. **Medio:** Percepcion de toma del Transporte publico en sitios mas no en puntos especificos. **Alto:** percepcion de la no existencia de puntos ni sitios especificos para el acceso al servicio publico. puede ser "encualquier lado" **total**	M	M	B
Conexión percibida con equipamientos, actividades y usos.	Percepcion de conexión de puntos paradero con equipamientos, actividades y usos de la ciudad (EAU)	**Bajo:** Percepcion de alta conectividad del Transporte con EAU.Acceso directo **Media:** Percepcion media de conectividad del transporte publico con los EAU por distancia y accesibilidad. **Alto:** Percepcion baja por no conexión del sistema con EAU por distancia y accesibilidad. **total**	B	M	B

Para la Variable física del sector 3 es necesario considerar que este ha sido un sector conformado físicamente tanto por barrios ilegales, construidos por invasiones, así como barrios consolidados pertenecientes al ICT, dentro del sector se encuentran características barriales que se ven reflejadas en la calidad y cantidad de espacio público presente en el sector. A pesar de ser un sector de actividad económica sobre la avenida, al interior todavía conserva características físicas y población de vida residencial.

De 10 personas entrevistadas, 8 consideraron que en el sector se encontraban en la etapa 3 todos los componentes del espacio público, con materiales aptos según el clima y sobre todo agradables y de un elevado uso. Así mismo de 10 personas entrevistadas 7 consideraron que aunque el transporte público sobre la Avenida Pedro de Heredia se puede "tomar" en cualquier lado, si existen puntos demarcados sobre los cuales hay preferencia, como las entradas a los centros comerciales y puntos de encuentro. La percepción sobre la conectividad del transporte con los Equipamientos usos y actividades es alta, dado que estos usos en el sector se encuentran directamente sobre la vía.



Variable Social

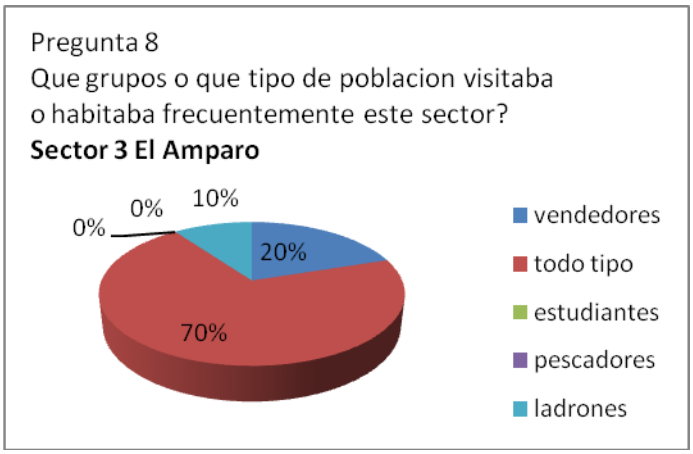
Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 3 El Amparo		
			Evolucion Historica		
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. XIV	s. XX
actividades del espacio publico	tipo de actividades que se realizan en el espacio publico	Bajo: **Grado 1:** Incluye todas las posibles según las respuestas de la entrevista) Recreacion, Actividades economicas, Vendedores informales, socializacion y encuentro, diversidad y expresiones culturales, ferias y fiestas, transito peatonal, esparcimiento.	B	B	B
		Medio: **Grado 2:** incluye solo actividades de movilidad, y de permanencia en casos puntuales como de socializacion y encuentro, actividades economicas y ventas ambulantes.			
		Alto: **Grado 3**: las actividades solo se refieren a movilidad			
		total			
	Numero de Actividades percibidas que se daban en el espacio publico	**Bajo:** incluye actividades grado 1,2,y 3.	B	B	B
		Medio: incluye actividades grado 2 y 3, o acrividades grupo 1 y 2.			
		Alto: incluye solo actividades del grado 3			
		total			
percepcion de tipos de poblacion	percepcion de tipo de grupos de poblacion que permanecen según sector.	Bajo: **Grupo 1**: todos los tipos de poblacion (adultos, jovenes, niños y tercera edad)	B	B	B
		Medio: **Grupo 2:** adultos y jovenes. (sin presencia de niños).			
		Alto: **Grupo 3:** adultos y tercera edad.			
		total			
	percepcion de tipo de grupos de poblacion que usan el espacio publico	**Bajo:** grupo 1.	B	B	B
		Medio: grupos 2 y 3			
		Alto: grupo 3			
		total			
percepcion de habitabilidad y permanencia en el espacio publico	percepcion de cantidad de poblacion usuaria del espacio publico en actividades de permanencia y habitat	**Alto:** gran cantidad de poblacion. Dificil transito peatonal. Mas de 500 personas.	B	B	M
		Medio: Cantidad de poblacion regular, de 250 a 500 personas. Trafico medio peatonal.			
		Bajo: cantidad de poblacion baja. Poco trafico peatonal. De 10 a 250 personas.			
		total			
percepcion de la calidad del espacio publico	grado de calidad del espacio publico	**Bajo: Grado 1:** calificativos positivos como espacio chevere, seguro, limpio, ordenado, agradable, ameno, nuevo.	B	B	M
		Medio: **Grupo 2 :** calificativos positivos y negativos como desordenado, inseguro, sucio, contaminado, en deterioro, invasion del espacio, no hay por donde caminar, en mal estado.			
		Alto: **Grupo 3 :**calificativos negativos.			
		total			
percepcion de la cantidad del espacio publico	percepcion de cantidad del espacio publico	**Bajo:** percepcion de alta presencia de espacio publico con todos los componentes.	B	M	M
		Media: percepcion de presencia de espacio publico de componentes sencillos como andenes y parques.			
		Alto: percepcion nula de espacio publico. Se identifican solo espacios de movilidad.			
		total			

En lo referente a la variable social, las actividades realizadas en el espacio público desde los inicios del sector a través de la historia no han cambiado, se ha mantenido la posibilidad de realizar todos los tipos de actividad a pesar del cambio y la expansión de la ciudad.

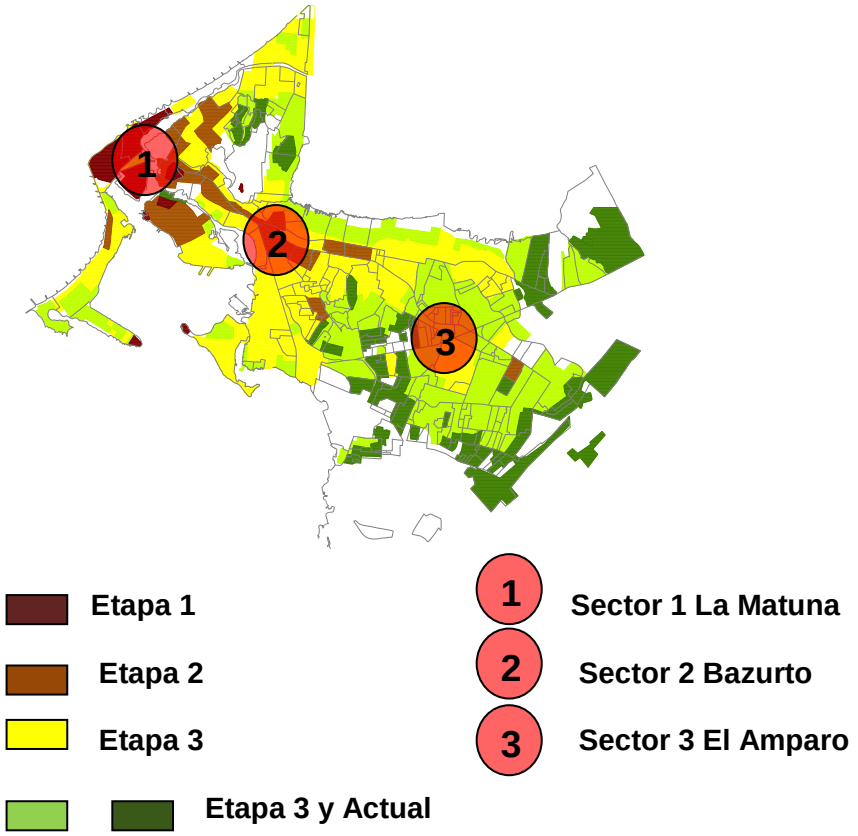
De 10 entrevistados, los 10 consideraron que el espacio público que había en el sector era propicio para desarrollar gran cantidad de actividades y así mismo era habitado por población de todo tipo de edad, mas sin embargo en la última etapa, la población podría haber sufrido una pequeña variación por las actividades comerciales sobre la avenida.

Este sector podría ser considerado como uno de los que presenta un elevado uso social referenciado a la actividad residencial y con actividades de recreación, socialización y encuentro.

La calidad y cantidad del espacio público es percibida como buena, de 10 entrevistados 7 aseguraron que a pesar de las condiciones ambientales, el espacio tenia buena calidad por ser "chévere" y era de buena cantidad porque nunca les había hecho falta ir a otros lugares a recrearse (a excepción de la playa)



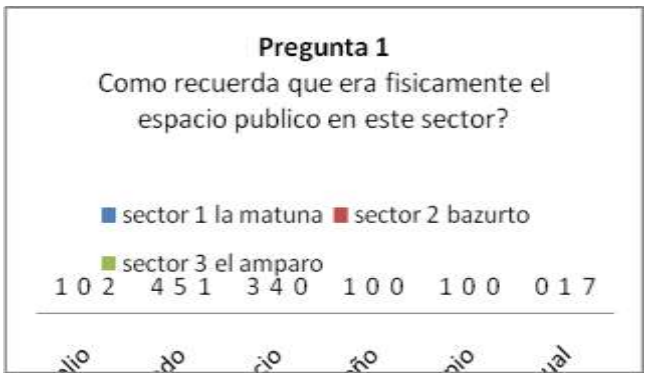
4.1.2.2. ANALISIS COMPARADO DE RESULTADOS



Localización de sectores de estudio en relación con etapa histórica

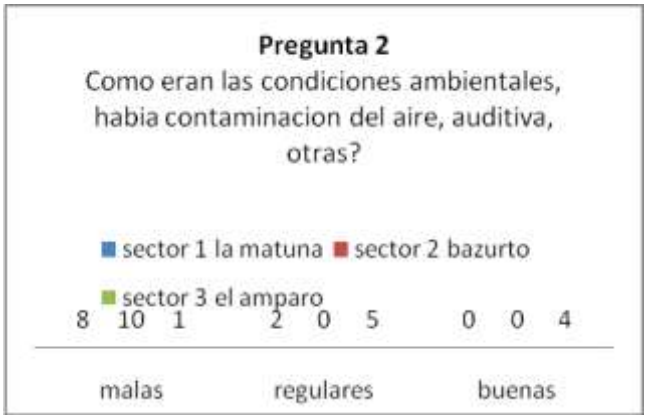
Análisis Comparado General

Se realizo un análisis comparado de las respuestas obtenidas en las principales preguntas dentro de los 3 sectores ante los cuales se percibió que:

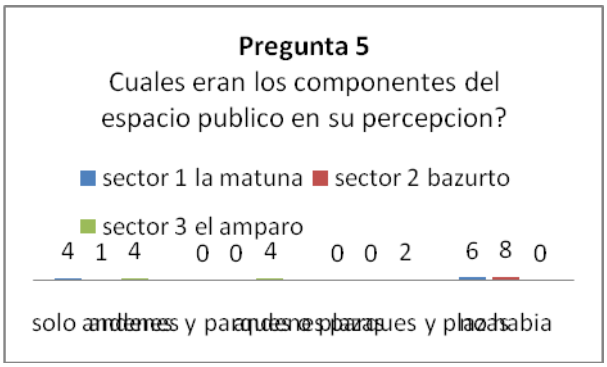


Para la Pregunta No 1 la percepción histórica de los ciudadanos del espacio público comparando los 3 sectores, es de características negativas, catalogado como espacio público desordenado, sucio y de malas condiciones ambientales, pero contrarrestando con este espacio

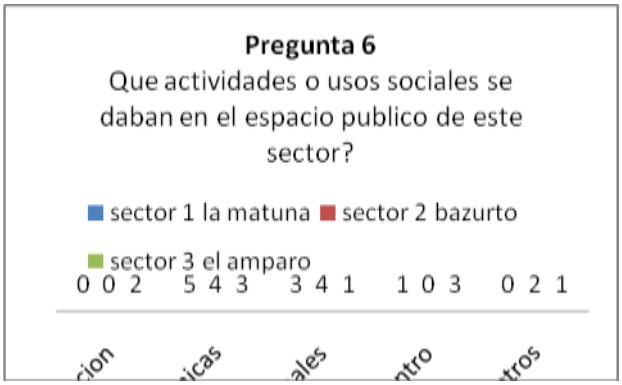
físico deteriorado, se presenta un uso social, activo, fuerte, el cual se da a pesar de las condiciones negativas del territorio.



Las condiciones ambientales históricas percibidas por los ciudadanos también son negativas, problemas de contaminación ambiental por el mercado, por la pesca, por todas las actividades que se dan en la calle. Contaminación auditiva por la congestión vial, y de basuras por la poca cultura ciudadana que se percibe en toda la ciudad.



Los componentes del espacio público al comparar los 3 sectores se observa que la mayoría de los ciudadanos no percibe ni identifica el espacio público históricamente en sus sectores, y solo unos pocos perciben y limitan el espacio público a los andenes.



Al analizar comparativamente la pregunta No. 6 se puede concluir que las actividades económicas tienen un alta influencia en el uso social que se le da al espacio público en los 3 sectores, a pesar de que ese tipo de actividad económica tenga una influencia diferente en los 3 sectores, la socialización y el encuentro está limitado solo a los sectores de la Matuna en donde ya se encuentra construido y el amparo en donde actualmente se encuentra en construcción y además existe alta presencia del uso residencial en las áreas anexas al sistema.

4.1.3. MATRIZ DE ANALISIS

4.1.3.1. ANALISIS COMPARADO

MATRIZ ANALISIS HISTORICO - EVOLUCION DEL ESPACIO PUBLICO			
	Siglo XV al XVI	Siglo XVII-XVIII	Siglo XIX - XX
Caracteristicas de la epoca	Fundacion de la ciudad, caracteristicas de poblado primitivo, 1574 adquiere titulo de ciudad por su desarrollo como puerto comercial.	Definicion de la ciudad como puerto importante de comunicación e intercambio y como defensa del territorio, intensa actividad constructiva	reconstruccion de la ciudad debido a las guerras, nueva estructura. Independencia, y formacion de la republica
Desarrollo Urbano	Poblado conformado por estructura antigua de bohios indigenas, caminos lineales a centros de abastecimiento de agua que condicionaron el desarrollo de la ciudad, construcciones de arquitectura militar.	Construcciones del confinamiento de la ciudad,crecimiento urbano impulsado al oriente por grandes edificios.zona de expansion demarcada por el camino al interior	reconstruccion de la ciudad, murallas, edificios, construccion de nuevas iglesias, generacion de estructuras de caminos intramuros, expansion fuera de las murallas y en direccion al camino al interior
Conformacion del Espacio Publico	Plaza principal conformada por casas, plazas varias dependiendo de su funcion, equipamiento religioso como catedrales tambien contribuia a formar las plazas, conexiones directas del espacio publico con el sistema vial	Generados por la muralla como la plaza de la artilleria, muralla como elemento generador de espaico publico de primer orden	responden a una estructura vial que comunica con todas las puertas de la ciudad, surgimiento del camellon, consolidacion de espacio publico extramuros con los nuevos barrios,
Uso Social del Espacio Publico	Mercado, actividades economicas de intercambio de vivieres y enseres. Puerta de entrada del comercio a la region, comercio de exclavos,	Mercado, actividades economicas de intercambio de vivieres y enseres. Puerta de entrada del comercio a la region, comercio de exclavos, reuniones de personas frente a las iglesias,	Dio inicio a las fiestas de independencia, espacios de recreacion y esparcimiento, actividades economicas de intercambio de viveres especialmente en las plazas,
Leyes y Normas referidas al Espacio Publico	capitulaciones, leyes y ordenanzas con recomendaciones vagas del reparto de tierras, del espacio publico no habia nada explicito	1971 tratado de fundacion de ciudades recopila normas sobre estructura y localizacion de edificios principales, y de la plaza como elemento principal de espacio publico.	1948 primer plan regulador de la ciudad, 1965 segundo plan regulador, 1978-1990 tercer plan regulador, no existen normas especificas sbre el uso del espacio publico

4.1.3.2. ANALISIS DE VARIABLES E INDICADORES EN LA DIMENSION HISTORICA Y POR SECTOR DE ESTUDIO

MATRIZ DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR VARIABLE DE ANALISIS									
Variable	Sector 1 La Matuna			Sector 2 Bazurto			Sector 3 El Amparo		
	Evolucion Historica			Evolucion Historica			Evolucion Historica		
	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3
Variable Ambiental	18	21	22	24	21	12	20	25	23
Variable Fisica	7	11	11	9	12	9	9	11	14
Variable Social	20	18	16	20	17	12	21	20	18

La Matriz de resultados consolidados se realizo a partir de la asignación de un numero en un rango 1-2-3 según rango alto, medio, bajo, luego según el puntaje la sumatoria y posterior tabulación de resultados dio como resultado el promedio por variable de cada etapa y por sector. Se lee de acuerdo a:

	VARIABLES		
	V.A.	V.F.	V.S.
ALTO	DE 1 A 10	DE 1 A 5	DE 1 A 7
MEDIO	DE 11 A 20	DE 6 A 10	DE 8 A 14
BAJO	DE 21 A 30	DE 11 A 15	DE 15 A 21

Conclusiones preliminares:

1. El espacio público en su variable ambiental de un 100% equivalente a un ambiente totalmente sano, con bajos o nulos niveles de contaminación, con manejo adecuado de basuras y todas las demás características positivas, comparando los resultados de los 3 sectores, la variable ambiental alcanza un nivel bajo representando por el 79%.

2. El espacio público en su variable física, de un 100% equivalente a un espacio público físico agradable, con materiales aptos, con todos los componentes, no solo referido a andenes y todas las demás características positivas comparando los resultados de los 3 sectores, la variable física alcanza un nivel medio con 68%.

3. El espacio público en su Variable social, de un 100% equivalente a un uso social activo con todas las posibilidades de uso, para toda la población existente y todas las demás características positivas, alcanza un nivel bajo con el 85.7%.

4.1.4. CONCLUSIONES DE ANALISIS DIMENSION HISTORICA

Luego de realizar los debidos análisis de la dimensión histórica enfocada al uso social y al espacio público, teniendo como referente las variables e indicadores propuestos para la presente investigación se puede concluir que:

En lo referente a la utilidad de la dimensión para la solución a la pregunta:

> ***El Espacio Público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo?***

Se puede concluir que el análisis realizado a la dimensión histórica, en sus resultados fue útil y pertinente para la solución, ya que logro dimensionar a partir de la percepción de los habitantes de la historia y a partir de los documentos encontrados que el espacio público en su variable social era “usado socialmente” en un porcentaje equivalente al 85% a pesar de las condiciones físicas y ambientales relativamente bajas.

Este dato encontrado, es de suma importancia para la investigación ya que al ser confrontado posteriormente con el dato de la variable social luego de los pertinentes análisis bajo las mismas variables del Proyecto Transcaribe, nos dará como resultado la validación (o no) de la Hipótesis planteada.

Conclusiones referentes a las entrevistas desde la Dimensión Histórica

Luego de realizar el proceso de entrevistas a todos los actores involucrados con el fin de poder establecer no solo un estado del arte del problema, sino del conocimiento de la cultura caribeña, se puede concluir que:

Aspectos Culturales:

Dentro de los aspectos culturales cabe anotar lo difícil que fue el lograr que los pobladores y ciudadanos, no solo los transeúntes y gente del común sino los pertenecientes a las asociaciones y entidades confiaran en la presente investigación, dentro de la cultura caribeña, “el Costeño” es gente desconfiada, que no “suelta” información a cualquiera y menos a un “cachaco”, el lograr compenetrar con los actores partió de un proceso previo a la presente investigación dentro del cual, se dio a conocer el trabajo por la ciudad más que por materia económica y/o académica, razón por la cual la confianza estaba sembrada, al lograr penetrar en la cultura y en la sociedad las cosas fueron más dadas a encontrar información y lograr la presente investigación. Las respuestas y la participación en la investigación fueron activas por parte de las entidades como de los pobladores. Es así que dentro de los aspectos culturales de las entrevistas cabe anotar la experiencia de confrontar el conocimiento de una ciudad capital con una cultura diferente a pesar de encontrarse en el mismo país, con una cultura caribeña de una ciudad pequeña en proceso de desarrollo.

Aspectos Ambientales:

Dentro de los aspectos ambientales y tratando de seguir con el mapa de la investigación, se percibe que los ciudadanos tienen la opinión que “todo tiempo pasado fue peor” en cuestiones ambientales y de contaminación se refiere. Antes, la ciudad era mucho más sucia, con elevados índices de contaminación percibidos por los habitantes, y aunque en algunos sectores como Bazurto aun continua la contaminación ambiental, si se reconoce por parte de los ciudadanos la necesidad de tener conciencia ambiental y de los costes tan altos para la ciudad y para la población en cuanto a condiciones de salubridad se refiere. Mientras más limpio, menos niños enfermos, menos problemas de salud, pero cabe anotar que la salubridad y las condiciones ambientales no solo están dadas por una cuestión de educación o cultura

ciudadana, están también muy dadas a la falta de servicios públicos en muchos sectores de la ciudad y no por falta de redes, sino por la imposibilidad económica de los pobladores de conectarse a la red principal, todo parece una cadena que repercute en las condiciones de vida de todos.

El proyecto de Transcaribe es considerado como un elemento de “orden” tal y como lo predecíamos en apartes anteriores de la investigación, es un aparente “orden” que viene a solucionar el “caos” en el que viven o vivían según el sector, en condiciones físicas, el espacio público al ser limpio, y sin agentes contaminadores es bonito y chévere y perciben mejoras en la calidad de vida.

Aspectos Sociales:

Dentro de los aspectos sociales se logro en principio conocer que las actividades económicas y de sustento van de la mano con las actividades sociales, y en muchos casos es más importante conseguir el sustento que socializar o en el mejor de los casos de hacen las 2 actividades al mismo tiempo, en los sectores, se percibió poca presencia de niños y de población en edad infantil, y de la misma manera se corroboro en las entrevistas, los niños están presentes al interior de los barrios y no sobre los sectores comerciales, no existe la recreación sobre los espacios públicos asociados a Transcaribe.

La sociedad caribeña, es participante de los grandes proyectos que impactan a su ciudad, se percibió la participación y conocimiento del proyecto en todos los ciudadanos, a pesar de que se entrevisto a vendedores ambulantes, personas de la calle, cuidadores de carros, palenqueras, conductores de bus, todos, sin importar su estrato social ni su condición conocen el proyecto y tienen su opinión positiva o negativa del proyecto, esta condición no se percibe de la misma forma en otro tipo de ciudades de Colombia, en donde el grado de participación de la población es bajo en este tipo de proyectos.

Otro de los aspectos que se puede extraer de las entrevistas y la manera en la que fueron llevadas, es la intolerancia y la agresividad entre ciudadanos, dependiendo del “bando” comunidad o políticos, es notoria la agresividad con que se comportan y con la que se refieren a los otros, no existen políticas de tolerancia, de comportamiento y de respeto entre opiniones, ni formas de vida, en muchos casos los mismos habitantes se mostraron en contra de la forma de vida de los mismos conciudadanos, un ejemplo es el actor administrativo quien critica la forma de apropiación del espacio público de los vendedores ambulantes, y el vendedor ambulante critica que no lo dejan trabajar, y esto se convierte en un conflicto que en muchas ocasiones termina en la cárcel.

Aspectos Físicos

Ilustración 25 Vista Cerro de la Popa con Bazurto

El espacio público como elemento físico ordenador de la ciudad según la percepción de los pobladores, comenzó a realizar su función luego de ser implementado por Transcaribe, el espacio público es percibido ahora como limpio, con materiales aptos para la movilidad y hasta la permanencia, así solo este representado por bancas, el mobiliario urbano es un elemento nuevo en escena, el cual debería hacer parte de programas de cultura ciudadana en los cuales se fomentara por ejemplo el no botar basura a la calle. Uno de los problemas percibidos es la imposibilidad de uso de ese espacio limpio, amplio y ordenado, justamente porque dentro del diseño no está considerado algún espacio de permanencia o de intercambio o de actividades económicas, todas estas quedaron relegadas a otros sectores de la ciudad o como en el caso del sector de la Matuna, los vendedores informales fueron reunidos en un edificio de la Matuna en 5 pisos sin las condiciones de localización que tenían anteriormente cobre la vía.

Aspectos Normativos

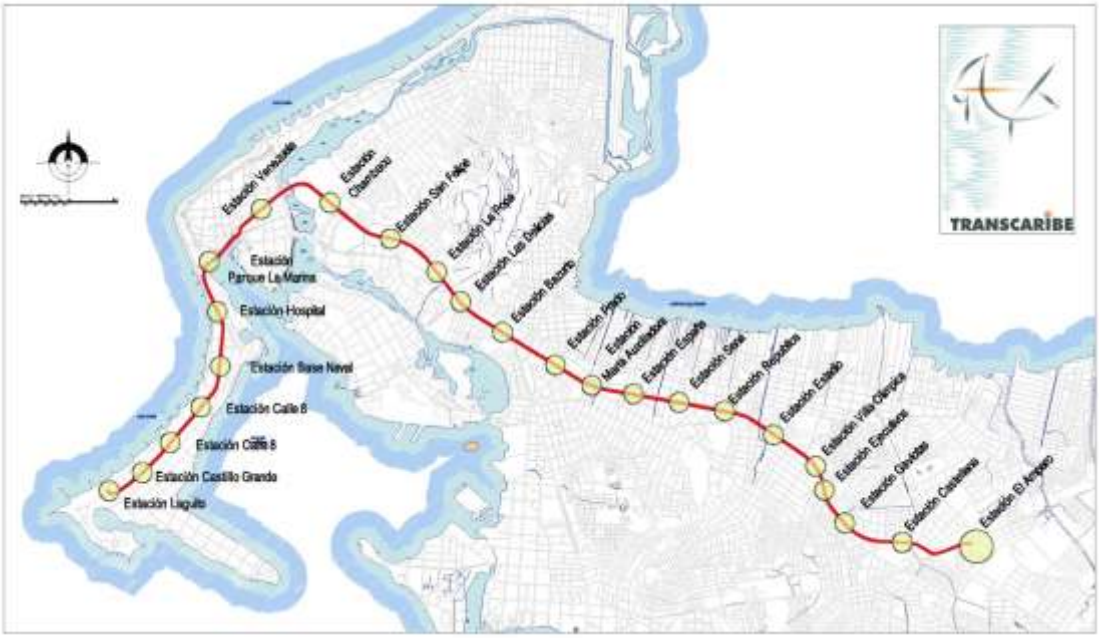
La percepción de la población frente a la normativa actual y en especial frente al manejo que le da la administración al espacio público nuevo de Transcaribe no es la más adecuada, pues la percepción es que como son espacios nuevos, no pueden ser usados ni utilizados para ningún fin diferente al de movilizar gente, en las entrevistas de la población de recoge el sentir en lo referente a que son espacios muy bonitos que

invitan por su estado a ser utilizados, pero al mismo tiempo la administración los quiere tener intactos y no existen dentro de la normativa de la ciudad programas, planes o proyectos de apropiación y uso del espacio público diferente al de movilizar personas o al de servir de marco para la actividad transportadora de Transcaribe.

4.2. DIMENSION PROYECTO TRANSCARIBE

4.2.1. GENERALIDADES

Ilustración 26 Proyecto Transcaribe



Fuente: Documento original que reposa en los archivos de la Gerencia de Transcaribe.

Cartagena para el caso de las necesidades de implantar un SITM, no es la excepción debido a las características de su transporte público: el rango de las edades de su parque automotor (más de 12 años), sobreoferta, largos tiempos de duración de los viajes urbanos, superposición de rutas, transporte informal inseguro sin especificaciones, y otros propios de la problemática son determinantes que afectan la calidad de vida y la productividad urbana. El sistema integrado de transporte masivo como solución a este conflicto urbano prevé reducir la utilización ineficiente del automóvil particular promoviendo la movilidad en los vehículos de transporte público y transportes alternativos no motorizados.

Un proyecto integrado de transporte público multimodal en el caso Cartagena repercute en la estructura y en la dinámica de la ciudad, dota de infraestructura

complementaria, recupera la calidad ambiental, incluye espacios libres públicos y privados, disminuye la congestión vehicular y el deterioro de vías y andenes, y determina en términos culturales la función social y ecológica de la propiedad, la participación en plusvalía y define el urbanismo en su función pública de equidad no solo en el acceso al servicio de movilidad sino de calidad de vida, de igual manera vincula un núcleo urbano ordenado a la región. Pero el costo en la memoria puede ser determinante, el cambio de lugares de permanencia por no lugares de transición puede ser un efecto negativo, especialmente en las áreas residenciales, sobre todo en las de bajos recursos.

4.2.1.1. DEFINICION

Que es Transcaribe?

El POT lo plantea como el conjunto de formas de transporte, incluido el acuático, y medios de transporte público colectivo urbano de pasajeros, que están en capacidad de conformar un sistema operado técnicamente, para prestar el servicio a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en condiciones de eficiencia, seguridad y economía, cubriendo un alto volumen de la demanda localizada dentro de la ciudad de Cartagena y de su área de influencia, debidamente integrado con la región.

El nuevo sistema, según el POT "estará en capacidad de integrar el modo terrestre automotor con el acuático que circulará a través de los cuerpos de agua existentes en el distrito de Cartagena, y estará basado en la implementación de corredores especializados para el transporte público, los cuales serán alimentados por rutas secundarias de menor jerarquía, garantizando equidad en la cobertura del servicio". Esto en teoría parece ser una propuesta generosa e integral que abarcaría prácticamente toda la ciudad, pero en comienzo la realidad es otra.

4.2.1.2. CARACTERISTICAS PRINCIPALES DEL SISTEMA

Corredores Prioritarios.

Los Corredores Prioritarios del Sistema Integrado de Transporte Masivo, que reunirán las condiciones técnicas de continuidad y de disponibilidad de una franja importante de terrenos, libres de construcciones, tales que faciliten su desarrollo en el mediano plazo, son:

- Eje Avenida Pedro de Heredia: Incluye la construcción de sus estaciones, plazoletas, patios y talleres, zonas de parqueo en las estaciones, intersecciones a nivel y desnivel, si es del caso, calzadas principales,

facilidades peatonales, redes de servicios públicos y todas aquellas obras necesarias para el buen funcionamiento y operación del Sistema.

- Eje Transversal 54- Avenida del Bosque: Conformado por la transversal 54 y su interrelación con las zonas industrial y portuaria del Bosque. Incluye, adicionalmente, a las vías mencionadas anteriormente, las terminales periféricas de integración, talleres y garajes asociadas a actuaciones urbanas integrales, con base en el modelo de desarrollo y en las nuevas centralidades propuestas por el Plan.

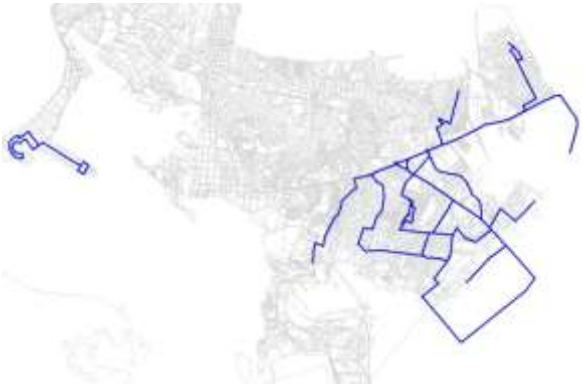
Componentes Principales del Sistema

Ilustración 27 Trazado Troncal Principal

Troncal principal: Se parte de la troncal como eje de primer orden, se estructura por la Avenida Pedro de Heredia, la Av., Venezuela y la Avenida San Martín.

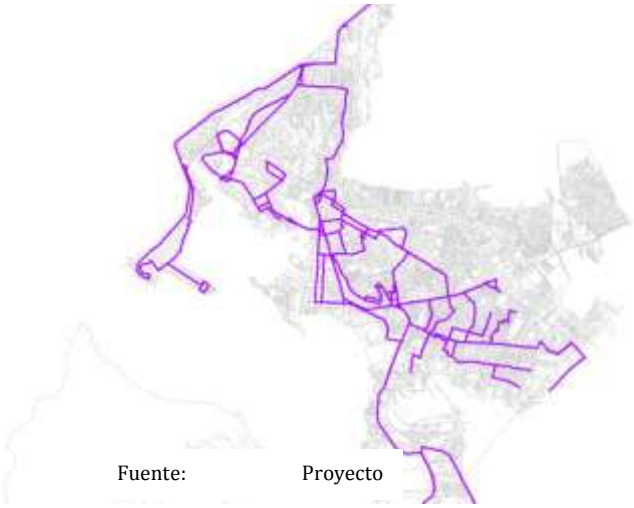
Ilustración 28 Trazado Rutas Alimentadoras del sistema

Fuente: Proyecto



Rutas Alimentadoras del Sistema: se parte del eje troncal y son aquellas rutas sobre vías secundarias que abastecen el sistema y conectan los sectores de la ciudad. Obsérvese que no se tiene considerado rutas alimentadoras hacia el norte de la ciudad

Ilustración 29 Trazado rutas complementarias al sistema



Fuente: Proyecto

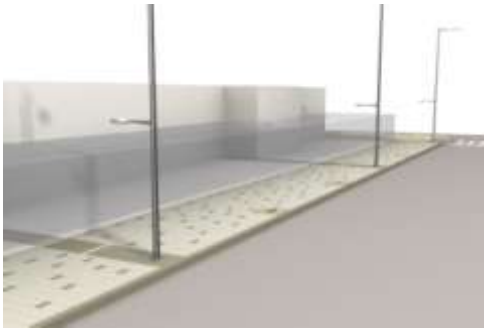
Rutas Complementarias al Sistema: Rutas sobre las demás vías de la ciudad que aunque no llegan directamente a la troncal del sistema, si abastecen y conectan todas las zonas de difícil acceso de la ciudad.

Ilustración 30 Trazado Rutas Acuáticas

Rutas acuáticas: eje de transporte proyectado en el esquema inicial de Transcaribe para integrar las zonas de Tierrabomba, Baru y demás zonas en las que el modo de transporte acuático es la mejor opción para transportarse

Fuente: Proyecto

4.2.1.3. CARACTERISTICAS DEL ESPACIO PÚBLICO PROPUESTO POR TRANSCARIBE



El espacio público propuesto por Transcaribe surge a partir de los Sistemas de Transporte Masivo que se han implantado en las ciudades colombianas, al ser una respuesta ingenieril a un problema de movilización de personas, los materiales, el mobiliario y los componentes del espacio público son genéricos para todas las ciudades y mantienen la misma línea y concepto, realizando algunas variaciones por el clima.

En la entrevista realizada al Gerente de Espacio Público de Transcaribe, Herman Bermúdez, se precisaba que la función era movilizar personas, mas no proveer espacios para permanencia de las personas, ni siquiera se contemplaba la transición de un sistema de movilidad vehicular a uno peatonal, o a la función de permanencia. Esa cualidad era precisamente de la entidad distrital, en este caso de la Gerencia de Espacio Público de la Secretaria de Planeación de Cartagena, quienes posteriormente aludieron que por ser espacio público dentro de los limites de Transcaribe correspondía precisamente a ellos hacerlo, dotarlo y ponerlo en funcionamiento para los ciudadanos.

En las imágenes se percibe la concepción de la clase de espacio público planteada por Transcaribe así como el espacio público ya implantado en el Sector de la Matuna,

en donde aun no se encuentra en funcionamiento el sistema. Es un espacio limpio, sin invasión de espacio público, pero igualmente con poca o nula arborización ni elementos que se encontraban en el “anterior” o en “lo que existía” que hacían el espacio ms agradable y placentero.

Hablando de cifras, el estimado de Transcaribe es subir el Mt2 de Espacio público por habitante, el cual antes del sistema era de XX Mt2 por Hab. Y se plantea que posterior a realizado el sistema y una vez puesto en funcionamiento sea de XX Mt2 por Hab. La pregunta aquí seria, se sube el indicador físico, pero el indicador social y de uso?.

4.2.2. ENTREVISTAS DESDE TRANSCARIBE

En la realización de las Entrevistas a Transcaribe, el Cuerpo No. 3 correspondió a la percepción de Transcaribe en los ciudadanos habitantes de cada sector. El cuerpo base de preguntas consistía en:

CUERPO 3 DIMENSION PROYECTO TRANSCARIBE
Variables Ambientales
Pregunta 24 que opina de las condiciones ambientales que trae Transcaribe en sus espacios publicos (por sector), ambientales, aire, auditivas, visuales
Pregunta 25 referente a las basuras, canecas y disposicion
Pregunta 26 conoce usted el sector de noche? En su opinion la iluminacion es poca, suficiente, mucha?
Pregunta 27 que opina del mobiliario urbano de trasncaribe? Es agradable y comodo, insuficiente, feo?
Pregunta 28 le gusta la arborizacion de Transcaribe, que opina?
Variables Fisicas
Pregunta 29 conoce usted el proyecto de transcaribe y lo que propone para la ciudad
Pregunta 30 Como ve fisicamente los espacios publicos de transcaribe?
Pregunta 31 Le gustan los espacios de transcaribe, los puede usar para lo que regularmente los usaba?
Pregunta 32 Porque si/no puede usar los espacios de Transcaribe para lo que regularmente los usaba
Variables Sociales
Pregunta 33 Que opina del proyecto transcaribe en este sector?
Pregunta 34 Participo usted en un proceso de socializacion del proyecto?
Pregunta 35 Le consultaron, pidieron su opinion en cuanto al diseño de los espacios publicos de Transcaribe? y lo vio
Pregunta 36 Usted cree que los espacios publicos de transcaribe son aptos para realizar las actividades de antes?
Pregunta 37 porque cree que los espacios publicos de Transcaribe son aptos o no para realizar las actividades de antes?

La muestra de la entrevista fue realizada a 10 personas por sector, para un total de 30 entrevistas en su totalidad, se aplico a personas con altos niveles de representatividad que pudiesen dar respuestas que agruparan la opinión de grandes grupos de población. Dentro de las mismas se selecciono personajes públicos como representantes de asociaciones de vecinos, privados como la agremiación de la cámara de comercio de Cartagena e institucionales, como los representantes de alcaldías, entidades y los referentes directamente a Transcaribe como Proyecto.

4.2.2.1. RESULTADOS

Para la lectura y tipificación de resultados, fue necesario elaborar una matriz en la cual se evaluaran las respuestas de cada variable e indicador. Para una mejor lectura y análisis se condensaron las opiniones y se tipificaron en 3 categorías definidas para cada indicador, las cuales permiten dar un panorama general de la percepción del espacio público en cada sector, por variable analizada como son: Ambiental, Física y Social.

4.2.2.1.1. Sector 1 La Matuna

Variable Ambiental

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 1 La Matuna Etapa actual Proyecto Transcaribe
Calidad del Aire	Contaminacion percibida del Aire	**Baja:** aire limpio, sin malos olores.	B
		Media: aire contaminado por determinados horarios en el dia. Malos olores.	
		Alta: aire contaminado a cualquier hora del dia. Dificultad para respirar	
		total	
Calidad Visual	Contaminacion Percibida del Paisaje	**Baja:** visual completa y limpia del paisaje, sin invasion del espacio publico, espacio agradeable.	M
		Media: visual irregular del paisaje, presencia de invasion por zonas. Presencia de vallas y avisos sin orden. Publico.deterioro	
		Alta: sin visual del Paisaje. Alta invasion del Espacio	
		total	
Disposicion de Basuras	presencia de canecas publicas en el sector.	**Si:** cuando se cuenta con canecas y con disposicion cultural adecuada de basuras.	M
		No: no hay canecas ni espacios para disposicion de basuras. No hay cultura de manejo de basuras.	
		total	
	percepcion de la disposicion de basuras	**Baja:** espacio limpio.	M
		Media: espacio con basuras pero con presencia de canecas y cultura de disposicion adecuada de basuras.	
		Alta: espacio contaminado por basuras, dispuestas en la calle, sobre espacio publico, sin cultura de manejo y disposicion adecuada de basuras.	
		total	
calidad auditiva	contaminacion percibida auditiva	**Baja:** poco ruido.	M
		Media: ruido normal de ciudad, a partir de movimiento vehicular y peatonal.	
		Alta: Presencia de alto trafico vehicular, elevados niveles de ruido.	
		total	

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 1 La Matuna Etapa actual Proyecto Transcaribe
presencia de iluminacion	iluminacion percibida por sector de estudio (horario nocturno)	**Baja:** Sector totalmente iluminado. **Media:** sector iluminado por luces de vivienda y esporadicamente luces urbanas. **Alta:** sector no iluminado. Oscuro. **total**	M
presencia de mobiliario urbano	Presencia de mobiliario ubano por percepcion	**Si:** cuando hay mobiliario y es identificado por los ciudadanos. **No:** Cuando no hay mobiliario y/o no es identificado por los ciudadanos. **total**	B
	grado de uso del mobiliario urbano	**Bajo:** presencia de mobiliario y elavado uso en percepcion. **Medio:** presencia esporadica de mobiliario y uso e identificaion de el. **Alto:** no existe mobiliario y/o no se identifica por los ciudadanos. **total**	M
presencia de arborizacion	percepcion de arborizacion en el sector	**bajo:** gran cantidad de arboles. **Media:** arboles suficientes mas no muchos. **Alto:** sin presencia de arborizacion: **total**	M
	grado de uso de la arborizacion como proteccion solar para el desarrollo de actividades de permanencia	**Bajo:** uso elevado de sombra. **Medio:**poco uso de sombra debido a otros factores. **Alto:** no uso de arborizacion por poca sombra o por inexistencia. **total**	A

Las percepciones de la variable ambiental para este sector son en su mayoría de nivel medio, ya que aunque a pesar de que la implantación del sistema cambio la cara del sector, y fue considerado como un proyecto de renovación urbana pro el impacto y los beneficios logrados, aun se presenta por ejemplo: de 10 entrevistados 6 consideraron que existía contaminación visual, establecida por percepción como media, por un proceso actual de re invasión del espacio público y traslado de los vendedores ambulantes al interior de las manzanas o en calles aledañas. La disposición de Basuras de 10 entrevistados 5 consideró que aun falta más cultura ciudadana para el uso de las canecas aunque cabe anotar que se ha mejorado en este aspecto.

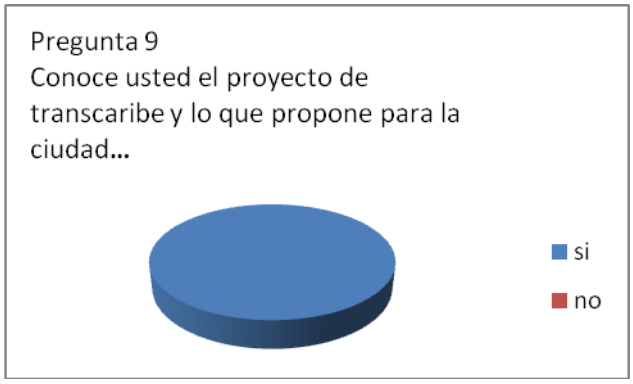
Un aspecto que si definitivamente es considerado como negativo es la falta de arborización de los espacios públicos hechos por Transcaribe, ya que es considerado un elemento fundamental en el uso y permanencia del espacio público. De 10 entrevistados 8 consideraron que no hay casi arborización y que se talaron demasiados, 9 consideraron el no usar los arboles existentes porque por su tamaño no dan sombra.

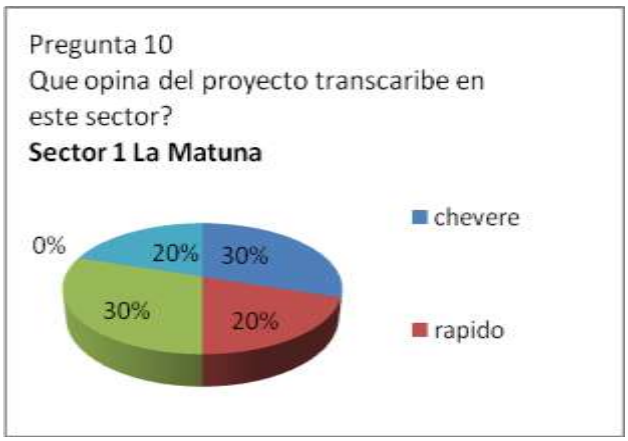
Variable Física:

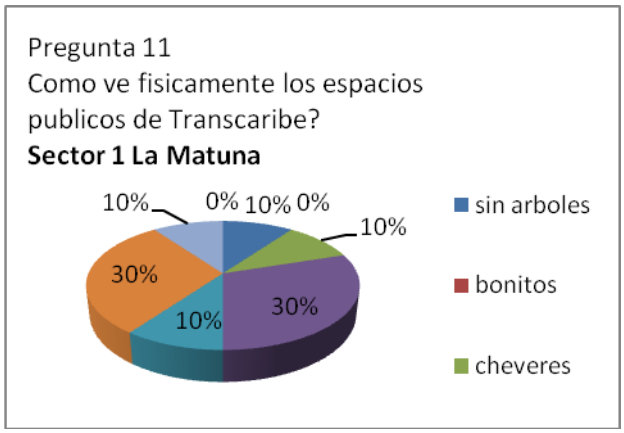
Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 1 La Matuna Etapa actual Proyecto Transcaribe
Conformacion fisica del espacio publico	grado de nocion de composicion y percepcion del espacio publico	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	M
	Percepcion de tipos de espacios publicos en el sector.	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	M
Materiales del Espacio Publico	Tipo de materiales del espacio publico	**Bajo:** Materiales aptos y adecuados para el espacio publico según la ciudad. **Medio:** Materiales varios. Sin tener caracteristicas de clima calido. **Alto:** Materiales varios. No presencia de materiales aptos para el espacio publico. Construido a partir de elementos sobrantes o artesanales. **total**	A
Conexión percibida con el Transporte Publico	Percepcion de puntos de paradero del Transporte Publico	**Bajo:** Percepcion clara de puntos especializados de acceso al Transporte Publico. **Medio:** Percepcion de toma del Transporte publico en sitios mas no en puntos especificos. **Alto:** percepcion de la no existencia de puntos ni sitios especificos para el acceso al servicio publico. puede ser "encualquier lado" **total**	M
Conexión percibida con equipamientos, actividades y usos.	Percepcion de conexión de puntos paradero con equipamientos, actividades y usos de la ciudad (EAU)	**Bajo:** Percepcion de alta conectividad del Transporte con EAU.Acceso directo **Media:** Percepcion media de conectividad del transporte publico con los EAU por distancia y accesibilidad. **Alto:** Percepcion baja por no conexión del sistema con EAU por distancia y accesibilidad. **total**	A

Dentro de la variable física, a pesar de que son espacios más amplios y cómodos, de los indicadores más problemáticos fueron la negatividad e inconformismo ante los materiales usados por Transcaribe para el Espacio público, de 10 entrevistados, 7 aludieron que no eran materiales aptos porque se Calentaban y hacían que las personas no pudiesen permaneces durante el dia en el sector porque el calor era insoportable.

Otro aspecto negativo fue la percepción de las distancias a los equipamientos, los puntos donde van a ir localizadas las estaciones en la percepción del ciudadano no concuerdan con las necesidades ni los recorridos frecuentes.





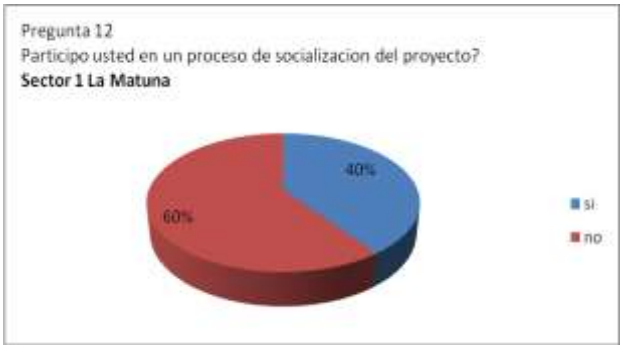


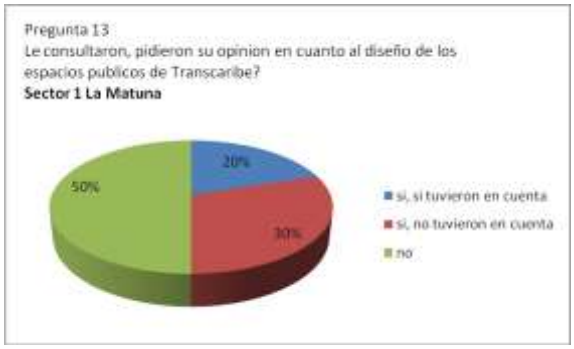
Variable Social:

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 1 La Matuna Etapa actual Proyecto Transcaribe
actividades del espacio publico	tipo de actividades que se realizan en el espacio publico	Bajo: **Grado 1:** Incluye todas las posibles según las respuestas de la entrevista) Recreacion, Actividades economicas, Vendedores informales, socializacion y encuentro, diversidad y expresiones culturales, ferias y fiestas, transito peatonal, esparcimiento. Medio: **Grado 2:** incluye solo actividades de movilidad, y de permanencia en casos puntuales como de socializacion y encuentro, actividades economicas y ventas ambulantes. Alto: **Grado 3**: las actividades solo se refieren a movilidad **total**	A
	Numero de Actividades percibidas que se daban en el espacio publico	**Bajo:** incluye actividades grado 1,2,y 3. **Medio**: incluye actividades grado 2 y 3, o acrividades grupo 1 y 2. **Alto:** incluye solo actividades del grado 3 **total**	A
percepcion de tipos de poblacion	percepcion de tipo de grupos de poblacion que permanecen según sector.	Bajo: **Grupo 1**: todos los tipos de poblacion (adultos, jovenes, niños y tercera edad) Medio: **Grupo 2:** adultos y jovenes. (sin presencia de niños). Alto: **Grupo 3:** adultos y tercera edad. **total**	M
	percepcion de tipo de grupos de poblacion que usan el espacio publico	**Bajo:** grupo 1. **Medio:** grupos 2 y 3 **Alto:** grupo 3 **total**	A
percepcion de habitabilidad y permanencia en el espacio publico	percepcion de cantidad de poblacion usuaria del espacio publico en actividades de permanencia y habitat	**Alto:** gran cantidad de poblacion. Dificil transito peatonal. Mas de 500 personas. **Medio:** Cantidad de poblacion regular, de 250 a 500 personas. Trafico medio peatonal. **Bajo:** cantidad de poblacion baja. Poco trafico peatonal. De 10 a 250 personas. **total**	M
percepcion de la calidad del espacio publico	grado de calidad del espacio publico	**Bajo: Grado 1:** calificativos positivos como espacio chevere, seguro, limpio, ordenado, agradable, ameno, nuevo. Medio: **Grupo 2 :** calificativos positivos y negativos como desordenado, inseguro, sucio, contaminado, en deterioro, invasion del espacio, no hay por donde caminar, en mal estado. Alto: **Grupo 3 :**calificativos negativos. **total**	M
percepcion de la cantidad del espacio publico	percepcion de cantidad del espacio publico	**Bajo:** percepcion de alta presencia de espacio publico con todos los componentes. **Media:** percepcion de presencia de espacio publico de componentes sencillos como andenes y parques. **Alto:** percepcion nula de espacio publico. Se identifican solo espacios de movilidad. **total**	M

La variable social al ser analizada bajo el Proyecto de Transcaribe es la que mas presenta percepciones negativas. Analizando por indicador, de los principales, de 10 personas entrevistadas 9 consideran que en los espacios de Transcaribe no les es permitido hacer ningún tipo de actividad social o de permanencia, colamente de movilidad, hacen referencia a la normatividad vigente y a que las autoridades quieren mantener despejado y limpio y actividades de permanencia son asimiladas con suciedad e invasión.

De 10 entrevistados 8 aludieron que no eran espacios para todo tipo de personas, ya que no presentaban seguridad alguna para los niños ni para los ancianos, de 10 entrevistados 6 aludieron que percibían más espacio público en el sector, mejores sensaciones y 7 aludieron que el espacio público creado por Transcaribe solo se componía por andenes y una que otra plaza pequeña.





Ante la pregunta si al entrevistado le gustaban los espacios de Transcaribe, y los podía usar para los que regularmente los usaba, la respuesta es en un 70% si, que luego se desglosa en opiniones como que son bonitos pero no dejan hacer nada, espacios prohibidos, en general, la negación ante el espacio corresponde mas a una normatividad que a una variable social, física o ambiental.

4.2.2.1.2. Sector 2 Bazurto

Variable Ambiental

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 2 Bazurto Etapa actual Proyecto Transcaribe
Calidad del Aire	Contaminacion percibida del Aire	**Baja:** aire limpio, sin malos olores. **Media:** aire contaminado por determinados horarios en el dia. Malos olores. **Alta:** aire contaminado a cualquier hora del dia. Dificultad para respirar **total**	A
Calidad Visual	Contaminacion Percibida del Paisaje	**Baja:** visual completa y limpia del paisaje, sin invasion del espacio publico, espacio agradeable. **Media:** visual irregular del paisaje, presencia de invasion por zonas. Presencia de vallas y avisos sin orden. Publico.deterioro **Alta:** sin visual del Paisaje. Alta invasion del Espacio **total**	A
Disposicion de Basuras	presencia de canecas publicas en el sector.	**Si:** cuando se cuenta con canecas y con disposicion cultural adecuada de basuras. **No:** no hay canecas ni espacios para disposicion de basuras. No hay cultura de manejo de basuras. **total**	B
	percepcion de la disposicion de basuras	**Baja:** espacio limpio. **Media:** espacio con basuras pero con presencia de canecas y cultura de disposicion adecuada de basuras. **Alta:** espacio contaminado por basuras, dispuestas en la calle, sobre espacio publico, sin cultura de manejo y disposicion adecuada de basuras. **total**	M
calidad auditiva	contaminacion percibida auditiva	**Baja:** poco ruido. **Media:** ruido normal de ciudad, a partir de movimiento vehicular y peatonal. **Alta:** Presencia de alto trafico vehicular, elevados niveles de ruido. **total**	A
presencia de iluminacion	iluminacion percibida por sector de estudio (horario nocturno)	**Baja:** Sector totalmente iluminado. **Media:** sector iluminado por luces de vivienda y esporadicamente luces urbanas. **Alta:** sector no iluminado. Oscuro. **total**	M

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 2 Bazurto Etapa actual Proyecto Transcaribe
presencia de mobiliario urbano	Presencia de mobiliario ubano por percepcion	**Si:** cuando hay mobiliario y es identificado por los ciudadanos. **No:** Cuando no hay mobiliario y/o no es identificado por los ciudadanos. **total**	M
	grado de uso del mobiliario urbano	**Bajo:** presencia de mobiliario y elavado uso en percepcion. **Medio:** presencia esporadica de mobiliario y uso e identificaion de el. **Alto:** no existe mobiliario y/o no se identifica por los ciudadanos. **total**	A
presencia de arborizacion	percepcion de arborizacion en el sector	**bajo:** gran cantidad de arboles. **Media:** arboles suficientes mas no muchos. **Alto:** sin presencia de arborizacion: **total**	M
	grado de uso de la arborizacion como proteccion solar para el desarrollo de actividades de permanencia	**Bajo:** uso elevado de sombra. **Medio:**poco uso de sombra debido a otros factores. **Alto:** no uso de arborizacion por poca sombra o por inexistencia. **total**	A

En el sector de Bazurto la percepción ambiental del Proyecto Transcaribe, al aun no ser construido y encontrarse solo en la fase de diseños, se ve muy parcializada por las condiciones actuales del sector en cuanto a elevados grados de contaminación, de 10 entrevistados 9 creen que el Proyecto Transcaribe no mejorara las condiciones ambientales, ya que estas aparte de que llevan mucho tiempo en el sector, son producto de la actividad del mercado que no está relacionada con el Transporte Masivo, y creen que también influye significativamente la cultura de las personas que trabajan y permanecen allí en las que los hábitos de disposición de basuras, orden y limpieza no están consideradas como prioridades.

De 10 entrevistados, los 10 piensan que mientras el mercado permanezca en ese punto, a pesar de que Transcaribe limpiara y proveerá un espacio con mejores calidades, las condiciones ambientales son cambiaran en el sector.

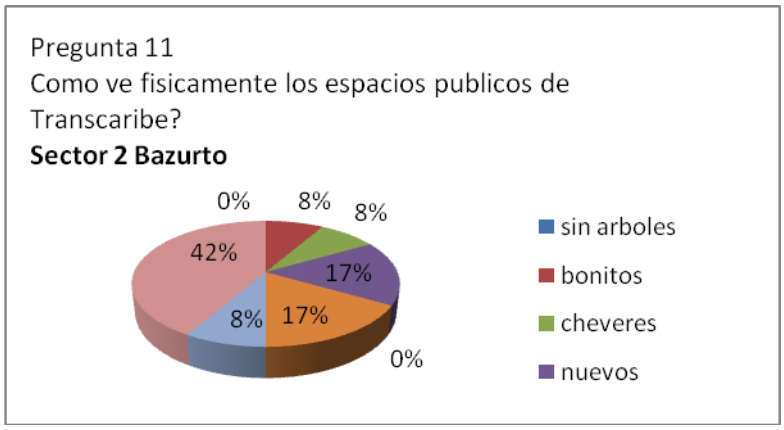
Otro factor importante como la arborización que actualmente es casi inexistente en el sector, no se percibe que se vaya a realizar, ya que siempre relacionan lo que podría ser Transcaribe en Bazurto con lo que es en el sector de La Matuna, el cual no cuenta con arborización suficiente.

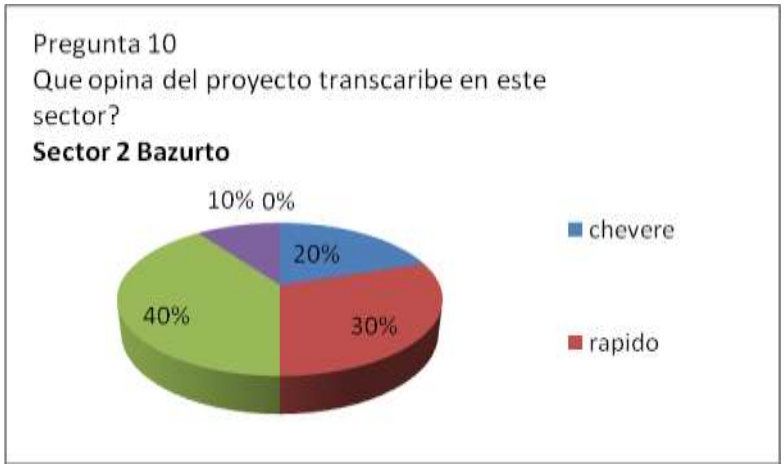
Variable Física

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 2 Bazurto Etapa actual Proyecto Transcaribe
Conformacion fisica del espacio publico	grado de nocion de composicion y percepcion del espacio publico	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	M
	Percepcion de tipos de espacios publicos en el sector.	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	M
Materiales del Espacio Publico	Tipo de materiales del espacio publico	**Bajo:** Materiales aptos y adecuados para el espacio publico según la ciudad. **Medio:** Materiales varios. Sin tener caracteristicas de clima calido. **Alto:** Materiales varios. No presencia de materiales aptos para el espacio publico. Construido a partir de elementos sobrantes o artesanales. **total**	A
Conexión percibida con el Transporte Publico	Percepcion de puntos de paradero del Transporte Publico	**Bajo:** Percepcion clara de puntos especializados de acceso al Transporte Publico. **Medio:** Percepcion de toma del Transporte publico en sitios mas no en puntos especificos. **Alto:** percepcion de la no existencia de puntos ni sitios especificos para el acceso al servicio publico. puede ser "encualquier lado" **total**	M
Conexión percibida con equipamientos, actividades y usos.	Percepcion de conexión de puntos paradero con equipamientos, actividades y usos de la ciudad (EAU)	**Bajo:** Percepcion de alta conectividad del Transporte con EAU.Acceso directo **Media:** Percepcion media de conectividad del transporte publico con los EAU por distancia y accesibilidad. **Alto:** Percepcion baja por no conexión del sistema con EAU por distancia y accesibilidad. **total**	M

En la variable física aplicada al sector de Bazurto se construye la percepción del proyecto a partir de lo que se conoce por los procesos de socialización y por las características del construido en el sector de la Matuna, al ser un proyecto en etapa de diseño, la variable física adquiere un tono de prospectiva..Como será el proyecto? Y en base a eso se construye la percepción de cada entrevistado.

Como características principales encontradas, en la variable física, el indicador materiales, no se piensa que los materiales que van a utilizar en la construcción sean los apropiados. En características como accesibilidad, también se encuentra cierta resistencia a la localización de las estaciones. De 10 entrevistados 7 piensan que las estaciones no corresponden a los sitios de paradero. De 10 entrevistados 8 piensan que las obras de infraestructura físicas y el proyecto en si no coincide con lo que hay, en cuanto a actividad y usos. La percepción de Transcaribe es un Proyecto de “tumbar y hacer de nuevo”.





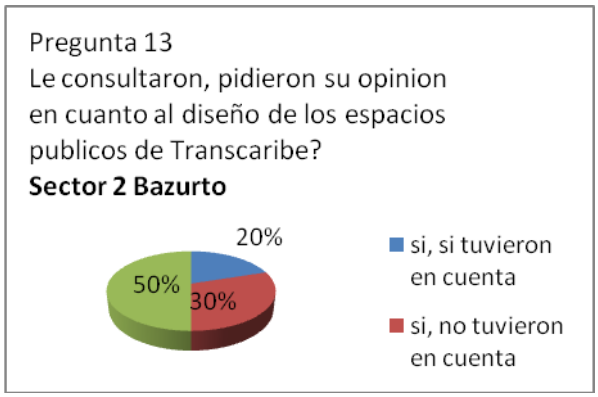
Variable Social

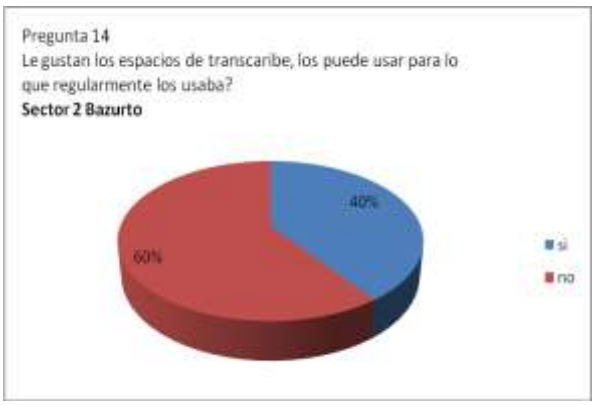
Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 2 Bazurto Etapa actual Proyecto Transcaribe
actividades del espacio publico	tipo de actividades que se realizan en el espacio publico	Bajo: **Grado 1:** Incluye todas las posibles según las respuestas de la entrevista) Recreacion, Actividades economicas, Vendedores informales, socializacion y encuentro, diversidad y expresiones culturales, ferias y fiestas, transito peatonal, esparcimiento.	A
		Medio: **Grado 2:** incluye solo actividades de movilidad, y de permanencia en casos puntuales como de socializacion y encuentro, actividades economicas y ventas ambulantes.	
		Alto: **Grado 3**: las actividades solo se refieren a movilidad	
		total	
	Numero de Actividades percibidas que se daban en el espacio publico	**Bajo:** incluye actividades grado 1,2,y 3.	A
		Medio: incluye actividades grado 2 y 3, o acrividades grupo 1 y 2.	
		Alto: incluye solo actividades del grado 3	
		total	
percepcion de tipos de poblacion	percepcion de tipo de grupos de poblacion que permanecen según sector.	Bajo: **Grupo 1**: todos los tipos de poblacion (adultos, jovenes, niños y tercera edad)	M
		Medio: **Grupo 2:** adultos y jovenes. (sin presencia de niños).	
		Alto: **Grupo 3:** adultos y tercera edad.	
		total	
	percepcion de tipo de grupos de poblacion que usan el espacio publico	**Bajo:** grupo 1.	M
		Medio: grupos 2 y 3	
		Alto: grupo 3	
		total	
percepcion de habitabilidad y permanencia en el espacio publico	percepcion de cantidad de poblacion usuaria del espacio publico en actividades de permanencia y habitat	**Alto:** gran cantidad de poblacion. Dificil transito peatonal. Mas de 500 personas.	M
		Medio: Cantidad de poblacion regular, de 250 a 500 personas. Trafico medio peatonal.	
		Bajo: cantidad de poblacion baja. Poco trafico peatonal. De 10 a 250 personas.	
		total	
percepcion de la calidad del espacio publico	grado de calidad del espacio publico	**Bajo: Grado 1:** calificativos positivos como espacio chevere, seguro, limpio, ordenado, agradable, ameno, nuevo.	A
		Medio: **Grupo 2 :** calificativos positivos y negativos como desordenado, inseguro, sucio, contaminado, en deterioro, invasion del espacio, no hay por donde caminar, en mal estado.	
		Alto: **Grupo 3 :**calificativos negativos.	
		total	
percepcion de la cantidad del espacio publico	percepcion de cantidad del espacio publico	**Bajo:** percepcion de alta presencia de espacio publico con todos los componentes.	A
		Media: percepcion de presencia de espacio publico de componentes sencillos como andenes y parques.	
		Alto: percepcion nula de espacio publico. Se identifican solo espacios de movilidad.	
		total	

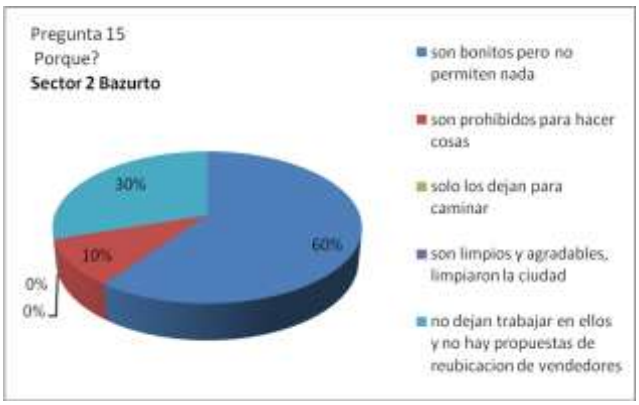
La variable social, respecto al sector de Bazurto es de las más afectadas y percibidas como negativa por la población, de 10 entrevistados, los 10 coincidieron en que no podrían efectuar las mismas actividades que hacían antes de Transcaribe, y que la propuesta solo se refería a espacios de movilidad y transporte, mas no de permanencia.

De 10 entrevistados, 9 coincidieron en que la calidad del espacio público así como la cantidad a pesar de pasar el sistema será negativa por las condiciones de Bazurto como plaza de mercado y comercio.

La más alta preocupación, pues de 10 entrevistados los diez coincidieron fue en las actividades que regularmente hacían en el sector no iban a poder ser realizadas, pero lo peor en su percepción era que no existían ni planes ni programas de reasentamiento ni reubicación para toda esta población.







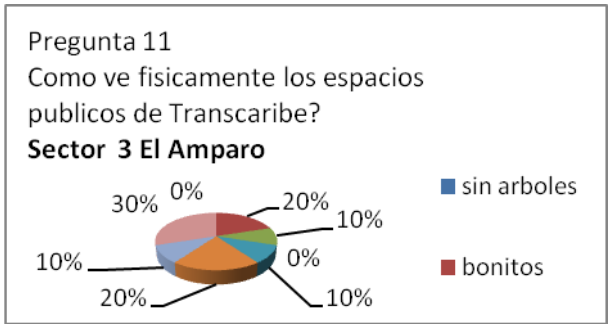
4.2.2.1.3. Sector 3 El Amparo

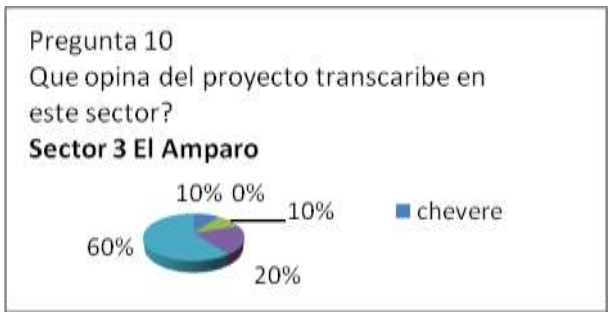
Variable Ambiental

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 3 El Amparo Etapa actual Proyecto Transcaribe
Calidad del Aire	Contaminacion percibida del Aire	**Baja:** aire limpio, sin malos olores. **Media:** aire contaminado por determinados horarios en el dia. Malos olores. **Alta:** aire contaminado a cualquier hora del dia. Dificultad para respirar **total**	M
Calidad Visual	Contaminacion Percibida del Paisaje	**Baja:** visual completa y limpia del paisaje, sin invasion del espacio publico, espacio agradeable. **Media:** visual irregular del paisaje, presencia de invasion por zonas. Presencia de vallas y avisos sin orden. Publico.deterioro **Alta:** sin visual del Paisaje. Alta invasion del Espacio **total**	M
Disposicion de Basuras	presencia de canecas publicas en el sector.	**Si:** cuando se cuenta con canecas y con disposicion cultural adecuada de basuras. **No:** no hay canecas ni espacios para disposicion de basuras. No hay cultura de manejo de basuras. **total**	M
	percepcion de la disposicion de basuras	**Baja:** espacio limpio. **Media:** espacio con basuras pero con presencia de canecas y cultura de disposicion adecuada de basuras. **Alta:** espacio contaminado por basuras, dispuestas en la calle, sobre espacio publico, sin cultura de manejo y disposicion adecuada de basuras. **total**	M
calidad auditiva	contaminacion percibida auditiva	**Baja:** poco ruido. **Media:** ruido normal de ciudad, a partir de movimiento vehicular y peatonal. **Alta:** Presencia de alto trafico vehicular, elevados niveles de ruido. **total**	M
presencia de iluminacion	iluminacion percibida por sector de estudio (horario nocturno)	**Baja:** Sector totalmente iluminado. **Media:** sector iluminado por luces de vivienda y esporadicamente luces urbanas. **Alta:** sector no iluminado. Oscuro. **total**	M

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 3 El Amparo Etapa actual Proyecto Transcaribe
presencia de mobiliario urbano	Presencia de mobiliario ubano por percepcion	**Si:** cuando hay mobiliario y es identificado por los ciudadanos. **No:** Cuando no hay mobiliario y/o no es identificado por los ciudadanos. **total**	A
	grado de uso del mobiliario urbano	**Bajo:** presencia de mobiliario y elavado uso en percepcion. **Medio:** presencia esporadica de mobiliario y uso e identificaion de el. **Alto:** no existe mobiliario y/o no se identifica por los ciudadanos. **total**	B
presencia de arborizacion	percepcion de arborizacion en el sector	**bajo:** gran cantidad de arboles. **Media:** arboles suficientes mas no muchos. **Alto:** sin presencia de arborizacion: **total**	A
	grado de uso de la arborizacion como proteccion solar para el desarrollo de actividades de permanencia	**Bajo:** uso elevado de sombra. **Medio:**poco uso de sombra debido a otros factores. **Alto:** no uso de arborizacion por poca sombra o por inexistencia. **total**	A

Variable física:





Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 3 El Amparo Etapa actual Proyecto Transcaribe
Conformacion fisica del espacio publico	grado de nocion de composicion y percepcion del espacio publico	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	A
	Percepcion de tipos de espacios publicos en el sector.	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	M
Materiales del Espacio Publico	Tipo de materiales del espacio publico	**Bajo:** Materiales aptos y adecuados para el espacio publico según la ciudad. **Medio:** Materiales varios. Sin tener caracteristicas de clima calido. **Alto:** Materiales varios. No presencia de materiales aptos para el espacio publico. Construido a partir de elementos sobrantes o artesanales. **total**	M
Conexión percibida con el Transporte Publico	Percepcion de puntos de paradero del Transporte Publico	**Bajo:** Percepcion clara de puntos especializados de acceso al Transporte Publico. **Medio:** Percepcion de toma del Transporte publico en sitios mas no en puntos especificos. **Alto:** percepcion de la no existencia de puntos ni sitios especificos para el acceso al servicio publico. puede ser "encualquier lado" **total**	M
Conexión percibida con equipamientos, actividades y usos.	Percepcion de conexión de puntos paradero con equipamientos, actividades y usos de la ciudad (EAU)	**Bajo:** Percepcion de alta conectividad del Transporte con EAU.Acceso directo **Media:** Percepcion media de conectividad del transporte publico con los EAU por distancia y accesibilidad. **Alto:** Percepcion baja por no conexión del sistema con EAU por distancia y accesibilidad. **total**	A

Variable Social

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 3 El Amparo Etapa actual Proyecto Transcaribe
actividades del espacio publico	tipo de actividades que se realizan en el espacio publico	Bajo: **Grado 1:** Incluye todas las posibles según las respuestas de la entrevista) Recreacion, Actividades economicas, Vendedores informales, socializacion y encuentro, diversidad y expresiones culturales, ferias y fiestas, transito peatonal, esparcimiento.	A
		Medio: **Grado 2:** incluye solo actividades de movilidad, y de permanencia en casos puntuales como de socializacion y encuentro, actividades economicas y ventas ambulantes.	
		Alto: **Grado 3**: las actividades solo se refieren a movilidad	
		total	
	Numero de Actividades percibidas que se daban en el espacio publico	**Bajo:** incluye actividades grado 1,2,y 3.	A
		Medio: incluye actividades grado 2 y 3, o acrividades grupo 1 y 2.	
		Alto: incluye solo actividades del grado 3	
		total	
percepcion de tipos de poblacion	percepcion de tipo de grupos de poblacion que permanecen según sector.	Bajo: **Grupo 1**: todos los tipos de poblacion (adultos, jovenes, niños y tercera edad)	M
		Medio: **Grupo 2:** adultos y jovenes. (sin presencia de niños).	
		Alto: **Grupo 3:** adultos y tercera edad.	
		total	
	percepcion de tipo de grupos de poblacion que usan el espacio publico	**Bajo:** grupo 1.	A
		Medio: grupos 2 y 3	
		Alto: grupo 3	
		total	
percepcion de habitabilidad y permanencia en el espacio publico	percepcion de cantidad de poblacion usuaria del espacio publico en actividades de permanencia y habitat	**Alto:** gran cantidad de poblacion. Dificil transito peatonal. Mas de 500 personas.	M
		Medio: Cantidad de poblacion regular, de 250 a 500 personas. Trafico medio peatonal.	
		Bajo: cantidad de poblacion baja. Poco trafico peatonal. De 10 a 250 personas.	
		total	
percepcion de la calidad del espacio publico	grado de calidad del espacio publico	**Bajo: Grado 1:** calificativos positivos como espacio chevere, seguro, limpio, ordenado, agradable, ameno, nuevo.	A
		Medio: **Grupo 2 :** calificativos positivos y negativos como desordenado, inseguro, sucio, contaminado, en deterioro, invasion del espacio, no hay por donde caminar, en mal estado.	
		Alto: **Grupo 3 :**calificativos negativos.	
		total	
percepcion de la cantidad del espacio publico	percepcion de cantidad del espacio publico	**Bajo:** percepcion de alta presencia de espacio publico con todos los componentes.	A
		Media: percepcion de presencia de espacio publico de componentes sencillos como andenes y parques.	
		Alto: percepcion nula de espacio publico. Se identifican solo espacios de movilidad.	
		total	

4.2.3. ANALISIS DE VARIABLES E INDICADORES EN LA DIMENSION PROYECTO TRANSCARIBE Y POR SECTOR DE ESTUDIO

MATRIZ DE RESULTADOS CONSOLIDADOS POR VARIABLE DE ANALISIS			
Variable	Proyecto Transcaribe		
	Sector 1	Sector 2	Sector 3
Variable Ambiental	21	16	18
Variable Fisica	8	9	8
Variable Social	11	10	9

La Matriz de resultados consolidados se realizo a partir de la asignación de un numero en un rango 1-2-3 según rango alto, medio, bajo, luego según el puntaje la sumatoria y posterior tabulación de resultados dio como resultado el promedio por variable y por sector. Se lee de acuerdo a:

	VARIABLES		
	V.A.	V.F.	V.S.
ALTO	DE 1 A 10	DE 1 A 5	DE 1 A 7
MEDIO	DE 11 A 20	DE 6 A 10	DE 8 A 14
BAJO	DE 21 A 30	DE 11 A 15	DE 15 A 21

4.2.4. CONCLUSIONES DE LA DIMENSION PROYECTO TRANSCARIBE

Conclusiones preliminares:

1. El espacio público Propuesto por Transcaribe en su variable ambiental de un 100% equivalente a un ambiente totalmente sano, con bajos o nulos niveles de contaminación, con manejo adecuado de basuras y todas las demás características positivas, comparando los resultados de los 3 sectores, la variable ambiental en percepción de los entrevistados alcanza un nivel medio representando por el 61%.

2. El espacio público propuesto por Transcaribe en su variable física, de un 100% equivalente a un espacio público físico agradable, con materiales aptos, con todos los componentes, no solo referido a andenes y todas las demás características positivas comparando los resultados de los 3 sectores, la

variable física en percepción de los entrevistados alcanza un nivel medio con 55%.

3. El espacio público propuesto por Transcaribe en su Variable social, de un 100% equivalente a un uso social activo con todas las posibilidades de uso, para toda la población existente y todas las demás características positivas, alcanza un nivel medio alto con el 45%.

Al analizar los datos finales de las entrevistas se visualiza que en la percepción de los entrevistados Transcaribe presenta más problemas y percepciones negativas en su variable social, seguida por la física y luego la ambiental.

CAPITULO 5

5. ARTICULACION DE INFORMACION

En el presente capitulo se pretende articular las 2 dimensiones analizadas, no solo en cuanto a variables e indicadores, sino también en cuanto a resultados obtenidos.
Para la realización de la articulación de información se procedió a diseñar una matriz completa de análisis que incluyera todas las variables e indicadores y los resultados comparativos obtenidos tanto en la dimensión histórica como en el análisis del proyecto Transcaribe.

A continuación se presentan los análisis realizados con el fin de validar la hipótesis de investigación:

5.1. ANALISIS COMPARADO DE RESULTADOS HISTORICOS CON RESULTADOS DE TRANSCARIBE POR VARIABLES E INDICADORES

Matriz de análisis comparativo total:
La matriz realizada se encuentra dentro de los anexos del presente documento.

Comparación Sector 1

Variable Ambiental
Para la comparación del sector 1 se tomaran los principales aspectos ambientales. Para una mejor comprensión favor remitirse a la matriz de comparación total en anexos.

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 1 La Matuna			Sector 1 La Matuna
			Evolucion Historica			Etapa actual
			Etapa 1 s.XV a s. XVII	Etapa 2 s. XVIII a s. XI	Etapa 3 s. XX	Proyecto Transcaribe
Calidad del Aire	Contaminacion percibida del Aire	**Baja:** aire limpio, sin malos olores. **Media:** aire contaminado por determinados horarios en el dia. Malos olores. **Alta:** aire contaminado a cualquier hora del dia. Dificultad para respirar **total**	A	A	M	B
Calidad Visual	Contaminacion Percibida del Paisaje	**Baja:** visual completa y limpia del paisaje, sin invasion del espacio publico, espacio agradeable. **Media:** visual irregular del paisaje, presencia de invasion por zonas. Presencia de vallas y avisos sin orden. Publico.deterioro **Alta:** sin visual del Paisaje. Alta invasion del Espacio **total**	B	M	M	M

Al comparar los resultados de la percepción histórica con los resultados obtenidos por la percepción del proyecto Transcaribe, se puede afirmar que el el sector de la Matuna, la percepción de la contaminación referida al aire ha mejorado sustancialmente con la implantación del proyecto Transcaribe. Así mismo la calidad visual, se podría considerar que se ha mantenido en similares condiciones a través del tiempo y no ha sufrido mayores variaciones con el Proyecto de Transcaribe.

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 1 La Matuna			Sector 1 La Matuna
			Evolucion Historica			Etapa actual
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Proyecto Transcaribe
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. XIX	s. XX	
Disposicion de Basuras	presencia de canecas publicas en el sector.	**Si:** cuando se cuenta con canecas y con disposicion cultural adecuada de basuras. **No:** no hay canecas ni espacios para disposicion de basuras. No hay cultura de manejo de basuras. **total**	A	A	A	M
	percepcion de la disposicion de basuras	**Baja:** espacio limpio. **Media:** espacio con basuras pero con presencia de canecas y cultura de disposicion adecuada de basuras. **Alta:** espacio contaminado por basuras, dispuestas en la calle, sobre espacio publico, sin cultura de manejo y disposicion adecuada de basuras. **total**	A	M	M	M

El manejo de basuras ha sido otro factor importante en el análisis comparativo y que ha sufrido cambios a raíz de la implementación de Transcaribe, de ser un sector netamente negativo, sin presencia de canecas y mala disposición de basuras, se ha convertido en un mejor sector, aunque aún falta por mejorar según percepción de ciudadanos.

Variable Física

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 1 La Matuna			Sector 1 La Matuna
			Evolucion Historica			Etapa actual
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Proyecto Transcaribe
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. XIX	s. XX	
Conformacion fisica del espacio publico	grado de nocion de composicion y percepcion del espacio publico	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	A	M	M	M
	Percepcion de tipos de espacios publicos en el sector.	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	A	M	M	M
Conexión percibida con equipamientos, actividades y usos.	Percepcion de conexión de puntos paradero con equipamientos, actividades y usos de la ciudad (EAU)	**Bajo:** Percepcion de alta conectividad del Transporte con EAU.Acceso directo **Media:** Percepcion media de conectividad del transporte publico con los EAU por distancia y accesibilidad. **Alto:** Percepcion baja por no conexión del sistema con EAU por distancia y accesibilidad. **total**	B	M	M	A

Dentro de la Variable física se resalta la percepción de los componentes del espacio público los cuales están referidos a andenes, parques y/o plazas, situación que no se ha visto modificada sustancialmente por el Proyecto Transcaribe.

Variable Social

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 1 La Matuna			Sector 1 La Matuna
			Evolucion Historica			Etapa actual
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Proyecto Transcaribe
actividades del espacio publico	Numero de Actividades percibidas que se daban en el espacio publico	**Bajo:** incluye actividades grado 1,2,y 3. **Medio**: incluye actividades grado 2 y 3, o acrividades grupo 1 y 2. **Alto:** incluye solo actividades del grado 3 **total**	B	B	B	A
percepcion de tipos de poblacion	percepcion de tipo de grupos de poblacion que permanecen según sector.	Bajo: **Grupo 1**: todos los tipos de poblacion (adultos, jovenes, niños y tercera edad) Medio: **Grupo 2:** adultos y jovenes. (sin presencia de niños). Alto: **Grupo 3:** adultos y tercera edad. **total**	B	M	M	M
	percepcion de tipo de grupos de poblacion que usan el espacio publico	**Bajo:** grupo 1. **Medio:** grupos 2 y 3 **Alto:** grupo 3 **total**	B	B	M	A
percepcion de habitabilidad y permanencia en el espacio publico	percepcion de cantidad de poblacion usuaria del espacio publico en actividades de permanencia y habitat	**Alto:** gran cantidad de poblacion. Dificil transito peatonal. Mas de 500 personas. **Medio:** Cantidad de poblacion regular, de 250 a 500 personas. Trafico medio peatonal. **Bajo:** cantidad de poblacion baja. Poco trafico peatonal. De 10 a 250 personas. **total**	B	B	M	M

Dentro de la variable social, se analiza la disminución de percepción de actividades realizadas en el espacio público, mientras que "antes" se realizaban todo tipo de actividades dentro de las relacionadas en el indicador, luego del Proyecto Transcaribe se percibe que se pueden realizar menos, a pesar de que sea un espacio mas limpio y con mejores condiciones físicas.

Comparación Sector 2

Variable Ambiental

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 2 Bazurto			Sector 2 Bazurto
			Evolucion Historica			Etapa actual
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Proyecto Transcaribe
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. X	s. XX	
Calidad del Aire	Contaminacion percibida del Aire	**Baja:** aire limpio, sin malos olores. **Media:** aire contaminado por determinados horarios en el dia. Malos olores. **Alta:** aire contaminado a cualquier hora del dia. Dificultad para respirar **total**	B	M	A	A
Calidad Visual	Contaminacion Percibida del Paisaje	**Baja:** visual completa y limpia del paisaje, sin invasion del espacio publico, espacio agradeable. **Media:** visual irregular del paisaje, presencia de invasion por zonas. Presencia de vallas y avisos sin orden. Publico.deterioro **Alta:** sin visual del Paisaje. Alta invasion del Espacio **total**	B	M	A	A

Dentro de la Variable ambiental se analiza la percepción negativa actual y proyectada a que el Proyecto Transcaribe no mejorara las condiciones ambientales de contaminación del aire y visual.

Variable Física

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 2 Bazurto			Sector 2 Bazurto
			Evolucion Historica			Etapa actual
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Proyecto Transcaribe
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. X	s. XX	
Conformacion fisica del espacio publico	grado de nocion de composicion y percepcion del espacio publico	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	A	M	A	M
	Percepcion de tipos de espacios publicos en el sector.	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	A	M	A	M
Materiales del Espacio Publico	Tipo de materiales del espacio publico	**Bajo:** Materiales aptos y adecuados para el espacio publico según la ciudad. **Medio:** Materiales varios. Sin tener caracteristicas de clima calido. **Alto:** Materiales varios. No presencia de materiales aptos para el espacio publico. Construido a partir de elementos sobrantes o artesanales. **total**	M	B	B	A

Variable Social

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 2 Bazurto			Sector 2 Bazurto
			Evolucion Historica			Etapa actual
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Proyecto Transcaribe
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. X	s. XX	
actividades del espacio publico	tipo de actividades que se realizan en el espacio publico	Bajo: **Grado 1:** Incluye todas las posibles según las respuestas de la entrevista) Recreacion, Actividades economicas, Vendedores informales, socializacion y encuentro, diversidad y expresiones culturales, ferias y fiestas, transito peatonal, esparcimiento. Medio: **Grado 2:** incluye solo actividades de movilidad, y de permanencia en casos puntuales como de socializacion y encuentro, actividades economicas y ventas ambulantes. Alto: **Grado 3**: las actividades solo se refieren a movilidad **total**	B	B	M	A
	Numero de Actividades percibidas que se daban en el espacio publico	**Bajo:** incluye actividades grado 1,2,y 3. **Medio**: incluye actividades grado 2 y 3, o acrividades grupo 1 y 2. **Alto:** incluye solo actividades del grado 3 **total**	B	B	M	A

Comparación Sector 3

Variable Ambiental

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 3 El Amparo			Sector 3 El Amparo
			Evolucion Historica			Etapa actual
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Proyecto Transcaribe
			s.XV a s. XVI	s. XVIII a s. X	s. XX	
Calidad del Aire	Contaminacion percibida del Aire	**Baja:** aire limpio, sin malos olores. **Media:** aire contaminado por determinados horarios en el dia. Malos olores. **Alta:** aire contaminado a cualquier hora del dia. Dificultad para respirar **total**	B	B	M	M
Calidad Visual	Contaminacion Percibida del Paisaje	**Baja:** visual completa y limpia del paisaje, sin invasion del espacio publico, espacio agradeable. **Media:** visual irregular del paisaje, presencia de invasion por zonas. Presencia de vallas y avisos sin orden. Publico.deterioro **Alta:** sin visual del Paisaje. Alta invasion del Espacio **total**	B	B	B	M

Variable Física

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 3 El Amparo			Sector 3 El Amparo
			Evolucion Historica			Etapa actual
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Proyecto Transcaribe
			s.XV a s. XVI	s. XVIII a s. X	s. XX	
Conformacion fisica del espacio publico	grado de nocion de composicion y percepcion del espacio publico	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	A	M	M	A
	Percepcion de tipos de espacios publicos en el sector.	**Alto:** solo andenes. **Medio:** Solo andenes, parques y/o plazas. **Bajo:** todos los componentes del espacio publico. **total**	A	M	B	M
Materiales del Espacio Publico	Tipo de materiales del espacio publico	**Bajo:** Materiales aptos y adecuados para el espacio publico según la ciudad. **Medio:** Materiales varios. Sin tener caracteristicas de clima calido. **Alto:** Materiales varios. No presencia de materiales aptos para el espacio publico. Construido a partir de elementos sobrantes o artesanales. **total**	M	B	B	M

Variable Social

Variables	Indicadores	Tabla de valor de indicadores	Sector 3 El Amparo			Sector 3 El Amparo
			Evolucion Historica			Etapa actual
			Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Proyecto Transcaribe
			s.XV a s. XVII	s. XVIII a s. X	s. XX	
actividades del espacio publico	tipo de actividades que se realizan en el espacio publico	Bajo: **Grado 1:** Incluye todas las posibles según las respuestas de la entrevista) Recreacion, Actividades economicas, Vendedores informales, socializacion y encuentro, diversidad y expresiones culturales, ferias y fiestas, transito peatonal, esparcimiento.	B	B	B	A
		Medio: **Grado 2:** incluye solo actividades de movilidad, y de permanencia en casos puntuales como de socializacion y encuentro, actividades economicas y ventas ambulantes.				
		Alto: **Grado 3**: las actividades solo se refieren a movilidad				
		total				
	Numero de Actividades percibidas que se daban en el espacio publico	**Bajo:** incluye actividades grado 1,2,y 3.	B	B	B	A
		Medio: incluye actividades grado 2 y 3, o acrividades grupo 1 y 2.				
		Alto: incluye solo actividades del grado 3				
		total				
percepcion de la calidad del espacio publico	grado de calidad del espacio publico	**Bajo: Grado 1:** calificativos positivos como espacio chevere, seguro, limpio, ordenado, agradable, ameno, nuevo.	B	B	M	A
		Medio: **Grupo 2 :** calificativos positivos y negativos como desordenado, inseguro, sucio, contaminado, en deterioro, invasion del espacio, no hay por donde caminar, en mal estado.				
		Alto: **Grupo 3 :**calificativos negativos.				
		total				
percepcion de la cantidad del espacio publico	percepcion de cantidad del espacio publico	**Bajo:** percepcion de alta presencia de espacio publico con todos los componentes.	B	M	M	A
		Media: percepcion de presencia de espacio publico de componentes sencillos como andenes y parques.				
		Alto: percepcion nula de espacio publico. Se identifican solo espacios de movilidad.				
		total				

5.2. COMPARACION DE PORCENTAJES DE ESPACIO PÚBLICO Y DE USO SOCIAL ENTRE LAS EPOCAS HISTORICAS, Y LO PROPUESTO POR TRANSCARIBE.

MATRIZ COMPARATIVA DE RESULTADOS CONSOLIDADOS						
	DIMENSION HISTORICA EN %			DIMENSION PROYECTO TRANSCARIBE EN %		
VARIABLES	Sector 1	Sector 2	Sector 3	Sector 1	Sector 2	Sector 3
Variable Ambiental	61	57	68	70	53	60
Variable Fisica	29	30	34	53	60	53
Variable Social	54	49	59	52	47	42

Como se puede apreciar en la tabla, si se concluye el análisis por sector, se puede decir que históricamente la percepción del espacio público analizado bajo las 3 variables ya descritas es:

En el sector 1 en la variable ambiental el espacio público era considerado como un nivel medio representado por un 61%, en el sector 2 un 57% y en el sector 3 un 68% lo cual al totalizar se puede hablar de un total del 79% consolidado, si se cruza esta información con las mismas variables en los sectores de estudio pero frente al proyecto Transcaribe se aprecia un aumento del 61% al 70% en el sector 1, disminución del 57% al 53% en el sector 2 y del 68% al 60% en el sector 3 que son los sectores en donde aun no hay implantado el sistema.

En la variable física en los 3 sectores si se mira el dato final comparativo con el dato de Transcaribe se aprecia un incremento del 29% al 53% en el sector 1, del 30% al 60% en el sector 2 y disminución del 59% al 42% en el sector 3 que puede ser dado por la actual construcción del sistema en este sector.

CONSOLIDADO TOTAL DE PORCENTAJES		
	Dimension Historica	Dimension Transcaribe
Variable Ambiental	79%	61%
Variable Fisica	68%	55%
Variable Social	85%	47%

Si se analiza la tabla anterior, se visualiza la disminución notable del porcentaje de percepción del espacio público en la variable social, la cual representada antes por un 85% que equivale a las actividades que se podían realizar, a los grupos de personas que participaban y a las condiciones sociales del espacio público, frente a un 47% de percepción de la variable social del proyecto Transcaribe, el cual representa menos actividades sociales, y satisfacción con el proyecto en su aspecto uso social del espacio público.

5.2.1. RESULTADOS Y CONCLUSIONES

Dentro de los resultados obtenidos en la investigación se puede decir que:

1. La pertinencia en la investigación de analizar la Dimensión histórica como medio para la verificación de la hipótesis de investigación fue acertada, los resultados que arroja la investigación permiten establecer en las diferentes épocas del tiempo y en la actual a partir de las entrevistas y de los datos encontrados en información secundaria la manera en la que se percibía el espacio público visto desde las 3 variables, la ambiental, dadas las condiciones del caso de estudio que presenta una marcada influencia ambiental por ser ciudad costera, la variable física, por ser considerada como el marco para las relaciones sociales, y el fuerte del proyecto Transcaribe y la variable social, por ser la preocupación latente de la pregunta de investigación planteada al inicio.

   Como resultados de esta investigación y de la dimensión histórica se puede establecer que la percepción de los pobladores, en un porcentaje mayor al 60% es de un uso activo y frecuente del espacio público, que para efectos de resultados se traduce en un 85% de variable social, mientras que al cruzarlo con la dimensión Proyecto Transcaribe, la variable social alcanza el 47% que aunque no es un puntaje demasiado bajo, si es inferior al deseado o al esperado por los ciudadanos.

   Se puede concluir en este punto que el bajo porcentaje de la variable social en la dimensión Proyecto Transcaribe se debe más a la normativa y al manejo vigente por parte de la administración distrital, en percepción de los ciudadanos, puesto que “no los dejan hacer nada”.

2. Como segundo punto la dimensión Proyecto Transcaribe, permitió realizar una evaluación al proyecto desde la mirada perceptiva de los ciudadanos, y permite construir las bases necesarias para validar la concepción de proyectos de Transporte Masivo, solo con carácter formales y funcionales, sin tener en cuenta los procesos de participación social, y las características y diversidad cultural propias de la población caso de estudio. La evaluación del proyecto permite confirmar la teoría planteada al inicio de la investigación en la que se plantea que las respuestas físicas a problemas de movilidad deben ir acompañadas de procesos sociales que permitan subsanar y equilibrar el sistema de la ciudad al momento de insertar un nuevo proyecto modificador de vida.

3. El implementar sistemas de Transporte masivo sin el debido estudio social, y el conocimiento de la memoria urbana se ve reflejados ampliamente en el caso de estudio de la presente investigación, sobre todo al ser medido el problema y los porcentajes resultantes confirman que el proyecto en si no es malo para la ciudadanía, pero sin embargo podría ser mejor.

4. Luego de revisar los resultados, se concluye y de percibe la diferencia marcada de los 3 sectores analizados, especialmente el primero y el segundo podría decirse que comparten características similares de percepción en varias variables, mas sin embargo el tercer sector de estudio, presenta un comportamiento de percepción diferente y también se ve reflejado en los resultados. A pesar de que el sector 2 y 3 son en su mayoría comerciales, la diferencia es notoria a la hora de analizarlos, ya que se ve, que la percepción del sector 2 es negativa no solo en condiciones ambientales, sino también en la percepción social del sector, invasión y deterioro, mientras que el sector 3 presenta todavía cualidades positivas de uso del espacio público y bondades ambientales que se deben preservar y mejorar.

5.3. VALIDACION DE HIPOTESIS Y RESPUESTA A PREGUNTA DE INVESTIGACION

Si la pregunta de investigación era:

> ***El Espacio Público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo***

Y la hipótesis planteada era:

> ***El Espacio Público que ofrecen los Sistemas de Transporte Masivo NO es propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, y NO está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo?***

Entonces luego de realizada la presente investigación podemos decir como primera medida que la respuesta a la pregunta de investigación está dada por el siguiente cuadro:

CONSOLIDADO TOTAL DE PORCENTAJES		
	Dimension Historica	Dimension Transcaribe
Variable Ambiental	79%	61%
Variable Fisica	68%	55%
Variable Social	85%	47%

Dentro del cual se puede observar que luego de analizado e investigado el tema, el espacio público que ofrecen los sistemas de transporte masivo y en especial Transcaribe del caso de estudio, aunque es propicio para que se desarrollen cierto tipo de actividades sociales, lo cual se sustenta bajo el 47% de la variable social, no está en capacidad de acoger las dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo y que equivale en este caso al 85% de la variable social.

Si la respuesta se analiza desde un dato total, promediado las 3 variables y solo comparando resultados, entre lo histórico y Transcaribe, podemos hablar de un 54,3% que no está en capacidad de acoger un 77.3% representado por las múltiples dinámicas sociales del caso de estudio.

Del mismo modo al encontrar la validación a la hipótesis planteada, podemos decir igualmente que no es cierto en su totalidad que el espacio público NO sea propicio para que se desarrollen las costumbres sociales, puesto que los datos validan que si es propicio en percepción de los ciudadanos, pero es cierto que No está en capacidad de acoger la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo y es validado con los resultados finales de la presente investigación.

Ahora la pregunta que surge y hace parte inicial de la propuesta es:

> ***Que hacer para que el espacio público planteado por los Sistemas de Transporte Masivo, pueda acoger en su totalidad la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo?***

CAPITULO 6

6. PROPUESTA "COMO INTERVENIR LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO PARA QUE EL ESPACIO PÚBLICO QUE OFRECEN ESTE EN CAPACIDAD DE ACOGER LA DIVERSIDAD Y LAS DINAMICAS SOCIALES *SOCIALES QUE LA CIUDAD VA ACUMULANDO EN EL TIEMPO?*

Dentro del alcance planteado para la presente investigación y dando continuidad a los resultados encontrados y a la validación de la hipótesis de investigación, se plantea la propuesta como la pregunta:

> ***Que hacer para que el espacio público planteado por los Sistemas de Transporte Masivo, pueda acoger en su totalidad la diversidad y las múltiples dinámicas sociales que la ciudad va acumulando en el tiempo?***

Que no es otra cosa que a partir del resultado obtenido del solo 45% de la variable social de Transcaribe contra el 85% de la variable dimensión histórica, proponer una respuesta física y una respuesta social enmarcadas dentro del ámbito de la gestión, para que los Sistemas de Transporte Masivo, suban el promedio de los 45% a por lo menos un 70 u 80% y así estén en capacidad de acoger la diversidad y las dinámicas sociales que la ciudad ha acumulado en el tiempo.

6.1. PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES PRINCIPALES

6.1.1. SISTEMA AMBIENTAL – ESTRUCTURA ECOLOGICA PRINCIPAL

La lectura de la estructura ecológica principal y la influencia del Sistema Integrado de Transporte Masivo en ella tiene como elemento conceptual de partida la definición de biorregión[51] como "una zona de suelo y agua que sostiene integralmente comunidades humanas, procesos socioeconómicos y sistemas ecológicos", en Cartagena el territorio está rodeado y contiene significaciones ambientales, como el mar Caribe, la bahía de Cartagena, la bahía de las animas, la Cienaga de la virgen, el

[51] Edgar Moncayo, Articulo "Ciudad y Región" , Columna Itaca, El Espectador.

sistema de cerros (Popa y Zaragocilla), que se convierten en elementos estratégicos y definitorios en el área de influencia del Sistema Integrado de Transporte Masivo dado que tienen su propio protagonismo y alertan con su presencia el planteamiento de espacios sociales propios que invitan a su valoración, apropiación, conservación y articulación al Sistema Integrado de Transporte Masivo, abriendo posibilidades nuevas de transporte usando su propio sistema; a su vez se convierten en oportunidades de desarrollo de espacio público y de integración para el enlace y articulación del Sistema Integrado de Transporte Masivo con la estructura urbana.

6.1.1.1. Subsistema acuático

Informalidad del transporte acuático: Desconectado debido a no tener elementos estructurantes de articulación que faciliten su conexión al componente principal de troncal, complementarias y alimentadoras Sistema Integrado de Transporte Masivo e ineficiente por ser en la mayoría de su estructura de funcionamiento de carácter informal con condiciones físicas de precariedad.

- Desaprovechamiento de cuerpos de agua como potenciales espacios públicos: Componente de ciénagas, lagunas, canales y cuerpos de agua en general con importantes áreas de preservación de manglares y con factores de impacto ambiental negativo como contaminación.

- Deterioro: Existe una estructura de ríos y canales internos en la estructura urbana que vierten sus aguas a la Cienaga de la Virgen en la mayoría de los casos; con espacios urbanos en alto deterioro que generan desde enfermedades hasta deficiente calidad de vida; y una conexión deficiente que impide la correcta movilidad peatonal y vehicular; con extrema limitación en articulación de modos de transporte acuático y terrestre.

- Desaprovechamiento**:** de fuentes hídricas para espacio público conector. Existen importantes áreas de borde acuático sin tratamiento.

- Invasión**:** Alrededor de los caños se han concentrado asentamientos humanos de origen informal; que en muchos aspectos se han desconectado funcionalmente del sistema de transporte tradicional; y no han cumplido con un desarrollo aceptable y sostenible en el territorio presentando factores de subnormalidad[52].

- Carencia: De uso en gran parte de los bordes acuáticos de la ciudad.

[52] Muy bajos estándares de calidad de vida, por debajo de los mínimos aceptables para ser considerados como asentamientos en condiciones de normalidad.

- Aislamiento parcial: De áreas insulares del Distrito de Cartagena separadas de la estructura vial de la ciudad, como Barú y Tierra Bomba donde existen asentamientos humanos.

Potencial: La fortaleza y oportunidad principal es la del subsistema acuático como medio para establecer una movilidad coherente con el Sistema Integrado de Transporte Masivo, pues circunda la ciudad en un ámbito apropiado para subsanar deficiencias del sistema vial para soportar el sistema de transporte a través de intervenciones físicas menores. Desde otra perspectiva los canales lineales son una oportunidad espacial siempre y cuando se presente un proceso de saneamiento ambiental.

Las áreas definidas por el sistema son un potencial como medio para inducir el sistema de transporte acuático; tomando como referencia el sistema hídrico intradistrital[53]:

Bahía de Cartagena interna	4.5	Kmts2.
Bahía de Cartagena Externa	81	Kmts2.
Cienaga de la Virgen	22	Kmts2.
Ciénaga de la Virgen humedales	9	Kmts2.
Sistema interior de Caños y Lagos	152	Has
	12	Kmts. de longitud.
Canales urbanos afluentes ciénagas continental de la ciudad[54]	17.5	kmts de canales internos del área

6.1.1.2. Subsistema orográfico

- Desconexión: del Cerro de la Popa como referente urbano y como equipamiento turístico de la ciudad.
- Desvalorización: del referente en su imagen debido a la invasión, y los riesgos.

Potencial: Los cerros se constituyen como centros de tensión a partir de los cuales, se proyecta la forma de la estructura de la ciudad, donde parten los canales para rematar perpendicularmente con el borde del mar la bahía y la ciénaga de la Virgen. Finalmente son patrimonio de la ciudad desde su riqueza natural y consolidan la imagen propia de la misma.

[53] Fuente: Documento Técnico de soporte POT Cartagena.
[54] Idem

El capital ambiental en Cartagena sostiene de alguna manera las estructuras principales, el Sistema Integrado de Transporte Masivo se debe leer como un complemento al sistema ambiental dado que proveerá un corredor ambiental urbano en la mitad de la ciudad permitiendo el uso sostenible del ecosistema cuando articule sus elementos principales.

6.1.2. SISTEMA ESTRUCTURA URBANA

6.1.2.1. Red de equipamientos

Se identifico la localización, caracterización y su relación con Sistema Integrado de Transporte Masivo, los nodos, las actividades. (La integración urbana con los proyectos a mediano y largo plazo). Identificación de equipamientos de carácter urbano y/o regional y otros elementos de la estructura económica, ambiental, funcional y de servicios que resultaron determinantes para la articulación del Transcaribe con la estructura urbana de la ciudad. En este sentido la red presenta una relación directa con el sistema cuando se refiere a elementos importantes relacionados con la troncal Avenida Pedro de Heredia. Sin embargo Cartagena presenta áreas de actividad de conexión parcial con el sistema de hoy; sin la previsión de conexión con el futuro Sistema Integrado de Transporte Masivo. Bajo este aspecto la problemática presentada es la siguiente:

- Aislamiento: Parcial de Equipamientos colectivos, que están relacionados con la troncal por frágiles ejes viales y de espacio público; como es el caso del Hospital de la Universidad de Cartagena; algunas áreas y edificaciones educativas de la misma universidad; y otros equipamientos.

- Desconexión: Equipamientos cercanos entre sí, desintegrados cuando tienen una misma función; como es el caso del nodo de equipamientos de salud en el sector de la iglesia de María Auxiliadora.

Potencial: Agrupación en nodos de los más importantes equipamientos de la ciudad, lo que permite unificar su enlace a la red vial y de transporte, y de espacio público.

6.1.2.2. Subsistema usos y actividades

Cartagena es el principal núcleo de servicios de su región inmediata, así como de los asentamientos que hacen parte del distrito. Solo Mamonal[55] compite como núcleo de actividad, su movilidad es aproximadamente de 40.000 personas diariamente, cuyas

[55] Área de actividad industrial de Cartagena.

necesidades asume la ciudad; de igual manera es área vinculante de comercio y otras actividades (movilidad) con territorios insulares equidistantes.

Es notoria la concentración de actividades en la centralidad centro histórico y en general en la unidad comunera No. 1 como una estructura física consolidada y protegida por su carácter patrimonial. En esta zona de la ciudad se identifican cuatro nodos que repercuten en todo el sistema conector que tiene como eje el Sistema Integrado de Transporte Masivo

Cartagena presenta una brecha entre zonas residenciales, comerciales, industriales y de servicios básicos servidas por una malla vial precaria y en algunos casos por un espacio público peatonal inexistente, en proceso de consolidación o deteriorado.

Existen recientes desarrollos comerciales y otros en proceso de implantación que han comenzado a generar un cambio en la concentración de actividades como en la zona de los Ejecutivos; La Castellana El Amparo; y la concentración de equipamientos deportivos como la zona de la Villa Olímpica, o sectores de concentración de Equipamientos educativos y de Salud[56]

- Concentración: desordenada de actividades y generación de usos inducidos. El caso más claro es el sector de la Plaza de Bazurto; con los mayores impactos negativos sobre las áreas residenciales de Barrio Chino y Martínez Martello. Sin embargo y a otra escala se están consolidando zonas de concentración como las mencionadas en párrafos anteriores.

- Aislamiento de áreas residenciales especialmente las concentradas alrededor de la Cienaga de la Virgen, con la más precaria malla vial de conexión a la troncal; tanto transversal como longitudinalmente.

- Deterioro: e inexistencia de una malla vial local de articulación entre el origen de la movilidad de asentamientos de vivienda con destino a los servicios, equipamientos y zonas de trabajo.

- Impacto ambiental: Por contaminación basuras, subnormalidad en áreas de origen ilegal y de invasión sobre la Cienaga de la Virgen. Concentración importante sobre canales internos de la zona norte de la troncal.

Potencial: Áreas determinadas por el POT, bajo tratamiento de Renovación Urbana, y con Planes Parciales de terminados para su reestructuración y redesarrollo como es el caso de Bazurto; áreas colindantes de la Ciénaga de la Virgen con el planteamiento de ocho planes parciales; y áreas destinadas a desarrollo y renovación en el sector de Chambacú.

[56] Ciudadela de la Salud, colindante al Campus Universitario de la Universidad de Cartagena; y el nodo de equipamientos del sector María Auxiliadora.

6.1.2.3. Sistema de Espacio Público

La estructura del espacio público se determina a través de la articulación espacial de las vías peatonales y andenes que hacen parte de las vías vehiculares, los controles ambientales de las vías arterias, el subsuelo, los parques, las plazas, las fachadas y cubiertas de los edificios, las alamedas, los antejardines, la playa, los canales, el mar, la bahía, los cerros y demás elementos naturales y construidos definidos en la legislación nacional y sus reglamentos.

Está conformado por los parques y los espacios peatonales como, plazas, andenes de las vías vehiculares, alamedas de diferentes jerarquías. Estos espacios en el área urbana de Cartagena de Indias, tienen una gran demanda de flujo peatonal especialmente de población flotante conformada por trabajadores, usuarios y visitantes del turismo en la ciudad (las playas, el centro histórico).

Subsistema de andenes

No existen franjas de amortización para los equipamientos y para las actividades residenciales no comerciales que permitan mitigar impactos ambientales y condiciones no complementarias. Esto ocurre con el perfil posterior de vías paralelas a la troncal de Transcaribe, que se puede ver afectada en forma mayor con la implantación y los efectos del Sistema Integrado de Transporte Masivo

- Desconexión: De las tramas barriales y redes de andenes de los barrios y las diferentes zonas de concentración de actividades con el Sistema Integrado de Transporte Masivo
- Deterioro: De sus aspectos físicos.
- Discontinuidad: De la red de andenes como sistema de espacio público. Su tratamiento físico no está dispuesto para discapacitados.
- Desarticulación: No existe unión clara que determine la movilidad peatonal; con el agravante de la futura y deficiente alimentación peatonal al sistema.
- Desinformación: El manejo de información, señalización y ubicación de elementos es precaria en algunos sectores.

- Inseguridad: Como efecto propio de la desconexión y la presencia de barreras urbanas y la discontinuidad, así como áreas sin iluminación adecuada, genera altos factores de inseguridad, asociado a la falta de actividad.

Subsistema de Espacios de Transición

No existen espacios de transición y permanencia entre la confluencia de diferentes tipos de movilidad, lo que repercutirá en la deficiente alimentación de las estaciones de acceso del Sistema Integrado de Transporte Masivo

Subsistema Pasajes Comerciales

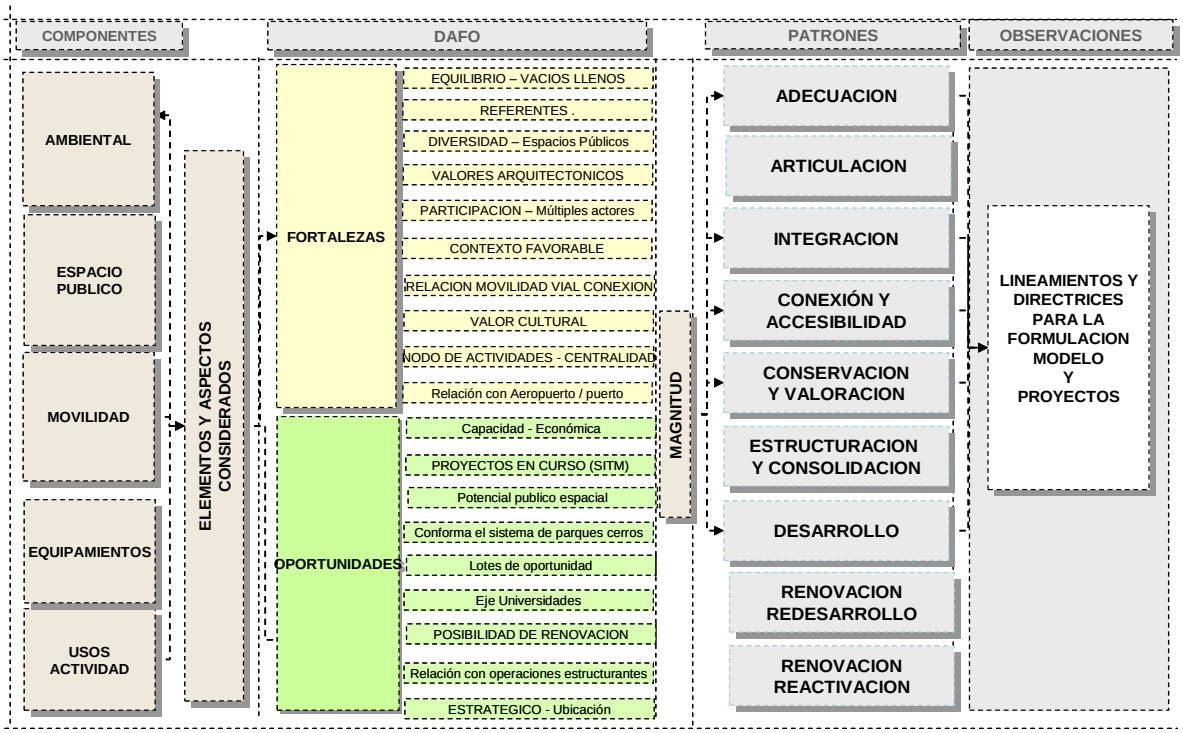
Invasión de Espacio Público por vendedores ambulantes, falta de imagen homogénea con tipología de centro histórico.

6.1.2.4. Sistema de Movilidad

Subsistema Transporte - Transcaribe

1. La línea Transcaribe afecta totalmente un sector e impacta negativamente diferentes actividades
2. La línea Transcaribe afecta en algunos sectores solo antejardines y andenes y propicia rompimiento de la estructura y la morfología de acceso a predios. Reconfigura el perfil urbano existente e impacta predialmente actividades residenciales y comerciales de bajo impacto.
3. La línea Transcaribe afecta medios predios o medias manzanas dejando espacios residuales sin un uso específico rompiendo la morfología urbana.
4. Transcaribe propone rutas alimentadoras y complementarias, en vias de perfgil deficiente para su estructuración y con sistemas de espacio público discontinuos.

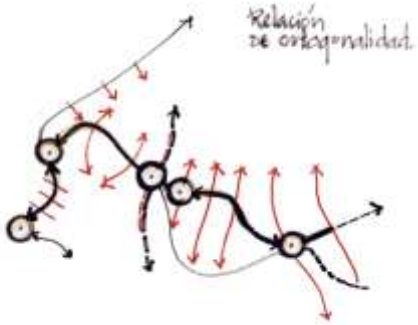
6.1.3. MATRIZ RELACIONAL



6.2. RESPUESTA FISICA COMO MARCO DE RELACIONES SOCIALES

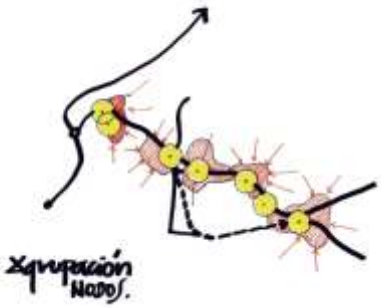
Como primera medida se plantea una respuesta física, a partir de la cual se debe estructurar la respuesta social, se plantea la modificación de los patrones de implementación de estos proyectos dejándolos de considerar como simples proyectos de movilización de personas, para verlos como la columna vertebral de las ciudades, a partir de la cual se desprender el sistema circulatorio, que para efectos de la presente investigación no es otra cosa que el espacio público, juntos, son los 2 sistemas principales que proveen un orden y en esa medida una mejor calidad de vida a los ciudadanos.

Dentro de las recomendaciones planteadas como respuestas físicas se encuentra como primer punto la necesidad de ARTICULACION como patrón de organización y de planeación de la ciudad, no se debe implantar proyectos genéricos sin tener en cuenta lo que hay, lo que existe, de una correcta articulación que se base del conocimiento de lo existente depende el éxito en la apropiación de un buen proyecto.



La relación de ortogonalidad y de articulación propuesta para el caso de estudio parte de la conexión con lo existente en todos los sentidos, como la expansión de una malla que entrelaza lo existente con lo nuevo, generando una estructura articulada con la ciudad.

La relación y conexión con la estructura ambiental existente es fundamental particularmente para casos en los que la estructura ecológica principal es tan fuerte y tan presente, el espacio público planteado debe servir como elemento conexión y de soporte a esta estructura ambiental presente en la ciudad.



Otro aspecto a tener en cuenta en la formulación de Proyectos de Sistemas de Transporte Masivo es la localización adecuada no solo de nodos de actividad y de equipamientos, sino de los puntos en los que la percepción de los habitantes identifica como cercanos a sus recorridos diarios. Un paradero donde llega la gente, no un paradero donde está el equipamiento.

Como recomendaciones generales se contemplan:

Equilibrar la especialidad vial que le imprime a la ciudad el Sistema de Transporte Masivo, a través de otras estructuras que ayuden a conectarlo eficientemente a la ciudad, y a generar el marco para el uso social del espacio público.

Aprovechar el SITM como elemento estructurador del desarrollo urbano, y utilizar el mejoramiento y la consolidación de sus andenes y espacio público para integrarlos a la estructura urbana, entendiendo esta como la estructura predial, las actividades, los accesos a otras vías y a otros sistemas de la ciudad.

Estructurar aquellos espacios y ejes de enlace de los diferentes sistemas de transporte y su relación con la troncal de Transcaribe, sus complementarias y sus alimentadores, aprovechando los espacios de los ejes más significativos desde la amplitud de su perfil, su posibilidad de conexión entre elementos de referencia que contengan en si mismos actividades frecuentes de la población o un elevado uso social.

Aprovechar todo el sistema de la estructura ecológica principal para fortalecer la imagen de Cartagena como puerto Caribe, como ciudad costera, como distrito turístico y cultural, teniendo en cuenta la cultura caribeña y sus expresiones sociales, con el fin de darle un marco natural y físico para la realización de actividades propias de la comunidad, como medio de integración al SITM, y como medio para fortalecer la función de integración.

Enlazar el sistema de equipamientos de jerarquía regional, metropolitana, urbana e inclusive zonal al SITM y entre si, con el fin de tener referentes de relación y justificación de integración de los mayores flujos de la ciudad, mejorando la conexión y articulación y por ende el uso y la apropiación.

Aplicar en la formulación las políticas estrategias y metas del POT, para consolidar la propuesta del modelo de ciudad que plantea el Plan de Ordenamiento Territorial.

6.2.1. MODELO URBANO

El modelo urbano que se propone es un modelo transversal[57] articulador de los diferentes sistemas que deben consolidarse en torno al Sistema Integrado de Transporte Masivo, tomando la movilidad peatonal desde los equipamientos, zonas residenciales y servicios de la ciudad, hacia las estaciones, así como de otras formas de movilidad y de la afectación directa sobre la estructura urbana de la troncal que lógicamente sufre los cambios necesarios para dar cabida a un nuevo perfil, y de otras estructuras a la cual se le pueden generar transformaciones como los usos que se disponen por el impacto producido; positivo o negativo.

El modelo urbano, entre otros aspectos, recomienda el análisis de la accesibilidad geográfica con la medición de la capacidad de los servicios existentes, intentando representar la interacción potencial entre cualquier punto de la población y todos los puntos de servicios dentro de una distancia razonable, bajo una capacidad instalada y una capacidad de asumir volúmenes de movilidad de población.

[57] La transversalidad se toma como concepto para integrar la movilidad de los espacios públicos peatonales y vehiculares a la estructura principal del Sistema Integrado de Transporte Masivo, conectándolos, integrándolos y relacionándolos entre sí, y resolviendo el problema de las barreras, las desconexiones, la falta de homogeneidad del sistema; y relacionando la futura población usuaria del transporte a la estructura principal de movilidad.

En este sentido la transversalidad asociada a la movilidad y productividad urbana es el factor preponderante del modelo que pretende establecer las bases necesarias para asociar integralmente, y en forma sostenible a la ciudad, aprovechando bajo principios de sostenibilidad y preservación de sus recursos naturales y geográficos, que pueden ser un medio para consolidar esta asociación.

La sostenibilidad es una premisa del modelo, a través de la actuación sobre la estructura ecológica principal y elementos artificiales relacionados (canales, lagunas, caños) con efectos de protección sobre la misma, pues su forma su espacialidad son características que conforman un medio que puede complementar el sistema peatonal que asocie la intermodalidad entre los medios acuáticos mayores (mar, bahía, ciénaga, lagunas) con el sistema de transporte. Es una forma de aprovechar el potencial que el paisaje le puede imprimir al urbanismo, y devolverle su contribución con mayor arborización y lo más importante con el saneamiento de los canales[58] que contienen los desperdicios sólidos y las basuras de buena parte de la ciudad.

Sin estas aproximaciones a la sostenibilidad, no se podrán aprovechar realmente los espacios generados por los canales como una solución a los bajos índices de áreas de espacio público, y lo más importante a consolidar un sistema real que genere el tejido de articulación de diferentes movilidades, como la acuática, la red de ciclo rutas y la red peatonal de andenes.

El planteamiento del modelo, antepone la gestión basada en el comportamiento funcional de la ciudad; hacia la gestión integrada de asentamientos humanos que necesita de la practicidad funcional de un sistema de transporte que incida positivamente en su calidad de vida, integrando a este los demás componentes que hacen de su entorno una ciudad con más alternativas de movilidad, asociada con la recreación, la salud, la educación, el comercio y los servicios básicos , un ambiente renovado, y con diversos factores físicos y sociales que se desprenden de una operación urbana de esta magnitud.

De otra parte y haciendo referencia al sistema vial vehicular, la conformación histórica reciente de las ciudades (últimos 50 años), ha supeditado el desarrollo urbano a la ingeniería de transporte convencional, donde el automóvil se apropia indiscriminadamente del ámbito público. El Sistema Integrado de Transporte Masivo, por el contrario, es la oportunidad de generar nuevo espacio público, nueva estructura urbana asociada a él; y nuevas oportunidades de desarrollo sobre el deterioro de lo construido.

El modelo responde a todos estos factores, a la factibilidad cercana de su desarrollo. En este sentido no se plantean grandes realizaciones estructurales de modificación de

[58] Proyecto de EDURBE, sobre canales y lagunas. Saneamiento.

la forma y de las actividades de la ciudad. Solo responde a la oportunidad que ofrece el suelo construido o el reducido vacío urbano que queda por construir; o a la fortaleza de la espacialidad física que contienen en si mismo los corredores que hoy hacen parte de la estructura vial; de la estructura ecológica y de la estructura peatonal y recreativa; a la imagen de la ciudad y de su contexto geográfico; a su relevancia cultural de ciudad Caribe; a su historia y lo más importante a sus habitantes.

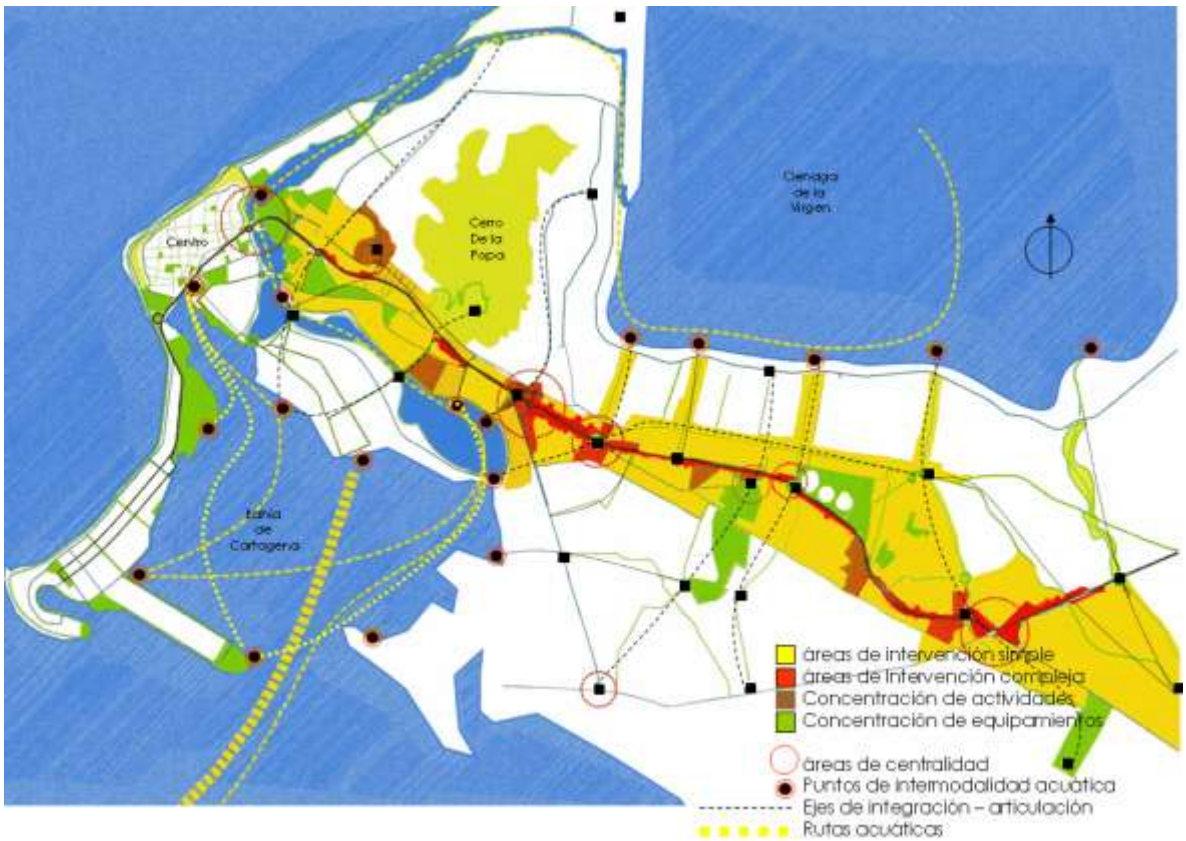
Los componentes propuestos responden a diferentes ámbitos de acción o intervención desde lo estructural a lo complementario, desde lo lineal a lo puntual, desde lo general a lo particular; desde lo urbano a lo zonal o sectorial; y desde lo importante a lo urgente en materia directa por la intervención de Transcaribe en la troncal adaptada a la Avenida Pedro de Heredia.

En este sentido se plantean los planes como las acciones estructurantes de esta operación; referenciada en primera medida al borde de la troncal donde es necesario intervenir diferencialmente según el sector. A este plan se le ha denominado como Plan Borde Troncal el cual contiene acciones de homogenización del espacio público y sus antejardines adyacentes, cuando la afectación es menor sobre lo predial y no implica la intervención del espacio privado construido. En algunos sectores esta intervención no existe predialmente, la intervención solo se refiere al diseño de andenes de la troncal. Y por último las acciones tendientes a organizar el espacio resultante de la intervención predial en lo construido; que amerita acciones más complejas donde la participación de diferentes actores puede consolidar una propuesta real y concertada bajo los principios normativos generales previendo el interés común sobre el bien particular.

Un segundo plan constituye en la estructuración del espacio público transversal, que le da el equilibrio funcional a la estructura urbana aprovechando igualmente la potencialidad de cada sector en la espacialidad de sus ejes.

Finalmente un Plan del manejo de borde hacia el sistema acuático de la ciudad que incluye las afectaciones marinas, de la bahía, hídrica del sistema de lagunas, canales, caños con su potencial de paisaje de borde, de sistema de espacio público, de áreas verdes, y como área de transición del sistema acuático al sistema de transporte.

Las intervenciones a plantear en el modelo generalmente reflejan una intervención en ejes viales, bordes, ejes de espacio público. Sin embargo existen áreas en el modelo que responden a acciones urbanísticas de planeación que tienen relación directa o indirecta con estos proyectos, y consolidan básicamente las transformaciones en el territorio público y privado que se transforman y están relacionadas con el SITM. Algunas de estas áreas hacen parte de otros macro proyectos como es el caso de la Ciénaga de la Virgen, Triángulo Social, Cerro de la Popa y Plan Parcial de Bazurto. En este sentido el modelo respeta sus planteamientos y se integra a través de la estructura de espacio público a las áreas determinadas en estos planes y proyectos



Modelo de articulación transversal y aprovechamiento de la estructura ecológica principal en su componente acuático.

Como segundo componente se plantean las tipologías de intervención según cada plan, que trascienden los sectores en general, los cuales se conjugan y entrelazan diferentes elementos de la estructura vial, de la malla ecológica, y con requerimiento de equilibrio entre el espacio vial vehicular y el espacio público peatonal. Generalmente cuenta con referentes urbanos representados por equipamientos, monumentos o servicios de alta jerarquía.

6.3. RESPUESTA SOCIAL.

6.3.1. UN EFECTO DE SUTURA

La sutura planteada como respuesta a la ruptura, es la cirugía que requieren los diferentes sectores que han sufrido la transformación a partir de la implementación del sistema integrado de transporte masivo. Pero esta respuesta no solo contiene un

planteamiento físico que pueda redundar en una mejora a las áreas residuales, u organizar espacios público nuevos. La sutura debe ser integral en varios sentidos, pues debe conformar o ir acompañada del tema de la sostenibilidad del espacio público, de la apropiación del mismo, y de la gestión directa con sector privado y comunidades. Todo lo anterior quiere decir que el contexto es Físico – Social, Económico y Cultural. La sutura social es de vital importancia, para lograr el reconocimiento del espacio corregido, o de la mitigación del impacto por la intervención.

Sin embargo este efecto, es realmente difícil de consolidar de la noche a la mañana, pues la apropiación, el uso, y el establecimiento de un lugar propiamente dicho se obtiene principalmente con el tiempo; cuando sus habitante se relacionan entre si y se reconocen dentro de un espacio público pero a la vez propio.

El efecto de sutura, como término médico, pretende abarcar el concepto de sanar una ruptura del tejido físico y social de una comunidad e integrarlo a un nuevo sistema con los menores impactos posibles. Es como curar una herida, se sutura, y esta sanará posteriormente con el tiempo, pero con los cuidados que se deben tener para lograr el objetivo.

Para analizar el efecto se deben aplicar diferentes factores, teniendo en cuenta que posiblemente el resultado físico pueda haber cambiado un “lugar”, por un “no lugar”, según la teoría de Marc Augé, como resultado y el advenimiento de los nuevos sistemas de transporte que generan solo espacios de transición donde el individuo no se reconoce con el colectivo de la sociedad, y se hace presente el anonimato. Se toma en cuenta lo siguiente:

- Factores físicos: La transformación física y funcional de espacios denominados lugares a no lugares es el hecho hipotéticamente causante de la nueva problemática social. La sutura deberá comenzar por lo físico; debido a que los nuevos espacios de transición, no serán suficientes para solventar el impacto causado.

Pero este proceso debe ser estudiado en conjunto con las comunidades para que sean participes de los requerimientos y se pueda lograr una verdadera apropiación. Se debe evitar la importación de soluciones desde las condiciones particulares.

- Factores Económicos: Los recursos económicos y financieros juegan un papel importante en la sutura desde múltiples puntos de vista. Como se solventan los cambios físicos para readaptar lo social; como le doy un carácter de sostenibilidad;

- Factores sociales: He aquí la mayor problemática, surgen elementos que a futuro son inciertos; pues se debe lograr la nueva apropiación, se debe gestionar la participación ciudadana; y se debe consolidar un nuevo espacio que se adapte de

alguna manera a los requerimientos de una población específica que a perdido la esencia de “un lugar”. En este sentido el nuevo espacio de transición puede contener un área de actividad donde el habitante se reconozca y reconozca su vecindad. La adecuación de los factores físicos deberán permitir no solo, la reivindicación de las actividades sociales, sino un mejoramiento de las mismas.

- Factores culturales: La idiosincrasia es el factor que particulariza al Cartagenero del resto del país y del mundo. En esencia este factor es individual del comportamiento. Que expresiones culturales se dan en el espacio público. Es un importante complemento del comportamiento social en función del espacio público

- Factores de Oportunidad: Es posible que un nuevo espacio impersonal de transición a la movilidad se pueda convertir en un “lugar” de encuentro. Puede contener en sí mismo una sinergia transformadora, donde la gente se apropie, lo haga suyo socialmente, y se reconozca a si mismo en una comunidad particular, y a la vez, inclusive, se convierta en un referente de ciudad. La oportunidad esta vez radica en la transformación urbana. En muchos casos espacios oscuros, contaminados e inseguros se convertirán en afluentes de peatonalidad para alimentar un sistema; donde lo negativo se puede convertir en un factor positivo.

6.3.2. ARTICULACION DE “LO FISICO” CON “LO SOCIAL”

La carencia de planeación, de inversión y voluntad política repercuten en los problemas urbanos por subsanar hoy, proyectar SITM no es suficiente si no se tienen en cuenta las tendencias de crecimiento urbano, el contexto regional, los procesos de expansión, la metropolización y la conurbación; el crecimiento urbano ofrece la oportunidad de plantear acciones estratégicas corrigiendo errores originados en el pasado y asegurar para el futuro una relación equilibrada con la naturaleza dentro de la ciudad y con la región, y logrando un equilibrio o un mejoramiento que redunde en las actividades sociales de una población afectada.

El impacto de la implantación de un sistema de transporte masivo como ordenador urbano requiere la provisión de espacios físicos significativos no referido únicamente a las obras complementarias de la malla vial; y el problema de la intervención actual radica en eso primordialmente, pues la dotación de espacio público aferente se limita en la mayoría del trayecto a sus andenes periféricos y algunas pequeñas obras de espacio público al borde del centro amurallado y del sector de la Matuna, y en otras áreas donde es posible adaptar puentes peatonales. Esta operación urbana, rompe en muchos casos con lugares sociales de la población afectada.

Los requerimientos de suelo, el costo de los mismos, lo eternos trabajos de gestión y participación simulada, las metas políticas y el suelo urbano disponible no están acordes y la provisión de los espacios públicos en proporción a la movilidad y en la consolidación de una imagen paisajística representativa, no es muy clara, se prevé en este sentido que la respuesta física de Transcaribe, puede producir más el efecto de ruptura, que un efecto integrador, sobre todo por la limitación financiera de esta clase de proyectos.

En la medida que la calidad del transporte público sea significativa los impactos urbanos se equilibran de manera evidente en las operaciones urbanas (normatividad), en el medio ambiente y en la cultura ciudadanía en el uso del automóvil particular.

En este sentido la gestión toma un papel preponderante, cuando se mira a la población como un potencial usuario, como un factor económico y como un ente social de peso para validar el sistema sin olvidar su memoria colectiva.

Referenciar el ordenamiento al proyecto de sistema integrado de transporte masivo en Cartagena permite la posibilidad de optimizar el uso actual de los suelos asociando operaciones urbanas, ajustes viales urbanos y articulación a una infraestructura regional. Los impactos no solo serán en lo referente a la reducción de tiempos de viaje dentro de la ciudad, la generación de empleo, la disminución de accidentabilidad vial e incremento en la seguridad ciudadana; el efecto urbano trascendental es el impacto urbano, social y ambiental, dado que se generará una promoción y consolidación de áreas urbanas en beneficio de la movilidad en todos sus modos.

Las líneas de política y las estrategias definidas en los CONPES son estructurantes para esta primera lectura, se estima la posibilidad de fortalecer las políticas de ordenamiento urbano y la normatividad con el propósito de potenciar oportunidades de inversión pública y privada en el desarrollo de las zonas estratégicas que lo requieran. La mirada de la Troncal Pedro de Heredia como columna vertebral del proyecto se hace primordial, al igual que la del área de influencia de la intervención, dado que en su borde se da el grueso de las actividades urbanas; esta avenida ha vinculado la ciudad con la región en el curso de la historia local y a la región con el centro tradicional e histórico de la ciudad.

Como resolver las afectaciones barriales y impactan el comportamiento barrial y sus lugares de encuentro y relación.

Es necesario entonces identificar los actores:

- Propietarios como primeros referentes de aporte de ideas, mano de obra, recursos, pues son los directos afectados, además de ser los propietarios del

territorio. Así como los posibles dolientes del mismo, quienes lo aprovecharán económicamente, en contraprestación a su mantenimiento.

- Transcaribe como ejecutor del espacio público de borde del Sistema Integrado de Transporte Masivo, en la troncal, ampliando la intervención a nuevos espacios de integración que le mitiguen la función de transición y la conviertan en permanencia.
- Creación de norma que mejora la utilización del suelo, y la valorice.
- Planeación como garante de la aplicación de la norma urbana vigente.
- Empresas de servicios que avalarán el proyecto, acorde a la capacidad de las infraestructuras y servicios que dotan a la ciudad.
- Sector privado que invierta en el proyecto inmobiliario, como segundo aportante.
- Empresa privada y población en general, para la concesión de espacio público, como tercer aportante. Uso de la publicidad exterior visual como uno de los elementos que aportan económicamente al mantenimiento y sostenibilidad, con criterios moderados de tratamiento y utilizando el propio mobiliario para este fin.
- Incluir la historia de los barrios en mogadores de información, para que la comunidad se haga parte importante de una ciudad como Cartagena, entendiendo que su barrio es una pieza fundamental de una ciudad con memoria urbana.
- Identificación de la Demanda de compradores y arrendadores de vivienda y comercio.
- Fuentes de insumos, fabricantes, empresas caseras que alimenten el comercio a establecer, primordial y prioritariamente de la zona afectada como compensación y contraprestación al impacto generado.
- Participación de la comunidad con acompañamiento técnico para definir los requerimientos del nuevo espacio público, y así comenzar a dar un sentido de apropiación a esta comunidad afectada.
- La Administración Distrital de Cartagena a través de la Entidad ejecutora de proyectos especiales encargada de las inversiones en el espacio público de la ciudad para complementar la inversión de Transcaribe.

  El paso final de esta primera fase de caracterización de la idea es la firma del compromiso por parte de los actores.

6.4. APORTES AL CASO DE ESTUDIO Y RECOMENDACIONES

Políticas urbanas

Luego de conocer y analizar el caso de estudio y la influencia directa que ha tenido el Sistema Integrado de Transporte Masivo en el Uso social del Espacio Público, se puede establecer la necesidad de plantear procesos de gestión urbana que articulen las respuestas físicas del territorio, con las redes sociales que conforman la población de las ciudades. Posterior al planteamiento de un modelo físico de territorio que responda a patrones de intervención como la articulación, el enlace o la integralidad, y dándole con el un marco al uso social, es necesario establecer esas "pautas" o "recomendaciones" que hacen que un proyecto de Transporte Masivo sea diferente del de otra ciudad, romper con el paradigma que se ha venido dando en las Ciudades Colombianas de los "sellos" de los sistemas de Transporte Masivo que responden mas a funcionalidad y a transporte de pasajeros a partir de respuestas técnicas e ingenieriles que le restan apropiación y memoria urbana a estos proyectos.

Dentro de los principales vínculos que hay que establecer y en primera medida, es necesario la creación de una política de gestión que permita la participación social de las comunidades en la toma de decisiones físicas sobre el territorio, particularmente para el caso Cartagena, dentro del Plan de Desarrollo está considerada esta política de Participación social la cual debe contribuir a generar redes sociales que no solo sean aplicables al tema de Espacio Público sino que sean comunidades que participen y se establezcan vínculos de corresponsabilidad con la administración distrital en temas como seguridad, movilidad, educación y salud entre otros. Por otro lado también es necesario la participación y el compromiso de la Administración Distrital en la "toma en cuenta" de las opiniones de la población y la valoración de sus ideas, finalmente ellos son quienes viven en la cotidianidad los defectos o virtudes de la ciudad.

Programas de Espacio Público

Posteriormente es necesario traducir la voluntad política que representa las necesidades de la comunidad en términos de programas, que para el caso que nos aplica y en general para otros casos de estudio, se debe de partir del programa de la recuperación del espacio público actual, el cual se encuentra deteriorado, invadido, subutilizado y en muchos casos relegado a espacios residuales de la ciudad. Dentro del programa de recuperación de espacio público es necesario la concientización de los ciudadanos de la importancia de este espacio dentro de la cotidianidad de estos, específicamente en Cartagena, el Espacio público o "la Calle" es el espacio social, en donde se reúnen, festejan y tienen sus expresiones sociales y por ende, debe ser un espacio ameno que represente seguridad, confort, y para lograr esto, no es solo voluntad política, también es necesaria la participación conjunta de los actores involucrados en el proceso.

En las ciudades Colombianas, también se ve presente un déficit de espacio público por habitante y Cartagena no es la excepción, es por esto que también se debe tener un programa de creación de nuevos espacios públicos y particularmente que este articulado con el Sistema Integrado de Transporte Masivo, con las experiencias ya tenidas (caso Bogotá, Transmilenio Av. Suba) el no contar con un debido proceso de articulación del espacio público con estos sistemas, se generan espacios residuales que se convierten en territorios de miedo o no lugares desaprovechando espacios que podrían contribuir al esparcimiento y al goce ciudadano.

Programas propuestos para Cartagena

1. Recuperación del Espacio Público
2. Creación de nuevos espacios públicos
3. Aprovechamiento del espacio público
4. Fomento del uso social y de la cultura en el espacio público
5. Espacio público como elemento de seguridad e integración ciudadana

Estrategias de gestión urbana

Dentro de las estrategias de gestión urbana para el caso de Cartagena, es necesario regular el aprovechamiento del espacio público y los usos temporales del espacio público. Actualmente no existe una política, plan o programa que permita usar el espacio público y sacar beneficios económicos de él. La necesidad de pensarlo e incorporarlo a la normativa se hace vigente en la medida en la que la población cartagenera, dentro de los usos principales que le da al espacio público es el de aprovechamiento económico para su sustento. Lo ideal sería entonces balancear la ecuación y establecer responsabilidades y formas de apropiación que no solo beneficien a unos pocos sino a la población entera y que además contribuya a mejorar el aspecto físico del espacio público mediante la apropiación y arrendamiento de porciones con deberes y derechos de uso.

Otra de las estrategias a tener en cuenta es la de proponer la manera de orientar las acciones de los actores involucrados para propiciar ambientes en el espacio público que permitan desarrollar un uso social acorde con las costumbres y las características de la población cartagenera, especialmente en las zonas colindantes y inmersas en el Sistema Integrado de Transporte Masivo. Se hace necesario en la medida en las que las principales manifestaciones sociales de la cultura caribeña se dan sobre la vía principal históricamente de Cartagena y esta fue precisamente el primer tramo construido del Sistema integrado de Transporte Masivo. La necesidad de articulación del uso social con el sistema en este punto es evidente, especialmente durante las fiestas novembrinas, con cabildos, ferias y fiestas que recuperan las tradiciones y le imprimen la personalidad especial a la ciudad.

La estrategia de gestión, es en esencia el proceso de materialización para ejecutar las actuaciones e intervenciones, se orienta con acciones tipo iniciativa o semilla, con actuaciones continuadas en el tiempo, concentradas inicialmente en aspectos contundentes y detonantes de otros temas con una acción inicial que sirva como factor reproductivo del proceso general. Es importante destacar que las intervenciones asociadas al borde son prioridad y deben ser en su mayoría ejecutadas por la administración a través de Transcaribe.

Proceso Reproductivo

Como acción desencadenante del proceso se plantea un compromiso a manera de pacto ciudadano y empresarial de reactivación y sostenibilidad del Espacio Público, que se combine con un acuerdo del Concejo Distrital que respalde puntos centrales y estratégicos acordados con roles específicos.
Estas acciones parten de algunos estudios iníciales y particulares que permiten determinar las bases para la negociación de un compromiso inicial:

- Un estudio de manejo empresarial del espacio público donde se determinen los posibles ingresos por aprovechamiento económico, uso temporal; concesión, arriendo; usufructo de publicidad; acompañado de un plan estratégico de mercado.

- Estudios de la inversión pública para proyectos exclusivos de espacio público.

- El estudio de reestructuración de la institucionalidad para soportar las gestiones del Espacio Público, que incluye redefinición de competencias y coordinación institucional.

- Estudios de movilidad vehicular y peatonal específicas con el fin de determinar las capacidades y los perfiles de ciertos espacios públicos y viales neurálgicos.

- Compromiso y participación con la comunidad como ente principal del espacio público. Es necesario realizar estudios y encuestas acerca del uso social y de la importancia de “la Calle” en la vida diaria de las personas.

El compromiso debe ser desarrollado y coordinado por un equipo de consultores que convoque, saque conclusiones y consiga la firma del compromiso, desde un campo neutral.

El propósito es reactivar un proceso de oferta demanda en un mercado específico; al distrito y el estado; a entidades privadas, empresarios, gremios, habitantes, propietarios, comerciantes y todos aquellos involucrados e interesados en forma directa e indirecta en los intereses de la ciudad, con el fin de firmar un compromiso de trabajo por este sector en los aspectos que durante el proceso se consideren

importantes, con el fin de trabajar de forma unificada en la concreción de los proyectos y la integración con otras intervenciones de la ciudad, de tal manera que se obtengan beneficios tanto comunes como individuales

Acciones reproductivas (semilla).

Las acciones reproductivas o de demostración o semilla para replicar procesos como muestra de resultados y cumplimiento de metas; para corroborar la sostenibilidad y la necesidad de articular e integrar estructurar al SITM, son de vital importancia para hacer realidad lo propuesto y con el paso de la planificación a la acción.

Institucionalidad

Ya en diferentes aspectos, se ha mencionado la necesidad de reorganizar en parte la institucionalidad, que permita una mayor efectividad de las intervenciones públicas y privadas.
Para este fin se requiere principalmente coordinar las acciones de las diversas instituciones y reestructurar y dotar de herramientas a un líder general, que sea el encargado tanto de la coordinación, como de la gestión. Esta gestión tendrá que tener en cuenta la política, enfocada a dejar de mirar soluciones sólo hacia el interior y comenzar a hacer gestión, por ejemplo, para que las zonas aledañas se recuperen.

Mercado Inmobiliario

La coordinación institucional será la base fundamental para equilibrar las demandas del mercado, la protección y recuperación del medio ambiente y los aspectos sociales. El trabajo desde la mirada del mercado inmobiliario implica, en primer lugar una profundización de norma urbanística existente, de tal manera que además de actualizarse y separar los problemas de la vigente, poder aprovechar los avances que se han realizado en materia de ordenamiento territorial.

Para la primera es necesario hacer que sea rentable el aprovechamiento del espacio público; el negocio inmobiliario y la optimización de la movilidad que alimenta los sistemas y, por lo tanto será fundamental revisar los posibles instrumentos e incentivos que ayuden a equilibrar las desventajas generadas por los altos costos del suelo en algunas zonas de mayor centralidad, en el propio centro, tener unas condiciones del lugar adecuadas de acuerdo con los requerimientos de la demanda, e identificar los nichos del mercado a los que se quiere apuntar. Para este último punto, se considera fundamental trabajar sobre las diferencias y no sobre la búsqueda de similitud con otros lugares de la ciudad o que pueden ofrecer por ejemplo grandes zonas verdes y,

por lo tanto se debe hacer énfasis en los nichos del mercado que buscan o podrían estar interesados, tanto para compra como para arrendamiento, en las ventajas comparativas (y en algunas ventajas competitivas y únicas que se puedan generar) en todo el ámbito de intervención del sistema integrado de transporte masivo y en si del Espacio Público que lo estructura.

Proyectos estratégicos y priorización de acciones

La mezcla de las Propuestas de Actuación e Intervención prioritarias con la estrategia de gestión, arroja unas acciones prioritarias en proyectos estratégicos que deberán desarrollarse en una primera fase del Plan de Espacio Público:

- Pacto Ciudadano y empresarial.
- Acuerdo del Concejo Distrital de Cartagena para la implementación de incentivos
- Gestión para conseguir recursos y hacer realidad proyectos al interior del Area de intervención de Transcaribe y que forman parte del sistema de Espacio Público
- Fortalecimiento de la actividad residencial y del uso social que le da a los espacios públicos presentes en las zonas barriales.
- Solución del conflicto con áreas comerciales. Especialmente en las zonas con invasión del espacio público por vendedores ambulantes.
- Control de áreas mixtas `para evitar desborde de usos inducidos.
- Estudio de posibles incentivos a ofrecer en el compromiso de actores, en lo que respecta al uso y aprovechamiento del espacio público para todos.
- Sistema transversal de Espacio Público seguro, acercamientos y reuniones para consolidar alianzas estratégicas alrededor del tema.
- Imagen y paisaje urbano - Red de espacio público, red vial de distribución y complemento de los sistemas de transporte
- Espacios públicos de recorrido, y de permanencia como plazoletas y/o parques.
- Reordenamiento del transporte de complemento al sistema, ciclorutas, pasajes peatonales, sistema acuático y otras vías:

- Trabajo en la solución del conflicto residentes y actividades de impacto.
- Trabajo en la conformación de alianzas estratégicas.
- Auto guía del sistema hacia sitios de interés y congregación de público.

6.5. HOMOLOGACION CON OTRAS CIUDADES

Dentro de las condiciones propuestas de visualizan los siguientes aportes que pueden ser estudiados e implementados en otras ciudades colombianas con implementación actual de Sistemas integrados de Transporte Masivo:

1. En lo físico:

• Proponer y formular modelos urbanos de articulación de los Sistemas de Transporte Masivo con las estructuras de la ciudad y aprovechar las bondades del sistema de espacio público como elemento de enlace y relación entre estos. Es necesaria la potencialización del espacio público como sistema principal de y para la ciudad.

• Estructurar en las ciudades intervenidas Planes de Espacio Público que contengan proyectos de recuperación y creación de nuevos espacios públicos y que estos estén ligados siempre a los procesos de participación ciudadana.

2. En lo social:

• Establecer redes urbanas de participación social, que representen y configuren los deseos y las necesidades de la población y la manera de espacializarlos en el territorio. La descentralización del progreso barrial es una estrategia que al permitir la participación social no solo en la toma de decisiones sino en la inversión permite la apropiación de los proyectos y la generación de espacio público social.

• Procesos reales de participación social y creación de mesas de concertación con la administración distrital, que permitan un desarrollo equitativo para toda la ciudad, un balance equitativo de los deberes y derechos.

3. En lo económico:

• Generar formas de uso y apropiación del espacio público en las que se beneficie la comunidad a manera privada (sustento) pero también la ciudad se vea beneficiada no solo a manera económica sino en aspectos como el mantenimiento físico y la seguridad del espacio público: “se arrienda pero así mismo se mantiene limpio y seguro”.

7. En lo normativo:

• La necesidad de revisar la normatividad vigente que permita usar el espacio público como parte esencial del desarrollo social de las personas y no como lugares (o no lugares) cambiar la percepción de que el espacio público

es sagrado y no se puede usar y “no es de todos” el espacio público es posible usarlo de una manera equitativa y en beneficio para todos.

5. En lo político:

- Dentro de las políticas de cada ciudad se debe integrar la voluntad de recuperación de espacios públicos, políticas de creación de ciudad, que no solo respondan a una normativa, sino que cada proyecto en particular represente “hacer ciudad” generar espacios no como requisito normativo sino espacios que contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

- Se deben considerar de igual manera las políticas de uso social del espacio público, establecer y conocer los usos sociales propios de cada ciudad y población y procurar que dichas normas sean educativas y procuren enseñar y no reprimir el libre uso de la ciudad.

6. En lo institucional:

- La necesidad de armonizar las diferentes entidades y actores involucrados a los procesos de espacio público, generar responsables comprometidos y que articulen los procesos, que no existan elementos del espacio público que no corresponden a ninguna entidad y por ende resultan espacios residuales de ciudad.

- Compromiso y educación de los habitantes como actores involucrados del espacio público. Participación social.

6.6. REFLEXIONES FINALES Y OTRAS POSIBILIDADES DE INVESTIGACION

En la ciudades Colombianas, los Sistemas de Transporte Masivo han sido implantados como soluciones a problemas específicos de movilidad y de transporte de pasajeros, es por esto que se han constituido en “sellos” respuestas ingenieriles a problemas específicos de movilización de población pero en su paso han roto estructuras de la ciudad no solo físicas sino sociales, a esto se suma los pocos o deficientes procesos de participación que responden solo a llenar un requisito de ley y no a concertar procesos y construir ciudad.

Al final de esta investigación se puede concluir la necesidad latente de la generación de redes sociales que articulen estos sistemas a sí mismos, a sus costumbres, que permitan la apropiación y el respeto por la memoria urbana de las ciudades. La solución no son solo respuestas físicas iguales en todas las ciudades, sino sociales y

concertadas en los que los procesos de participación permitan al habitante decidir y pronunciarse ante los proyectos, la manera en la que los afecta. La función de planificador urbano no es más que la de mostrar un camino y un abanico de posibilidades para articular lo que se necesita con lo que se debe y lo que se quiere hacer, propender porque la ciudad sea un sistema equilibrado y apropiado por sus habitantes.

Finalmente los vínculos que el uso social del espacio público establece con el sistema integrado de transporte masivo hay que generarlos, hay que pensarlos y hay que formularlos, el espacio público no debe responder a espacios residuales de obras de transporte, se debe recordar que la vida social es por excelencia el uso principal del espacio público, en donde se establecen relaciones y se socializa la ciudad y por esto mismo es la población en sí misma la que debe participar y construir ese espacio para la preservación de sus costumbres y como marco para los encuentros sociales.

BIBLIOGRAFIA

ANA MARCELA ARDILA, NELSON ANTONIO GOMEZ, Espacio Público y sociabilidad Urbana, El caso de la Implementación del Proyecto Transmilenio en la Troncal de la Caracas, UNIVERSIDAD AUTONOMA DE COLOMBIA, 2008

AUGÉ MARC, Los No Lugares, Espacios del Anonimato, Una Antropología de la Sobremodernidad. Barcelona: ESITORIAL GEDISA, Barcelona, 2000

ALBAN, M. Comportamiento de los peatones en el espacio público. Revista de Estudios Regionales y Urbanos: Territorios. No. 13 (ene. 2005)

BORJA, JORDI y MUXI, ZAIDA. El Espacio Público: ciudad y ciudadanía. Editorial Electa, 2003

---------- significado y función en el espacio urbano moderno. Barcelona: Centre de Cultura Contemporánea de Barcelona: Editorial Labor S.A. 1969

ELIADE, Mircea. Lo sagrado y lo profano. Barcelona: Editorial Labor, 1967

GOFFMAN, Erving. Relaciones en Público. Madrid: Alianza Editorial, 1979

---------- La presentación de la Persona en la Vida Cotidiana. Buenos Aires: Amorrortu editores, 1994.

LYNCH, Kevin. La forma de la ciudad. Barcelona: Editorial Gustavo Gilli, 1985

FERNANDEZ GUELL JOSE, Planificación estratégica de Ciudades, EDITORIAL GUSTAVO GILLI, 2004.

MARUJA REDONDO GOMEZ, Cartagena de Indias, Cinco Siglos de Evolución Urbanística, UNIVERSIDAD JORGE TADEO LOZANO, 2004.

MICHEL BEAUD, L´art de la These, EDITIONS LA DECOUVERTE, 1986

PEDRO PARAMO, Historia Social Situada en el Espacio Público de Bogotá, desde su Fundación hasta el Siglo XIX, UNIVERSIDAD PEDAGOGICA NACIONAL, 2006

PEDRO PABLO PELAYES BEDOYA, La Calidad Físico Espacial del Sistema de Espacios Públicos y su Incidencia en el Hábitat, UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, 2007.

PLAN DE DESARROLLO 2008- 2011, POR UNA SOLA CARTAGENA, Cartagena de Indias D.T. y C.

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE CARTAGENA DE INDIAS.

DOCUMENTOS

JAIR RODRIGUEZ, Ciudad Educadora: una perspectiva desde la complejidad, Documento PDF.

SUAREZ GABRIEL, Redes de Gestión Social del Espacio Público en Bogotá.

Las redes sociales en el contexto de la Gestión Urbana.

Documento Técnico de Soporte, PLAN MAESTRO DE ESPACIO PÚBLICO BOGOTA, 2005

CARTILLA Acuerdos de sostenibilidad y gestión concertada de Espacios Públicos, DADEP, 2002