

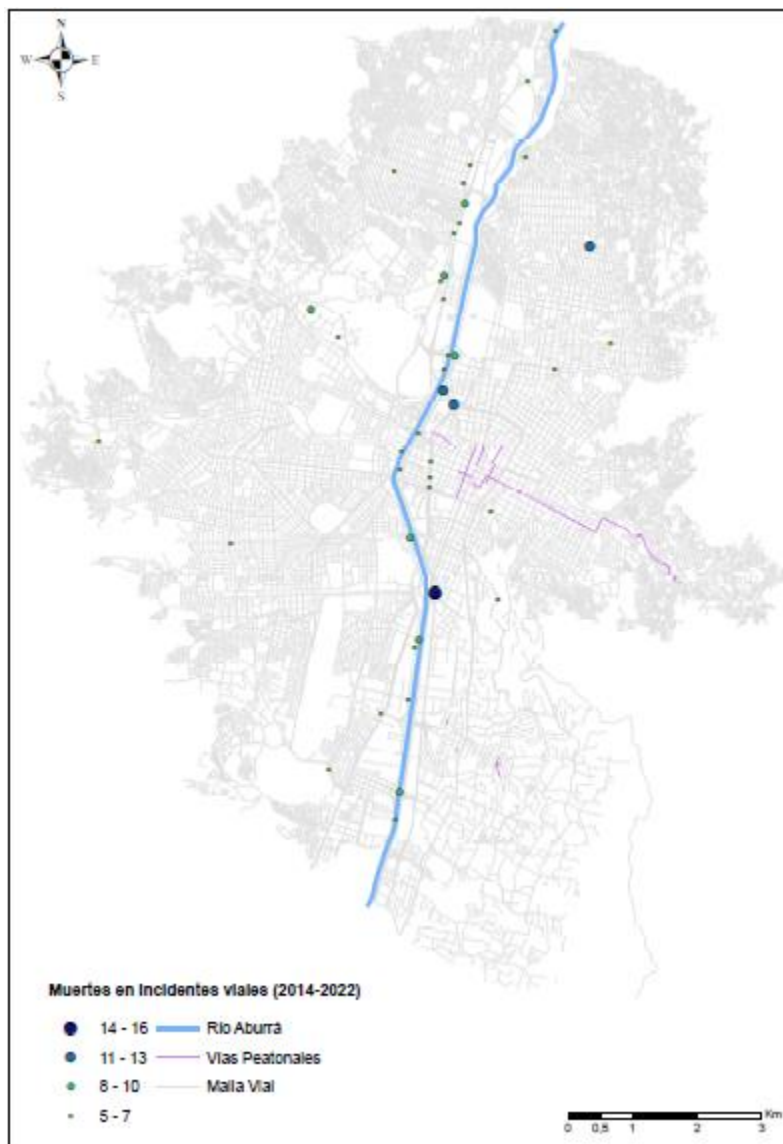
Diario de campo.

09/05/2022

9:00am-12:30 pm

Ejercicio de observación de tres puntos viales con altos índices de incidentalidad del área urbana de la ciudad de Medellín

Se eligieron 10 puntos álgidos de la ciudad de los cuales se privilegiaron 3 para este ejercicio inicial de observación directa, en respuesta únicamente a criterios de tiempo ya que los 10 puntos en su totalidad presentan los mayores índices de incidentalidad de la ciudad de manera constante en los últimos 10 años.



Los criterios:

.....

Este ejercicio de observación directa priorizada a partir de los índices de lesiones y muertes fue realizado por tres profesionales del OMM. Se eligió como sitio de encuentro, el espacio conocido como Punto Clave, teniendo un perímetro visual de aproximadamente 200mts a la redonda y que incluyera la mayor cantidad de intersecciones y cruces posible, en este orden de ideas el punto 1 de observación fue la intersección de la calle 31 con carrera 48, y que permitía visualizar, la carrera 50, la carrera 54, la avenida regional y sus respectivas intersecciones. Tal y como se muestra en la siguiente imagen (el punto rojo representa el sitio de ubicación para la observación)



Antes de iniciar con la descripción del punto es importante señalar que durante el recorrido seguido para llegar al punto de encuentro inicial, se observó un evidente deterioro de los andenes, zonas peatonales y segmentos de ciclo ruta. Se evidenció una constante presencia de polvo y pantano, desprendimiento y alzamiento de los adoquines y franjas podotáctiles, así como una discontinuidad de las mismas.

Este aspecto es importante señalarlo ya que fue recurrente en la zona, además representa un factor precipitante para la ocurrencia de incidentes, lesiones, muertes y atropellamientos. Toda vez que una polvareda intensa limita la visibilidad de conductores y peatones. Paralelamente a los espacios de polvareda, se evidenciaron tramos pantanosos también riesgosos en términos de agarre, capacidad de maniobra y reacción, entre otros elementos. Lo anterior, más allá de los elementos

asociados al mantenimiento y otros aspectos técnicos evidentes, existen otros factores como además de las fuertes lluvias que se presentaron en la ciudad, dos días antes del desarrollo de esta observación y la intervención antrópica en los escenarios de movilidad e interacción socio-técnica, que se expresó en la toma de medidas por parte del sector comercial: las personas con locales ubicados en la zona humedecían el polvo de las vías para evitar que se dispersaran en los locales comerciales y sus mobiliarios, generando de este modo los pantanos observados. Este es un claro ejemplo de que las personas adoptan comportamientos coherentes con el entorno.

A continuación, se exponen unas imágenes que dan muestra de lo descrito líneas atrás.



*Ilustración 1 desprendimiento de anden y zona podotáctil*





*Ilustración 2 intervención antrópica*



*Ilustración 3 alta concentración de grava y material de arrastre.*

En el recorrido desde el punto de encuentro al de observación priorizada, se dio una continuidad de la situación referida anteriormente e incluyó escenarios viales como ciclo rutas y cebras.



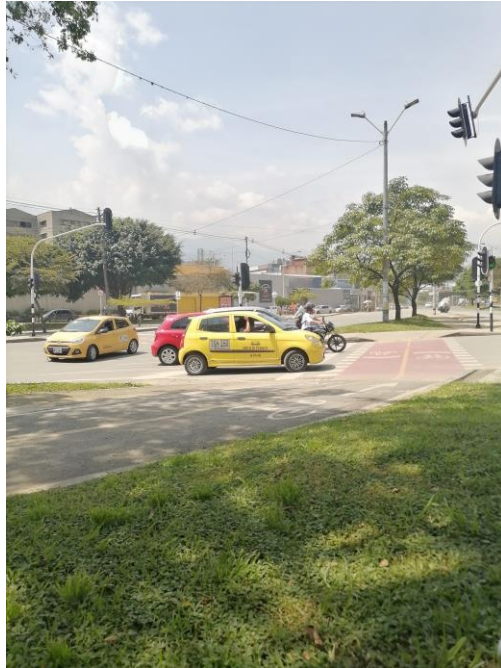


*Ilustración 4 pantano en cebras*



*Ilustración 5 pantano en cebras y arena en ciclo ruta*

Una vez en el punto priorizado, siendo las 9:40 am, lo primero que salta a la vista es un espacio de múltiples carriles e interconexiones viales con mala señalización, pero que en lugar de invitar a la cautela y al fomento del espacio compartido promueve un desorden tal que se configura como un factor de riesgo en materia de incidentalidad. Nuevamente aparece un entorno hostil para la interacción y el ejercicio de la movilidad en cualquier modo de viaje, pero principalmente para peatones y ciclistas, al ser estos los más vulnerables.



*Ilustración 6. lateralidad izquierda desde el punto de observación 1*



*Ilustración 7. Lateralidad derecha desde el punto de observación1*

Se reitera desde lo observado que las personas son coherentes con el espacio, es por ello que a pesar de la existencia de ciclo rutas en la zona, la configuración de las mismas, la usencia de mecanismos para el ofrecimiento de un entorno seguro y la percepción misma del riesgo por parte de las personas hace que las personas crucen las calles de forma “imprudente”, corriendo o por fuera de las esquinas, ya que no hay una estructura ordenada y funcionales en el entorno, por otro

lado las personas que usan el modo de viaje en bicicleta no hacen uso de las ciclo rutas por el sobre esfuerzo que supone, ya que implica cruces y esperas innecesarias que además son evitables si se dispusiera de espacios pensados para tal fin y no una implementación improvisada de unas ciclo rutas en espacios que originalmente eran vehiculares o peatonales. Es decir que no se construyeron ciclo rutas, sino que se intervinieron los espacios preexistentes.



*Ilustración 8. ciclista viéndose obligado a circular por la calle*

Adicionalmente los peatones, se ven en la obligación de circular por las calles, ya que los pocos andenes que no son separadores de calles, están completamente obstruidos por vehículos, entre ellos algunos institucionales como un camión de la Fiscalía General de la Nación.



*Ilustración 9. Andén obstruido*

Aspectos como los anteriores sacan a relucir un derecho a la ciudad desigual en esta zona, ya que está pensado para el tránsito de carros y no para el uso y aprovechamiento general de las personas. Lo cual se ve expresado en una baja presencia peatonal y la utilización forzada de las calles por parte



de ciclistas, los cuales, aunque no son tan reducidos como los peatones, tampoco podrían considerarse como numerosos. Esta lectura del contexto plantea la siguiente pregunta ¿realmente son los ciclistas y los peatones imprudentes? ¿realmente a la gente no le gusta caminar o usar bicicleta? Las respuestas pueden ser variables, pero un punto es claro: el tránsito por un sitio de riesgo no se hace por elección sino por necesidad y el escenario es a todas luces riesgoso y excluyente. Esto último se ve reforzado además por la ausencia de locales, zonas comunes, parques e infraestructuras de tipo comunitario.

Aunque hay circulación de rutas de buses hacia el sur del área metropolitana como, Circular Sur 303, Envigado, Itagüí y Sabaneta, las características del lugar no permiten un aprovechamiento de la oferta de transporte público que aunado a lo anteriormente descrito hacen que exista un predominio vehicular y de viajes en carro y moto. Durante todo el tiempo de observación solo una persona se dispuso a parar un bus, lo cual le implicó una espera de 17 minutos, bajo exposición directa del sol y en un escenario desolado en términos peatonales. Aunque existía un paradero techado en el sitio, este fue arrancado del lugar, como se evidencia en la siguiente fotografía.



La única actividad comercial que pudo vislumbrarse fue una venta de títeres y kits de aseo de hogar miniatura, lo cual a su vez fue lo que posibilitó el único intercambio verbal entre personas y que tuvo lugar entre un conductor de vehículo y el vendedor, quienes a juzgar por la familiaridad en que hablaron, ya se conocían. Ambos realizaron una suerte de chiste y continuaron en sus actividades (conducción y venta). Por lo demás las personas se limitaron a transitar.

En aras de ampliar un poco la capacidad visual cruzamos la calle para observar un pequeño tramo de la av. Regional, que por la hora no se encontraba congestionada y presentaba un flujo constante. Como hallazgo de dicha observación se evidencia que el diseño es estrictamente para los vehículos

y no hay disposición de espacios comunitarios ni opciones de cruce seguro para peatones, ciclistas y animales. Se evidenció igualmente un riesgo de incidente expresado en un acorralamiento que un conductor de carro realizó a un motociclista, la acción no se dio en este caso por falta de señalización o por deterioro físico, sino por una marcada intención de no reducir la velocidad por parte del conductor del carro.

Paradójicamente existe la disposición de una rampa para personas con movilidad reducida pero que no conduce a ningún lugar dejando a merced de la autopista a su hipotético usuario. Igualmente hay un sendero peatonal que inicia súbitamente sin una continuidad precedente y que se ve bruscamente interrumpido por pilares de soporte del viaducto del metro. Estos elementos claramente no estaban siendo usados por ningún peatón y no obedecen a criterios estéticos ni de funcionalidad, por lo cual se desconoce su intencionalidad ya que no son aptos para el uso humano en materia de movilidad.



No se observó a ninguna persona cruzar la autopista en el ejercicio de su libre movilidad, salvo el personal de empresas varias que se encontraba realizando labores en el espacio, por su parte en los segmentos anteriormente descritos, aunque no fueron numerosos los peatones, si se apreciaron cerca de 15 personas caminando de manera discontinua y en la mayoría de los casos cruzaron las calles con un temor evidente y corriendo.

Se evidenció como una constante que las personas que se movilizaban en moto, incurrieron en más violaciones a la norma que los demás modos de viaje, como es el caso de giros prohibidos. Este punto es importante señalarlo ya que a diferencia de las ciclo rutas, las calles, aunque con ausencia de señalización u orden, si cuentan con un diseño de continuidad e interconexión más eficiente,

además no es lo mismo tener que hacer recorridos extras en función del diseño, en automóvil o moto que en bicicleta o caminando.

## Punto de observación 2

### Puente Av33-Río-Regional



Hora de inicio de la observación en el punto 11:00 am.

De camino al sitio, se pudo evidenciar nuevamente una discontinuidad en los senderos podotáctiles, además no se acompañaba con el punto de cruce peatonal general y no contaba con material de guía para cruzar la calle, ni semáforos sonoros, lo cual representa un riesgo para las personas invidentes, la imagen de referencia se muestra a continuación.





*Ilustración 10. Podo táctil discontinuo*

Una vez en el punto, el tiempo de observación no fue muy extenso, pero pudo apreciarse, que los peatones cometían de manera recurrente, aparentes imprudencias, que bajo la lupa de lo que demanda un cruce seguro en el punto de necesidad, es solo una respuesta al entorno, como ya se ha venido recalcando. Las personas tendrían que caminar largos trayectos hasta encontrar un semáforo o puente peatonal y luego devolverse el mismo trayecto hasta el punto de necesidad.

Como una estrategia para sentir mayor seguridad frente a sus vidas o integridad, las personas se agrupaban y pasaban de manera conjunta. Dicha acción no obedecía a lazos de confianza previamente establecidos sino a un mecanismo de salvaguardia, que mezcla lo biológico con lo cultural, presente en el ser humano como animal gregario.

Aunque no fueron registradas fotográficamente, estas acciones pudieron percibirse sobre la avenida 33 y no sobre la regional, lugar en donde no se presenciaron personas cruzando la calle. En su lugar un alto flujo vehicular permaneció constante y como dato a apuntar se registró de manera continua, que las personas que adoptaban un modo de viaje en motocicleta, empleaban las líneas viales como carril, incluso en momentos en los que había espacio para ocupar unos de los carriles dispuestos para tal fin. Lo referido se puede notar en la siguiente fotografía.



*Ilustración 11. Motociclistas empleando las líneas viales como carril*

Ante lo descrito en este punto de observación, es importante señalar que existieron dos tipos de acciones transgresoras de las normas viales, ambas son expresiones culturales, pero una de ellas es

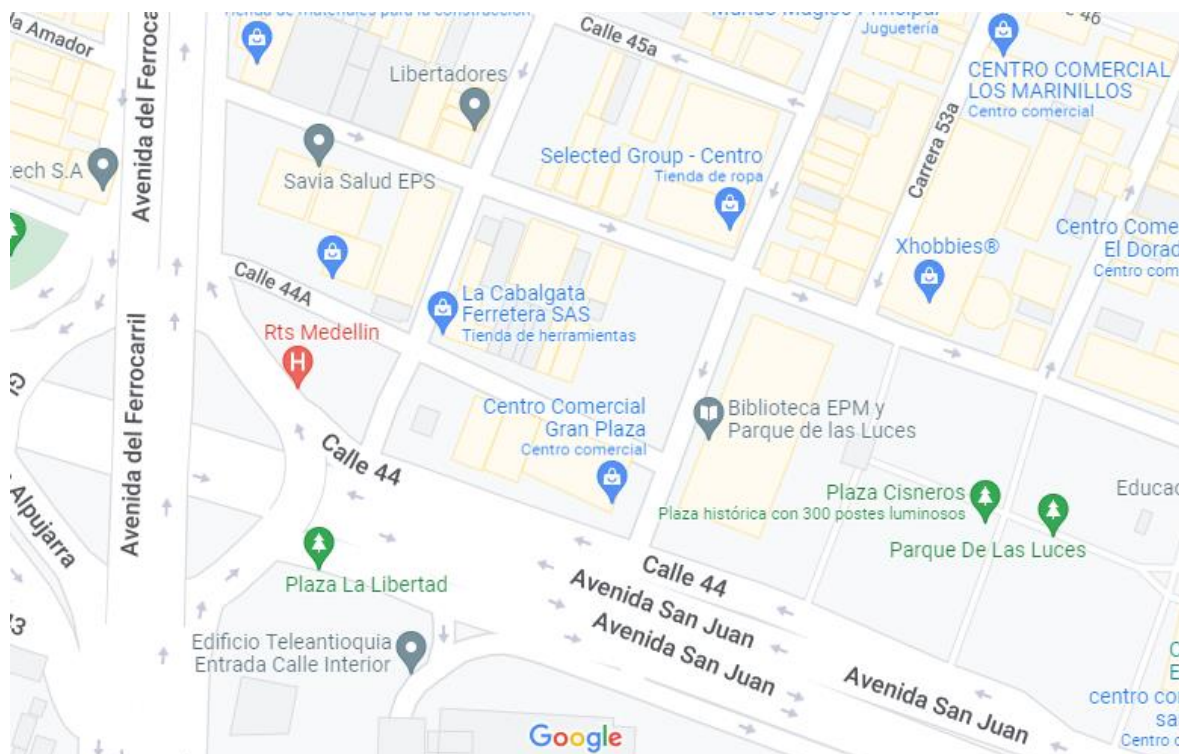


una respuesta de supervivencia y economía de la demanda física, reflejada en cruces en lugares no diseñados para tal fin por parte de peatones. En este caso, la deficiencia no es meramente conductual, ya que interactúan con la acción cuestiones de diseño como la ausencia de zonas de cruce seguro para las personas, ya que a ambos extremos de la calle hay disposición de infraestructura residencial y comercial de frecuente uso de transeúntes y residentes. Por el otro lado, la acción transgresora de los motociclistas obedece a un hábito en la manera de movilizarse en dicho modo de viaje y en la permisividad que se ha otorgado a dicha acción, tanto por parte de otros usuarios de las vías, como por la veeduría de la norma. Esta última acción requiere de acciones encaminadas a establecer nuevos acuerdos sociales, estrategias de reeducación vial, sensibilización, endurecimiento de la norma, presión social y otras alternativas orientadas a modificar dicha conducta vial, ya que no solo está en riesgo la propia integridad de quienes transgreden la norma, sino también la de las personas que interactúan con ellos.

Por otro lado hay baja oferta de transporte público, con disposición únicamente de Belén Santra, lo cual hace evidente un intenso flujo vehicular a altas velocidades en un entorno que no sugiere una transición hacia zonas residenciales, es decir el entorno no tiene una estructura que de manera anticipada induzca a reducir velocidades apropiadas para espacios residenciales y comerciales de uso recurrente por las personas.

### Punto de observación 3

#### Carrera 55 con Calle 44







Se evidencia, al igual que en el punto anterior, la ausencia en el entorno de estructuras que conduzcan a tomar acciones encaminadas a la reducción de la velocidad.

Este punto se caracteriza por una frecuente y variada interacción vial con presencia de todos los modos de viaje, una alta presencia de habitantes de calle y comerciantes del sector informal, así como circulación de personas de toda índole, pero dentro de las cuales sobre salen sectores vulnerables y marginalizados. Pese a ello, existe una prioridad vehicular y un fuerte descuido con la seguridad de los transeúntes y peatones.

No hay garantías de movilidad segura para personas con movilidad reducida. Durante la observación pudo notarse como una persona en silla de ruedas arriesgaba su vida al pasar un cruce complicado que no contaba con ningún tipo de apoyo a este tipo de población. Los conductores de carros no tuvieron más remedio que reducir su velocidad, ya que la persona en silla de ruedas se abalanzó a las vías ante la imposibilidad de encontrar una forma segura de cruzar. Tal y como puede observarse en la siguiente secuencia fotográfica.







Como puede notarse en la imagen anterior, ante la ausencia de espacios apropiados, la persona en silla de ruedas, debió ir sobre las vías y en dirección contraria al flujo de los vehículos, potenciando aún más los niveles de riesgo, exposición y vulnerabilidad.

Los tiempos de cruce peatonal oscilan en los cruces entre los 10 y los 11 segundos aproximadamente, no obstante y pese a la disposición de semáforos peatonales, son cruces complicados, máxime cuando algunos de los semáforos peatonales se encontraban descompuestos, lo que impedía verificación por parte de los peatones, lo cual representa un factor de riesgo.





Nuevamente es apreciable como se combinan las cebras peatonales con las ciclo rutas, que al igual que en los casos anteriores obedecen a una ausencia de planeación y rediseño que implica que las

personas que eligen el modo de viaje en bicicleta, eviten usar estas intersecciones de ciclo rutas, ya que dan vueltas innecesarias y con permanente presencia de obstáculos.

Pese al constante flujo de interacciones viales, se evidenció durante la observación que era frecuente parquear autos en zonas no autorizadas para ello, posiblemente a razón de la cercanía con el centro administrativo la Alpujarra, *dollar city* y otros escenarios de tipo comercial, es decir, culturalmente se fue normalizando la zona como zona de espera. Dichos aparcamientos temporales por lo general no sobre pasaron los 15 minutos. Ver la siguiente imagen



De igual forma pudo observarse que los conductores de la empresa de transporte de bello, eran considerablemente más prudentes y cautelosos que los de Circular Coonatra, que de manera directa y apreciable cometieron más imprudencias en las formas de adelantar vehículos y la adopción de elevadas velocidades en zonas de alta interacción.

En este último punto es importante señalar que la primera empresa paga a sus empleados un salario integral, mientras que la segunda, paga según la cantidad de pasajeros transportados en un día, lo cual incide en la conducta vial.

En el sitio también se notó la presencia de agentes de tránsito cuya presencia estaba destinada al apoyo ante emergencias .





Al igual que en los puntos anteriores, los modos de viaje en motocicleta, fueron los que mayores velocidades demostraron (con excepción de los buses de circular coonatra que podrían equipararse en velocidad a los motociclistas).



El ejercicio de observación finalizó sobre la 1:20 de la tarde.



Como anotación adicional e importante señalar que es pertinente visitar nuevamente los puntos en otros horarios o solicitar los videos de las cámaras, ya que en todos los puntos había presencia de este tipo tecnología.

## **Resumen de elementos observados in situ: cruces de la carrera 84 x calle 37B y Cl 42C, durante el 20 de mayo de 2022, entre 10:00am y 12:00m.**

A continuación, se describen los principales hallazgos del ejercicio de observación en los sitios referidos.

Es importante señalar que se aportará testigo fotográfico en aquellos casos en los que lo observado haya logrado ser registrado, en aras de dar una mayor referencia a lo descrito.

### **CARRERA 84 X CALLE 37B:**

- El cruce vehicular opera actualmente a prelación de la carrera 84.
- las vías en intersección poseen doble sentido de circulación.
- Se evidenció una alta afluencia de adultos mayores en la zona
- No se observan demarcaciones de pasos cebras en las esquinas, los andenes en algunos sitios se encuentran deteriorados por las raíces de los árboles y no cumplen con PMR.

En la siguiente fotografía puede observarse a dos personas adultas mayores ejerciendo su movilidad en un escenario poco apto, en la imagen también puede apreciarse una franja podo-táctil sin continuidad, en su lugar del otro lado se encuentran unas escaleras que además no están alineadas con el margen opuesto de cruce peatonal, lo que hace inviable un paso seguro para una persona invidente o con movilidad reducida.





- Flujo vehicular local sobre la calle 37B.
- Múltiples maniobras confluyen en el cruce, desde todos los accesos, se permite las maniobras directas, giros a derecha y a izquierda.
- La prelación vial la lleva la carrera 84, por su parte el flujo de la calle 37B debe realizar el pare, en relación a ello, el acceso occidental de la calle 37B cuenta con un reductor de velocidad, sin embargo, se observa que por actividades de repavimentación, la carpeta asfáltica queda casi al mismo nivel del resalto, en cuanto al acceso oriental, este no cuenta con ningún elemento de reducción de velocidad.



- Se evidenciaron dificultades en la visibilidad del flujo vehicular que se incorpora hacia la carrera 84 desde la calle 37B, debido a la densa arborización que allí se encuentra, razón por la cual los conductores no marcan la parada antes de la esquina, sobrepasando un poco la señal de pare, lo cual se constituye como un factor de riesgo y como un hecho precipitante de otras



acciones transgresoras a la norma, por parte de los usuarios de los diferentes modos de viaje.





- Se advierte un flujo vehicular por la calle 37B que corresponde a residentes del sector. En ese uso fue frecuente observar que varias personas que usaban el modo de viaje en motocicleta, no hacían uso de elementos de seguridad como el casco, lo cual no fue igual de evidente sobre la carrera 84.

- Se infiere que la iluminación en horas de la noche puede ser deficiente, ya que las copas de los árboles se encuentran alineadas con las luminarias.

-Existe una demarcación de reducción de la velocidad, pero esta se encuentra muy borrosa, lo cual permite ignorar la norma y se constituye como un factor de riesgo.



- Se observó que solo existe una ruta de transporte pública que pasa en la intersección cada 15 minutos aproximadamente y posee una capacidad reducida de aforo ya que se trata de microbuses de la empresa Taxmaya. Lo anterior no aporta a la diversificación de los modos de viaje. Adicionalmente, en caso de plantearse la posibilidad de eliminación de giros desde la 37b a la 84 en cualquiera de las dos direcciones como una oportunidad de mejora, implicaría que este transporte tendría que cambiar su recorrido, limitando un acceso en transporte público que de por sí ya es limitado.
- Existe un vestigio de una preexistente señal de tránsito, que se expresa en la disposición de un vástago sin señal propiamente dicha. Lo anterior además



de ser completamente disfuncional, representa un factor de riesgo para coaliciones que se den por expulsión de vehículos.





Además del vástago, en la anterior fotografía se puede observar que las reducciones del andén, no conducen al peatón a la zona de cruce apropiada, ya que aportan una angulación de 45°, trazando una trayectoria diagonal.

#### **OPORTUNIDADES DE MEJORA- CARRERA 84 X CALLE 37B:**

- Eliminación de giros a izquierda, de acuerdo a análisis de accesibilidad.
- Adecuación del resalto existente sobre el acceso occidental e instalación de este mismo sobre el acceso oriental de la calle 37B.
- Solicitar a la unidad que corresponda la poda de los árboles situados cerca a las esquinas del cruce o reducción de la altura de las luminarias.
- Demarcación de pasos cebra.
- Mantenimiento de la señalización existente, especialmente la demarcación de zona escolar que allí se localiza.
- Solicitar a la unidad que corresponda el mejoramiento de andenes y adecuación de rebajes para PMR.
- Endurecimiento de los separadores en las esquinas de la calle 37B.
- Densa arborización en el sitio.
- alineación de cruces peatonales y de movilidad reducida
- remarcar la señalización de baja velocidad
- Aunque la carrera 84 tenga prelación, debe existir una inducción a la reducción de la velocidad que a su vez indique que hay frecuente intersección con zonas residenciales, además hay presencia de instituciones educativas en el sector, que aunque no colindan, si se encuentran próximas, tales como: El corazonista, Salazar y Herrera y la Presentación. (lo pongo a consideración).
- campañas de sensibilización y exigibilidad de derechos en la zona, lideradas por agentes y profesionales de la Secretaría.
- otorgar rigor a la norma, porque aunque hay presencia de cámara, se presentan diferentes trasgresiones.

#### **CARRERA 84 X CALLE 42C:**

- El cruce vehicular opera actualmente con regulación semafórica, cuenta con complementos peatonales en todas las esquinas, no obstante, cambian muy rápidamente limitando la posibilidad de cruce de los peatones.
- Se observa una adecuada señalización, incluyendo la reducción de velocidad por zona escolar en áreas perimetrales.



- Presencia de resaltos en buen estado sobre la carrera 84, los cuales se encuentran asociados a la zona escolar (Liceo Salazar y Herrera).
- Alto flujo vehicular sobre la carrera 84 y sobre la calle 42C a razón del desvío por PMT del intercambio vial de la calle 44 San Juan x Av.80.
- No se observan altas velocidades debido a los escenarios de congestión y al control semafórico y a los resaltos que allí se ubican.
- Se infiere que por la alta arborización, la iluminación en horas de la noche puede ser deficiente (no concuerdo, ya que las luminarias se encuentran por debajo de la frondosidad de los árboles)
- Algunos peatones cruzan a riesgo, no esperan el tiempo de verde peatonal, sin embargo esta es una respuesta al entorno, ya que el semáforo cambia muy rápidamente y los otros actores viales que usan modos de viaje en automóvil y motocicleta, sobrepasan las cebras y el área reticulada en amarillo (no sé cómo se llama), en este orden de ideas los peatones optan por cruzar en tanto ven la posibilidad de hacerlo.





Como se observa en la imagen anterior, si la señal semafórica peatonal capturada en la fotografía se encuentra en rojo, quiere decir que la del cruce peatonal que se evidencia obstruida por vehículos, estaría en verde.

En la imagen también puede notarse que a ninguno de los extremos de la cebra hay andén.

Al igual que en el punto anterior, las reducciones de los andenes no se encuentran alineadas y adicionalmente, existen en el área circundante, diferentes obstáculos para el peatón, que obligan a hacer uso de las calles.

#### **OPORTUNIDADES DE MEJORA- CARRERA 84 X CALLE 42C:**

- Solicitar presencia de agentes en la zona, dado que se presentan bloqueos en la intersección que dificultan el cruce peatonal. Cabe resaltar que esta solicitud ya se realizó con el equipo de PMT del área de circulación.

Se recomiendan campañas de sensibilización para los usuarios de todos los modos de viaje, dar rigor a la norma y formar en exigibilidad de derechos.



Diario de campo.

Fecha: 03-06-2022.

Observación directa puntos 8, 9 y 10.

## Punto 8

### Glorieta Terminal del Norte



Siendo las 9:45 a.m., se da inicio al ejercicio de observación y se identifica inicialmente que se trata de un sitio de dimensiones espaciales considerables y con puntos de interconexión vehicular numerosos en lo que se refiere a la movilidad de modos de viaje en Automóvil, transporte público y motocicleta. Sin ocurrir lo mismo con senderos peatonales, franjas podó táctiles y ciclo rutas, las cuales presentan una disposición imprecisa, con discontinuidades, giros y extensiones innecesarias, que dificultan y extienden aquellos modos de viaje que no hacen uso de motor y que para efectos de sus características, tendrían que estar pensados en un sentido práctico y de reducción de los esfuerzos y los riesgos, los cuales están estrechamente vinculados en materia de seguridad vial, ya que justamente muchas de las transgresiones a la norma por parte de los usuarios caminantes y ciclistas de la ciudad, que son consideradas como “imprudencias” expresan una marcada intención de que se reduzcan sus recorridos en función de sus necesidades.

Es importante señalar que, a pesar de tratarse de un área geográfica construida de grandes dimensiones, existe un mal uso del espacio, toda vez que se está desaprovechando su uso integral.

Lo anterior se expresa en un diseño que prioriza el modo de viaje en automóvil sobre el derecho general a la ciudad, a espacios de uso común y disfrute público, áreas verdes y modos de viaje alternativos.



En la anterior fotografía se evidencia el desaprovechamiento espacial del que se viene hablando, ya que hay dos carriles para automóviles que no tienen un uso recurrente en horarios diferentes a la hora pico (que son la mayoría), adicionalmente se observa una interrupción de la ciclo-ruta, la disposición de un semáforo en medio del andén y la franja podó táctil (última que se encuentra también discontinua).

A lo anterior se suma una señalética que ocupa espacio, pero que además refuerza la evidencia del desaprovechamiento espacial: las flechas que indican circulación y uso exclusivo por el carril izquierdo y que se pueden observar con posterioridad al semáforo derecho. Estas bien podrían ser una extensión del andén e incluso según lo observado y el poco uso presenciado se podría afirmar que esos dos carriles son completamente innecesarios.

A continuación, y en concordancia con lo dicho anteriormente se presenta una imagen que amplía lo detallado y que además demuestra la interrupción de la ciclo-ruta de manera brusca e incluso violenta, mediante la desaparición intempestiva de la ciclo-ruta y la disposición de delineadores tubulares o hitos, que, pese a que demarcan el inicio del espacio para bicicletas, también demarcan la finalización del mismo.





La glorieta de la terminal de transporte terrestre del norte y contrario a lo que podría pensarse, también evidencia un desaprovechamiento espacial y un diseño volcado sobre la priorización del automóvil, ya que presenta cuatro carriles que no se alcanzan a ocupar completamente, lo que



quiere decir que, con excepción de los horarios pico, estarían inutilizados la mayor parte del día y de la noche, lo cual redundaría en el despilfarro de espacio destinado al automóvil y la precarización de otros usos del espacio en el marco de la movilidad y del habitar la ciudad por parte de las personas. Lo anterior tiene implicaciones en la conducta, que se expresan en una evitación del modo de viaje en caminata, ya que no existe ni seguridad, ni espacios de uso común, ni comercial, ni aún residencial en el área circundante a la glorieta observada, tal y como se puede notar en las siguientes dos fotografías.



Es importante igualmente señalar que si las cifras de incidentalidad, muertes y lesiones no demuestran una alta cantidad de casos en modos de viaje como la bicicleta y la caminata, se deben justamente a esa evitación y no a condiciones de seguridad, lo cual es en sí, una señal de inseguridad en materia de movilidad ya que no ofrece garantías de uso y bienestar.

Sumado a lo anterior y como lo expresa las siguientes dos imágenes, existe un marcado deterioro de los espacios peatonales, discontinuidades en franjas podotáctiles e invasión de los espacios peatonales desde el uso y el diseño: esto es parqueo de vehículos en áreas no destinadas para tal fin, guayas de soporte para postes, basuras, pantano, grietas, elevaciones abruptas en el terreno y zonas de bajo drenaje.



En cada flanco de la glorieta en los sectores peatonales se evidencian obstrucciones incluso peores, con acumulaciones de llantas y neumáticos ya que el poco uso comercial del espacio está dirigido nuevamente al automóvil, como resultado evidente de una priorización del diseño y construcción



de ciudad orientado a dicho énfasis. Lo cual expresa una marcada desigualdad y vulneración del derecho a la ciudad de otros modos de viaje y de los ciudadanos propiamente dichos, a lo cual se suma la falta de rigor normativo, pues aun cuando los espacios públicos son reducidos, se permiten esos usos sin consecuencias, restricciones, multas o castigos.



Es importante reiterar que, durante el tiempo de observación, los cuatro carriles de la glorieta permanecieron con un uso reducido, lo que demuestra que en lugar de cuatro carriles podrían ser solo dos, ya que las horas pico en comparación con las horas restantes son realmente pocas y el objeto de la seguridad vial acompañada con el del diseño, es moverse, no moverse sin trancones.

También se evidenció circulación de vehículos de grandes dimensiones y en sus conductas se evidenciaron excesos de velocidad, principalmente en tracto mulas, lo cual supone un alto riesgo de incidentalidad con efectos considerables sobre modos de viaje de menor tamaño y de mayor exposición y vulnerabilidad.

Por otro lado, se mantuvo como una constante observada la adversidad que enfrentan los modos de viaje alternativos, principalmente el viaje a pie, lo cual, como se dijo se ve expresado en aparentes transgresiones o imprudencias, pero que no son otra cosa que el reflejo de las líneas de deseo, que son trayectos no dispuestos urbanísticamente, pero que expresan las necesidades de las personas caminantes. Como un testimonio de lo anterior se muestra en la siguiente fotografía uno de esos trayectos o líneas de deseo que se vieron en la lateralidad del muro de contención de la calzada y la

zona verde de la glorieta. Dichas líneas inician en los espacios descritos y se vuelven invisibles en las calles en tanto marcas, pero tangibles en los riesgos de incidentes.



#### **Carrera 65 con calle 80 (extensión de glorieta)**

Se evidenciaron semáforos des sincronizados, nuevamente un exceso de espacio para carros y vehículos con motor y ninguno para modo de viaje en caminata.

El único espacio de uso público es para individuos muertos y se trata del cementerio universal.





Nuevamente y como una constante en todos los sitios observados, se evidencian franjas podotáctiles desalineadas.

Se distingue igualmente una nueva calle que no tiene uso vehicular y que denota un detrimento del uso inteligente, sostenible y equitativo del espacio, en materia de movilidad. Adicionalmente se evidenció un proceso de repavimentación por encima de la cebrada peatonal, eliminando su demarcación



## Punto 9

### Punto Cero.



Se mantiene como patrón la ausencia de zonas peatonales acordes a las necesidades, un bajo tránsito en modo de viaje a pie y en bicicleta, debido a los mismos motivos señalados en el punto anterior. Tampoco hay espacios de uso público, zonas de comercio, parque ni paraderos de buses. Incluso a pesar de que este punto se encuentra en proximidades de la Universidad Nacional de Colombia, dentro de la cual hay una amplia población que se moviliza en medios alternativos y transporte público.

Dos elementos adicionales merecen ser traídos a este diario de campo:

1 la alta incidentalidad de este punto también obedece a que se juntan 3 niveles de calzada que no alcanzan a ser georreferenciados de acuerdo al nivel de ocurrencia de los incidentes y se sitúan arbitrariamente en punto cero.

2. solo se observó una persona que se movilizaba en modo de viaje a pie o caminata, y se acercó a preguntarnos como cruzar al otro lado, dado que el puente peatonal tiene tres niveles y se encuentra obstruido por basuras, heces humanas y sirve de albergue a personas en condición de calle, lo cual representa dentro del imaginario poblacional, un factor de riesgo a la integridad física y produce además de un sobre esfuerzo que podría ser evitado, miedo a atracos (aunque no necesariamente sea un hecho que ocurra, ni que sean las personas en condición de calle los que cometan dichos actos).



## Punto 10

### Horacio Toro.

En la conexión entre punto cero y el puente Horacio toro se evidenció un generalizado exceso de velocidad, conducta que hace caso omiso a la señalización de no superar los 50Km /h.



Se presentan como constantes un exceso de espacio para el modo de viaje en carro, ausencia de peatones, sitios públicos, comerciales y de uso común.

Como un elemento diferencial a los demás puntos observados se encuentra la alta presencia de habitantes de calles, los cuales se ubican como una población de alta vulnerabilidad y de riesgo de ser víctimas de atropellamientos, muertes y lesiones por incidentes viales, principalmente en horas de la noche, durante las cuales suelen tener mayor actividad, a lo cual se suman otros factores de riesgo como incremento de las velocidades por parte de las personas que usan el modo de viaje en carro, así como una menor iluminación.



En el sitio se presentó durante el período de observación, un incidente vial entre un conductor de carro y uno de motocicleta, a razón de un cambio de carril de último momento: el conductor del carro se dio cuenta de manera tardía del desvío y dicho giro tomó por sorpresa al conductor de la moto, generándose un choque entre los vehículos. Dicho evento no generó lesiones evidentes.

En el IPAT no se registraron lesiones y el agente de tránsito expreso, tras un breve diálogo que el registro de lesiones normalmente tiene lugar a criterio de los involucrados, o cuando es necesaria atención médica.





Al igual que en los puntos anteriores se evidenciaron líneas de deseo tanto en las vías como en las zonas verdes. Las zonas verdes dan muestra de marcas de trayecto que dejan huella mientras que aquellas expresadas en las vías solo pueden ser percibidas en el momento y dan muestra de la necesidad de mayores y más amplios espacios peatonales, ya que lo que pareciera ser un sendero peatonal es realmente un espacio de contención del puente.





En la anterior fotografía se evidencia una línea de deseo muy dicente, ya que no hay espacio para tránsito peatonal y la zona verde no está diseñada para tal fin ni como parque.



## Diario de Campo 3

22/06/2022

### Observación directa puntos 4-7

#### Punto 4

#### Avenida 80 con Colombia



Siendo las 9:30 a.m. se da inicio al ejercicio de observación, lo primero que se identifica y que es importante resaltar, es que el lugar cuenta con recientes modificaciones urbanísticas, lo cual necesariamente representa una disonancia con la estadística de muertes y lesiones correspondiente a 2014-2020, ya que la estructura de movilidad y el diseño anteriores son los que entrarían a determinar los datos de los cuales se partió para priorizar los puntos a observar. No obstante, las modificaciones del entorno ofrecen nuevos elementos que deben ser distinguidos y que pese a existir en el rediseño espacial preponderancias para el modo de viaje en automóvil, se incluyeron algunos elementos amigables con el modo de viaje caminado y para el uso público del espacio.

Por ejemplo, hay una demarcación clara y con reducciones alineadas en los pasos de cebra, lo cual se apoya con uso semafórico peatonal, por lo cual se pudo identificar un paso más desenfadado por parte de los transeúntes, adicionalmente se observaron numerosas personas adultas caminando en

familia o en compañía de niños y mascotas, lo cual no había sido apreciable en los demás puntos observados. Esto se debe a dos motivos: un uso residencial con una larga trayectoria temporal que no se vio fracturado por los cambios urbanísticos ya que el sector cuenta con una gran oferta comercial y una amplia disposición de viviendas familiares. Y por otro lado el rediseño espacial, no excluyó completamente a las personas residentes en la zona, ofreciendo alternativas medianamente seguras.

De igual forma el punto cuenta con un espacio que puede definirse como punto de encuentro, con algunas jardineras y bancas, que, aunque no alcanza a ser un parque, si sirve para esperar a otra persona, descansar o resguardarse del sol en zonas sombreadas. Esto, aunque podría haberse concebido y diseñado como parque, por lo menos ofrece una alternativa de uso del espacio a por parte de los ciudadanos y no exclusivamente los vehículos con motor.



En suma el sitio representa un espacio de mayor peatonalidad y uso público, lo cual ofrece un entorno más seguro y seguramente incidirá en la reducción de la incidentalidad, lo cual deberá ser verificado con posterioridad. Aunque hay indicios de ello desde esta visita de observación, ya que se evidenció a personas que se movilizaban en carro, ceder el paso a peatones y a adultos mayores



y con movilidad reducida, cruzar tranquilamente, lo cual no se había evidenciado en ninguno de los otros puntos observados.

Como una constante las mayores transgresiones a la norma fueron evidenciadas en modo de viaje en motocicleta, no obstante, los demás modos de viaje, demostraron en este punto y periodo de observación una mayor conciencia por el otro y actitudes más prudentes en oposición a otros sitios observados.

Pese a lo anterior se recalca que hay una disposición exagerada para el modo de viaje en automóvil, ya que no es muy marcado el tránsito de grandes vehículos ni son numerosas las rutas de transporte público que pasan por el sector, por lo anterior, en lugar de ofrecer vías de tres carriles para automóviles, podrían haberse implementado solo dos y ampliar zonas públicas y verdes o ampliar andenes.

Gran parte de la señalización ofrece claridad y como está muy enfocada en la priorización de los pasos peatonales, no otorga un exceso de seguridad a quienes se encuentran en el volante. Sin embargo, hay presencia de señalización irrelevante, como por ejemplo la de altura máxima de vehículos que pueden pasar debajo del puente, ya que no hay vehículos de más de 5 metros de altura que transiten habitualmente por la ciudad.



Siguiendo el recorrido hacia el próximo punto de observación, ubicado sobre la avenida 80, se logró identificar que las cuadras en dicha avenida son lineales y extensas, por lo cual no se hace posible

una reticulación, lo cual incide negativamente en el creciente fenómeno de la congestión, ya que no se distribuye la concentración en manzanas, sino en líneas.

En dicha avenida se nota también una marcada dificultad de paso peatonal (justamente por la lejanía entre las cuadras), lo cual es claramente un factor de riesgo para todos los modos de viaje, pero principalmente para aquellos con mayor grado de exposición y vulnerabilidad.

**Avenida 80 con 65 y Av 80 con 80.**



En estos puntos se sostiene el patrón identificado en los demás lugares: un diseño volcado casi exclusivamente en la atención al modo de viaje en carro con calzadas entre 3 y 5 carriles que se evidencian en desuso y que dificultan sobre manera el cruce de peatones. Se trata pues de un entorno disfuncional e inseguro y dicho diseño resulta ser muy inseguro para los modos de viaje en general, pero principalmente para peatones, lo cual es muy grave, ya que hay sitios de gran afluencia de personas en las proximidades del punto, tales como el Éxito de Robledo, la Facultad de Minas de la Universidad Nacional, el Colegio Mayor, la Universidad Luis Amigó entre otros.





Acompañado de la desigual distribución del espacio, se evidenciaron ausencias totales de zonas de tránsito peatonal, pese a existir zonas residenciales en los entornos próximos, razón por la cual y viéndose obligadas por la necesidad de moverse, las personas caminan por las vías diseñadas exclusivamente para modos de viaje en automóvil, tal y como se evidencia en la siguiente fotografía donde un hombre camina con su hijo de la primera infancia, en un carrito, “salvaguardándose” exclusivamente en algunos separadores de calle u otros espacios que no tienen una finalidad ni de resguardo, ni de seguridad, ni aun de uso peatonal, aunque curiosamente cuentan con adoquinado podo táctil desalineado y ausencia de cebras.



La linealidad de las cuadras también se expuso como una constante y como una marcada dificultad de cruce peatonal







La extrema dificultad que representa cruzar esas vías por parte de los peatones genera un fenómeno evidenciable en las zonas residenciales próximas y que se expresa en una condición de confinamiento auspiciada por el mal diseño y la defisitación o desaprovechamiento del espacio público. En la siguiente fotografía se intenta mostrar dicho confinamiento, que se ve reflejado en la creación de tiendas en garajes ante la ausencia de otros espacios comerciales y la dificultad de moverse por vías principales próximas en modos de viaje diferentes al automóvil. Aunque en la fotografía no se alcanza a apreciar muy bien por la sombra que da el árbol en el espacio, tras la reja se encuentran dispuestas unas mesas en las cuales se congrega un grupo de aproximadamente 20 personas distribuidas en el lugar de manera indistinta.



### **Calle 65 con carrera 93**

No hay espacios residenciales y sumado a los patrones de déficit espacial y preponderancia automovilística se remarca aún más la dificultad de pasar, la ausencia total de zonas de tránsito y cruce peatonal.

En este último caso ni siquiera se observan zonas de cebrá, reducciones de andén o franjas podotáctiles (aunque fueran desalineadas como todas las observadas)

En la siguiente fotografía se muestra como una mujer que se apoya de un bastón para caminar, pone en riesgo su vida al cruzar por donde puede, pero no debe.



Lo anterior es también una continuación de líneas de deseo que se vuelven invisibles en las vías y que se preceden por unas marcas en zonas de grama que conducen a los pocos espacios residenciales o que separan las pequeñas callejuelas barriales que se van dibujando hacia una exclusión periférica de las personas del sector, negándoles su derecho a la ciudad.





## Diario de campo salida conjunta OMM, Planeación y Prospectiva

Jueves 25 de agosto 2-6 pm

Se eligió como lugar de encuentro a Punto clave. Una vez allí se explicó a los participantes el objetivo y el alcance de la actividad y se invitó a generar un registro de las observaciones a realizar para que luego fuera compilado en la modalidad de diario de campo.

Los sitios a observar ya habían sido previamente visitados por el OMM de manera individual y en horario matutino, esta vez, se pretendió además de la inclusión de mayor número de miradas y diálogos interdisciplinarios, observar los mismos lugares en otros horarios incluyendo también la hora pico de la tarde.

A razón de lo anterior es preciso recordar que la elección de los lugares obedeció a una ponderación de incidentalidad de la cual se desprendió la priorización de 10 puntos, de los cuales, se visitaron 3 en esta fecha: Cl 30 con Av. Industriales, cl33 con Regional y Cl 44 (San Juan) con Regional-Ferrocarril.

### CL 30 con Av. Industriales.



Por parte de los observadores del OMM se coincide en que son reiterativos los elementos identificados en la primera jornada de observación en el sitio y además se evidencia una circulación peatonal reducida, aunque no inexistente, considerándose esto como un rasgo de evitación moderado por parte del modo de viaje a pie.



Se evidencia una actividad comercial moderada y asociada a actividades conocidas popularmente como de rebusque, como es el caso de limpieza de vidrios de automóviles, lo cual a su vez se constituye como una actividad de interacción en el ejercicio de la movilidad entre dos modos de viaje diferentes y con factores de vulnerabilidad y exposición también diferentes.

Lo anterior da muestra de que el lugar permite permanencia y circulación de otros modos de viaje como la caminata, no obstante, se vincula a una necesidad y no a una elección, dando muestra de realidades de exclusión frente al derecho a la ciudad de algunos actores viales dada la priorización de vehículos con motor (en la anterior imagen se evidencia parte del equipo observador y la actividad de limpieza de vidrios descrita previamente).

Como se mencionó, son reiterativos los elementos que se observaron durante la primera visita, sin embargo muchos de ellos obedecen a factores de respuesta al entorno y la configuración técnica del espacio. Pese a ello sobresale un elemento conductual reiterado, que es la obstrucción vehicular en segmentos peatonales. En esta ocasión, lo que estaba obstruido por una furgoneta de la Fiscalía durante la visita anterior, se encontraba esta vez obstruido por un camión de carga, tal y como puede observarse en la siguiente imagen.



Durante esta visita observa se un mayor flujo (volumen de circulación) en todos los modos de viaje, no obstante y pese a que, el modo de viaje más afectado según el histórico de incidentalidad del

OMM es el viaje en motocicleta, no es mayor que el modo de viaje en automóvil, aunque sí que el modo de viaje caminando. Esto reitera que la exposición es una variable que se relaciona más con la vulnerabilidad que con el mismo riesgo. Es decir, el entorno impulsa una mayor exposición al modo de viaje en automóvil y le plantea un riesgo menor, caso contrario al modo de viaje caminando. El modo de viaje en motocicleta, tiene alta exposición, un grado medio de vulnerabilidad y un riesgo alto que se vincula más a la toma de decisiones que al mismo entorno. Lo anterior quiere decir que las variables riesgo, exposición y vulnerabilidad operan diferente en cada modo de viaje. La razón para la toma de decisiones de interacción vial por parte de motociclistas reposa en muchas ocasiones en la falta de rigor normativo y la regulación de dicho modo de viaje de manera efectiva. Por ejemplo, no había presencia de agentes de tránsito en la zona.



Como se advirtió, hubo un incremento en el volumen de circulación, principalmente de automóviles, sin embargo, se evidencia una disposición espacial deficitaria, ya que algunos de los carriles nunca logran llenarse (ni aun con el ciclo semafórico en rojo), pero tampoco se aprovechan inclusivamente, ni se transforman, ni se arborizan.





Además de lo descrito, en las imágenes precedentes se observa un paradero de bus en desuso, que durante el tiempo de la observación nunca fue empleado por usuarios de transporte público.



El punto presenta una circulación fluida, déficit en el aprovechamiento del espacio y diseños preexistentes de carácter inútil como es el caso del separador de calles de la imagen anterior.

Del mismo modo son reiterativos los elementos observados durante la primera visita, viéndose aunados a diseños carentes de propósito evidente o funcional.

Aunque como resultado del horario de visita se evidencia una mayor afluencia de los diferentes modos de viaje, es evidente la sobre disposición de las vías para automóviles en comparación con el entorno ofrecido en garantías de seguridad para modos de viaje alternativo como el viaje a pie y la bicicleta.

Es de resaltar que, aunque existen presencia de ciclo rutas, es una constante que se generen extra recorridos asociados no a la topografía sino a configuraciones espaciales ahorrativas que “optimizan” espacios preexistentes. Son tan largos los recorridos en ciclo ruta que incluso son empleados para generar publicidades itinerantes de proyectos inmobiliarios, tal y como puede observarse en la siguiente fotografía.





El déficit espacial es tan marcado que incluso se destina un carril vehicular para advertir que no se puede circular por ese carril por medio de un achurado para definir áreas de no uso para el tránsito, que ocupa un espacio superior a una cuadra. Pese existir esa amplia y visible zona demarcada es común que el modo de viaje en motocicleta, transgreda dicha prohibición y circule en la zona demarcada, ubicándose como un factor de riesgo y como una conducta normalizada, socialmente admitida e ignorada o castigada con poco rigor desde el sistema normativo vigente.



A escasos metros de la zona anteriormente referida, se configura un nuevo espacio deficitario, que no fue usado durante el tiempo de observación por ningún modo de viaje, al menos no para ejercer su movilidad (con excepción de algunos vehículos que realizaron procedimiento de tanqueo en la gasolinera contigua). En la siguiente fotografía se evidencian 5 carriles inutilizados, en cuyo extremo superior derecho se encuentran dos cama-bajas parquées.





### Av.33 con Regional

Justo antes del acceso al sitio, se evidencia una intersección vial de gran afluencia, con una riqueza de interacciones viales, sociales y económicas micro-focalizadas en dicho segmento. Además de ser un lugar de tránsito, dicha intersección expresa diversos fenómenos de ciudad, materializados en una actividad económica de arte urbano, protagonizado por población migrante venezolana que interpretaba música llanera en el cruce semafórico. Ello nos da muestra de una situación de clase, que implica una actividad de rebusque como resultado de un ejercicio de movilidad mayor al de la escala de ciudad y que representa la migración humana vinculado a contextos políticos y económicos globales. Dicha actividad, denota un dialogo vial e intercultural que expresa la conservación de tradiciones culturales exógenas en torno a la música traídas a diálogo en un nuevo contexto que además se da en un escenario de tránsito.



Dicho de otro modo, su condición móvil se enmarca en una economía móvil y en un entorno de movilidad urbano con interacciones entre los diferentes modos de viaje.

En la imagen anterior se ve como algunas motocicletas observan y oyen a los músicos, situando sus vehículos ligeramente sobre la cebrada peatonal sobre la cual se encuentran ubicados los artistas. Este cruce adquiere pues usos de apropiación diferentes a los destinados a nivel de diseño, en este caso: sitio de trabajo de manera simultánea al cruce peatonal. De igual forma, se puede inferir que, como es común en otros escenarios, los vehículos con motor sobrepasarían la zona de cruce peatonal, de no encontrarse allí los músicos. Lo anterior refiere una forma de regulación involuntaria en el uso de los espacios de ciudad y su normativa.

Una vez en el punto priorizado (contiguo al antes referido). La dinámica cambia considerablemente y se identifica un reducido uso peatonal y una movilidad mayormente fluida entre vehículos con motor que circulan en un espacio cuyo diseño está volcado para el usufructo de dichos modos de viaje, evidenciando una escasa afluencia y un sobre-espacio



Pese a lo anterior es importante señalar que el horario de la visita tuvo lugar a las 3:30 pm, una hora en el que en situaciones de normalidad no se presenta un alto flujo, teniendo en cuenta las configuraciones y modalidades laborales, académicas y por ende recreativas (en función de las dos variables anteriores).





Como se mencionó, el espacio tiene un diseño en función de los autos y motos, pero no siendo suficiente con la marginalización de otros modos de viaje, se puede apreciar en la imagen anterior un Jersey sobre el cual hay una barrera verde tipo gramínea de largas longitudes, que bajo la premisa de seguridad, excluye el paso peatonal, obligando al transeúnte a realizar recorridos extras o redoblar su riesgo al cruzar por una zona que siendo insegura de por sí, hace más complicado un cruce al que se puede ver obligado peatón por motivos de optimización del tiempo, urgencia o “practicidad”.

A la hora de la observación desde la vista ofrecida desde el puente hacia la regional, se observa una autopista de flujo continuo y descongestionado y con ausencia total de modos de viaje alternativos, disposición de ciclo rutas o andenes, reforzando la idea anteriormente expuesta sobre la precarización de los espacios para peatones y ciclistas y denotando una clara expresión de la pérdida de la ciudad para las personas y el ofrecimiento de la misma para los automóviles, tal y como puede evidenciarse en el a siguiente fotografía.



Inmediatamente debajo del puente de la av. 33 con regional, se encuentra dispuesto un escenario con un diseño poco funcional e incluso inútil, ya que se trata de un sendero peatonal que da la vuelta sobre sí mismo, sin conducir a ningún lugar y que refuerza su despropósito con el aditamento de una arquitectura hostil, se trata de una formación de rocas puntiagudas que fueron acondicionadas en el sitio de intersección entre el puente y el sendero circular, con el único propósito aparente de evitar que la población en situación de calle lo utilice como espacio de refugio. Esto es importante señalarlo ya que, si bien se ha marginalizado a las personas en general del uso de las calles, dicha realidad se exagera en este caso para los habitantes de calle, lo cual representa una vulneración a la dignidad humana.





Sobre el puente, ingresando a la calzada de la av 33, se observaron dinámicas de flujo vehicular como las señaladas anteriormente y se sostiene la precarización del uso seguro para modos de viaje alternativos y que se soportan en la ausencia visible de estos modos de viaje en la captura fotográfica del momento.



### **Av. San Juan/Ferrocarril/Regional**

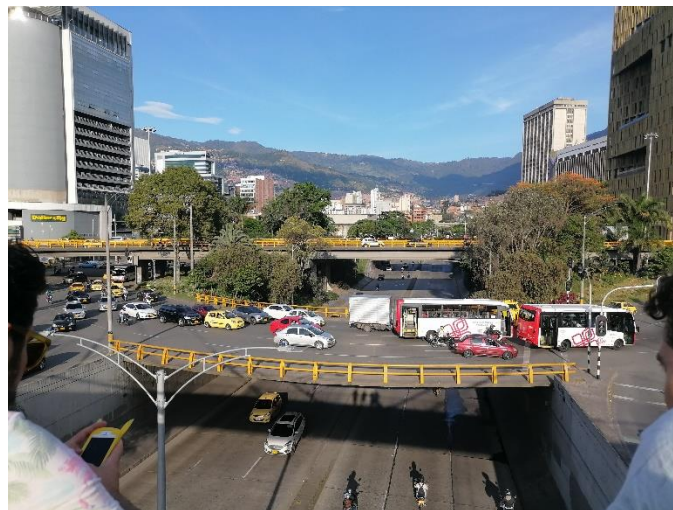
a este sitio se acudió en horario de mayor concurrencia y se hizo observación hasta la hora pico en aras de notar algunas diferencias con respecto a la visita anterior y como resultado de que no parecía existir variaciones evidentes en el momento inicial de esta segunda visita.

Los elementos de fondo siguen siendo los evidenciados en la primera visita, no obstante, existen algunos nuevos hallazgos que no fueron identificados antes (pero que estaban presentes) y algunas circunstancias espaciales por la hora de la visita que merecen ser traídas a colación pero que no son muestra de la problemática de fondo que ya se refirió en el diario de campo de la primera visita.

Como una primera peculiaridad se observó en el área de ciclorruta de San Juan, un ciclista que se protegía del sol con un paraguas al tiempo que se movilizaba en su bicicleta, lo anterior es una acción riesgosa, sí, pero sobretodo, es una respuesta al entorno: no existe arborización en los trayectos y esa termina siendo la única alternativa para protegerse del factor climático.



Ausencia de andenes, riesgo para transeúntes, extra-recorridos en modos de viaje alternativos, falta de conducción desde el diseño a espacios de velocidad reducida, siguen siendo una constante en este y otros puntos de la ciudad de Medellín. No obstante, de la mano de una mayor congestión vehicular, se pudo evidenciar durante esta visita algunas respuestas conductuales a esos factores problemáticos antes mencionados, que se expresan no solo en líneas de deseo, utilización de espacios no diseñados como andenes para el tránsito de peatones u otros modos de viaje sin motor, tal y como puede apreciarse en la siguiente secuencia de fotografías.













#### **Observaciones generales adicionales aportadas por la Unidad de Planeación y prospectiva**

Durante el recorrido los compañeros del observatorio manifestaron que el patrón y caracterización principal de las víctimas de los incidentes viales en los puntos observados, eran usuarios de motocicleta, de género masculino, jóvenes que principalmente colisionaban con un objeto fijo, en tal sentido se pudo apreciar:

Necesidad de mantenimiento de la señalización vial existente y demarcación de tramos que se evidenciaron no cuentan con dicho componente, aunado a la necesidad de realce y visibilización de los puntos donde se dan cambios en geometrías del componente vial, como lo son las bifurcaciones existentes, inicios de separadores y segregaciones, entre otros.

Aunado a lo anterior, se evidencia geometrías viales en puntos de confluencia vehiculares con ángulos que no favorecen la visibilidad entre actores lo que se ve agravado por la generosidad de las secciones viales que incitan a un desarrollo de altas velocidades.

A pesar que no se cuenta con información referente a los horarios críticos y recurrentes en los que se presentan los incidentes mortales y con heridos, se puede inferir deficiencias en la iluminación artificial; se evidencian espacios muy amplios entre las áreas aferentes a cada poste de iluminación y entre calzadas, y aún más en los puntos donde se presentan los cambios de geometría manifestados previamente.

Se evidencia la ausencia de recambio por la tecnología tipo LED y el patrón de ubicación tanto en longitud como en altura del mismo que favorezca la visibilidad de no solo la señalización vial sino también otros actores más vulnerables que coexisten en dicho territorio (peatones, ciclistas, paraderos de TPC)

Infraestructuras y espacios no acordes con las necesidades y requerimientos de actores diferentes al vehículo, principalmente para peatones, usuarios de la bicicleta y usuarios de transporte público.

Se evidenció patrones de comportamiento en los usuarios de la bicicleta que buscaban mayor direccionalidad en su recorrido, propiciando su mezclamiento con las corrientes vehiculares en puntos de confluencia y divergencia que aumentan el riesgo y probabilidades de colisión. se aprecia que la infraestructura ciclista disponible no atiende y hace una adecuada lectura de la necesidad de este actor, pues propicia un extrarrecorrido oneroso y en condiciones adversas para su desplazamiento, aunado a que elementos como las secciones disponibles, los radios de giro y ángulos de visibilidad, los espacios de espera en intersecciones y los constantes cambios de la geometría tanto horizontal como verticalmente en el recorrido desmotivan el uso de la infraestructura existente.

Igualmente, para el peatón, y posterior usuario del transporte público se evidenció ausencia de señalización de cruces peatonales en intersecciones, espacios adecuados e independientes para su desplazamiento (hay tramos en los que deben compartir con los usuarios de la bicicleta y se propicia que el peatón utilice la vía vehicular), ausencia de complementos peatonales y sus correspondientes fases y tiempos requeridos.

Adicionalmente se apreció mobiliario para el transporte público que no tiene facilidades para su acceso peatonal (cruces peatonales, fases y complementos) por lo cual se evidencia su bajo uso y cruces a riesgo de la sección vial por parte de peatones.



Se evidencia la necesidad de reprogramación y optimización semafórica en periodos no pico, se evidencia alta concentración (colas) en accesos de manera desbalanceada que podría optimizarse.

Oportunidad de mejora para la operación y la seguridad vial en los lazos de conexión y salida de los puentes sobre el sistema vial del río. desde la unidad de PYP se ha manifestado en diferentes ocasiones y se ha invitado a señalar dichos lazos con un único carril que garantice las maniobras para vehículos de tipología pesada que favorezcan la visibilidad para diferentes actores y eviten el propiciar maniobras de cruce entre carriles en secciones no adecuadas.

Se evidencia un deterioro de la carpeta de rodadura de toda la sección de ingreso y salida al soterrado occidental de parques del río. existen huecos, peladuras, fisuras y desgaste aumentado que propicia condiciones desfavorables para actores viales como lo son los motociclistas.

Se evidencia la necesidad de optimizar y regular (carriles preferenciales - dimensiones adecuadas) para la operación de los diferentes actores viales en el sistema vial del río. las secciones de los carriles no se compaginan con las dimensiones de las tipologías vehiculares que por allí transitan, aunado al comportamiento de los motociclistas y su operación errática propician escenarios desfavorables para su condición.

VISITA DE RECONOCIMIENTO Y OBSERVACIÓN  
AVENIDA LAS VEGAS – LOS INDUSTRIALES – AV. REGIONAL

1. Como se ha evidenciado en otras visitas e informes, la Cra 48 sentido S-N entre calles 30 y 31 pasa de una calzada a cuatro sin señalización previa lo que puede generar distracción o confusión en los conductores.



2. La segunda calzada resultante de esta separación (contando de derecha a izquierda) se puede tomar para hacer el retorno a la Av. Las Vegas sentido N-S, pero no existe ningún tipo de señalización que indique lo anterior; hay que conocerlo de antemano porque la vía no te lo dice. Esto también puede generar confusión.
3. Sería pertinente además revisar la iluminación de este sector y de estos separadores, especialmente en horas de la noche o en condiciones de lluvia. Los separadores no cuentan con señales reflectivas o algún tipo de indicador.

4. Durante el recorrido fue posible observar varias personas caminando por los separadores (flechas rojas) hasta donde estos finalizan (justo donde la calzada se parte en cuatro); allí no existe semáforo o paso peatonal alguno, por lo cual cruzan la calle corriendo, y se trata de una calzada bastante amplia.





5. Se observó una alta velocidad de circulación en los buses, incluso más alta que la de los vehículos particulares.
6. Frente a Tierragro, pasando la calle 31, se encuentra un separador que actualmente no tiene razón de ser, toda vez que separa una vía en dos calzadas que tienen el mismo sentido y se vuelven a encontrar pocos metros más adelante. No se le ve ninguna funcionalidad actual, y sí puede ser un desencadenante de siniestros.



7. En cierto momento observé mala sincronización de los semáforos: cuando el semáforo de la Calle 31 con Cra 48 (esquina de Tierragro) se puso en verde, el de la Cra 48 aun estaba en verde intermitente para pasar a amarillo.
8. Se indagó con vendedores ambulantes del sector, quienes coincidieron en que para ellos el punto más crítico es el cruce entre los vehículos que vienen por la Calle 31 para tomar Las Vegas N-S y los que vienen por la Cra 48 S-N.
9. Un poco más al norte, el desvío que hay en la Regional para ingresar a Carabobo no parece estar adecuadamente anunciado con la debida antelación, por lo cual los conductores lo toman de manera temeraria en el último momento, o incluso se pasan en las motos por los separadores para entrar a Carabobo.

10. En este mismo punto se observan señales confusas en la señalización horizontal, con líneas blancas discontinuas diferentes pintadas unas encima de otras. Adicionalmente, en ese cruce no hay paso peatonal señalado.



11. En la esquina de la Calle 34 hay flechas en los tres carriles que indican que se debe girar a la derecha (para tomar la Av. del Ferrocarril), pero es habitual que los vehículos hagan caso omiso y crucen la línea continua invadiendo los demás carriles para tomar la Regional. Durante el momento que duró la observación se evidenció eso con casi todos los vehículos que venían de la Calle 34, e incluso uno de ellos generó un trancón y varias motocicletas que iban a alta velocidad estuvieron cerca de colisionar con dicho vehículo.

