

# **ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO**

**Cristian Leonardo Montaña Guzmán**

Trabajo de grado para optar por el título de  
Especialista en Derecho Urbanístico

Asesor:

**Mauricio Alberto Muñoz Zapata**

Ingeniero Forestal, Magíster en Estudios Urbano Regionales

**Universidad de Antioquia**

**Facultad de Derecho y Ciencias Políticas**

**Especialización en Derecho Urbanístico**

**Medellín**

**2020**

# **ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO**

Cristian Leonardo Montaña Guzmán <sup>1</sup>

## **RESUMEN**

La finalidad de este artículo es analizar de manera conceptual y espacial, la movilidad dentro del espacio público. Por tal razón es necesario indagar diversos conceptos que han tenido estos dos temas a lo largo del tiempo. De igual forma aproximar sus posibles relaciones e identificar las problemáticas que presentan, con el objetivo de poder entender la dimensión e impacto que tienen en los centros urbanos. Mediante esta revisión conceptual se contrasta la estructura de movilidad mediante el plan de ordenamiento territorial del Municipio de Medellín y el espacio público adyacente a dichas estructuras. Por último, se concluye que el déficit del espacio público perjudica directamente la movilidad no solo de un sector sino también de una ciudad.

## **PALABRAS CLAVE**

Desarrollo orientado al transporte, Espacio Público, Movilidad, Objetivos de desarrollo sostenible, Ordenamiento Territorial.

---

<sup>1</sup>Ingeniero Catastral y Geodesta de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Correo electrónico: clmontanag@gmail.com. Este artículo es presentado para optar al título de Especialista en Derecho Urbanístico en la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Antioquía.

## **SUMARIO**

1.INTRODUCCIÓN. 2. APROXIMACIONES AL CONCEPTO DE ESPACIO PÚBLICO  
3. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE MOVILIDAD Y SU DIFERENCIA CON EL  
TRANSPORTE. 4. APROXIMACION A LAS RELACIONES ENTRE EL ESPACIO PUBLICO  
Y LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MEDELLÍN 5. CONCLUSIÓN. 6. REFERENCIAS  
BIBLIOGRAFICAS.

### **1. INTRODUCCIÓN**

El espacio público entendido como espacio de uso colectivo es el marco en el que se tejen las solidaridades y donde se manifiestan los conflictos, donde emergen las demandas y las aspiraciones y se contrastan con las políticas públicas y las iniciativas privadas. Y es en el espacio público en el que se hacen visibles, por presencia o por ausencia, los efectos disolutorios o excluyentes de las dinámicas urbanas actuales.(Borja, 2012, p.15)

En el espacio público se desarrollan diversas relaciones sociales que son esenciales para el desarrollo municipal. Según la Organización de las Naciones Unidas (2015) se desenvuelven un conjunto de interacciones tanto sociales como económicas que producen un impacto positivo en toda la cadena de productividad y suministro que impulsa la movilidad de bienes y personas.

El espacio público se define en la normatividad colombiana como “el elemento articulador y estructurante fundamental del espacio en la ciudad, así como el regulador de las condiciones ambientales de la misma, por tanto, se constituye en uno de los principales elementos estructurales de los Planes de Ordenamiento Territorial” (Decreto 1504, 1998,Art 7). Según lo anterior es claro el impacto y dimensión que tiene el espacio público el en ámbito territorial. Por ende, ha estado sometido a reglamentaciones las cuales buscan proteger y conservar el limitado espacio que contempla en el territorio.

Conforme a las diferentes definiciones sobre el espacio público, se infiere que todas se encaminan hacia la optimización del territorio, sostenibilidad y bienestar de la sociedad en general. Sin embargo, involucra diversos temas y necesidades que son esenciales para la conformación de este mismo. Una de las principales necesidades que se tienen en un territorio y el cual se desarrollará en el presente artículo es la movilidad, definida por la Alcaldía de Medellín (2014), bajo el plan de ordenamiento territorial de Medellín como “el conjunto de desplazamientos de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Estos desplazamientos son realizados en diferentes modos o sistemas de transporte como el automóvil, el transporte público, la caminata, bicicleta y demás medios no motorizados.”(p.236).

Para el desarrollo del presente artículo, en primer lugar, se pretende exponer las diferentes definiciones y puntos de vista sobre el espacio público con el fin de poner evidenciar la importancia e impacto que este tiene sobre el territorio. En segundo lugar, se busca lograr a una definición aproximada sobre la movilidad, evidenciando las múltiples definiciones y diferencias que este concepto presenta en la actualidad. En tercer lugar, se exponen las generalidades del sistema de movilidad de la ciudad de Medellín, con el objeto de poder entender las dinámicas y el tipo de movilidad que se manifiestan a lo largo de todo este ente territorial.

Con esta contextualización, se analizan las posibles relaciones que tienen estas dos temáticas y se examina que articulaciones tienen frente a los objetivos de desarrollo sostenible y al modelo de desarrollo orientado al transporte.

## **2. APROXIMACIONES AL CONCEPTO DE ESPACIO PÚBLICO**

El espacio público es un concepto antiguo, como señala (Gonzalez, 2009) “se reconoce Aristóteles como quien inicia el reconocimiento del Espacio Público, como ese espacio vital y

humanizante donde la sociedad se reunía para compartir sus opiniones, evaluar propuestas y elegir la mejor decisión” (p.41). Este ha venido evolucionando a lo largo de la historia; sin embargo, es complejo debido a sus múltiples alcances y contextos que abarca.

El espacio público es históricamente el espacio del poder, político, militar, religioso, económico. En muchos casos eran espacios reservados y excluyentes, ostentosos y controlados. Grandes plazas y avenidas cuya toponimia ya indicaba quienes tenían o tuvieron el poder. El espacio público del poder era a la vez metáfora o símbolo del poder y ámbito donde éste se ejercía y se expresa: concentraciones plebiscitarias y represión social, desfiles militares y procesiones de la Iglesia y ejecuciones reales o simbólicas de los desviantes u opositores. (Borja, 2013, p.1)

En esta definición se evidencia un claro ejemplo de lo complejo que puede llegar a ser el concepto cuando se enmarca en un ámbito de carácter político, regulado con el fin de organizar y orientar este espacio a un mayor beneficio para los grandes poderes como el político, religioso, entre otros no menos relevantes.

Puede afirmarse entonces que la existencia del Espacio Público legitima, concreta y fortalece la visión de la democracia, en la medida en que ofrezca los elementos necesarios para el encuentro, la exposición de las ideas propias y las de los demás, su discusión y la posibilidad de generar un proyecto de existencia colectiva, un contrato social de prácticas y hechos que discurren en el tiempo y que regresan al espacio público para repensarse, desaparecer, emerger y/o incorporarse a la praxis colectiva y sus imaginarios. (Daza, 2008, p.25)

En consecuencia, este espacio a pesar de estar sometido a una dimensión política y/o poderes, también converge el espíritu de la democracia, expresión, debate y múltiples relaciones sociales asociadas a la colectividad que permiten la relación entre las personas y su territorio.

De igual forma, este concepto se relaciona con el aspecto económico como menciona Borja, (2013)“donde se realiza el comercio y la publicidad, donde se sitúan y se exponen las empresas y se hace negocio inmobiliario. El espacio público cualifica los entornos construidos y los valoriza.” (p. 1) Es decir, es un espacio con una relación comercial, donde existe un flujo de renta, intercambio

o transacciones. También implica dinámicas inmobiliarias, especulación y se encuentra correlacionado con su localización.

El espacio público forma parte de una integración social, y nos lleva a reafirmar el derecho de igualdad, la condición del espacio público debe ser de uso equitativo ya que comprende la calidad de vida urbana, la apropiación o el valor de la comunidad social por el espacio público implica su importancia y la manera como lo asumen propio.(Lugo, 2017, p.13)

Por esto, el espacio público cumple una labor muy importante para la integración social, puesto que debe proveer una adecuada estructura donde se puedan establecer múltiples relaciones sociales. Esta dimensión social se relaciona con la parte física del espacio público para la integración, adaptación, actividades y nuevos usos.

La dimensión física es una de las más importantes, como afirma Lugo (2017) “el espacio público permite que las dimensiones (política, social, cultural y económica) se relacionen de manera orgánica.” (p. 12). También, conforme a lo que expresa Borja (1998) “El espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que le hace un factor de centralidad” (p.3)

De igual forma, se evidencia que este concepto también contiene una dimensión cultural donde:

Se representa en lo material y lo inmaterial, según requerimientos y pautas culturales de los grupos, por aceptación consciente o inconsciente de la sociedad. De esta forma, se van sucediendo la ocupación de los espacios y sus usos y estos adquieren importancia por parte de los habitantes de la ciudad. (Lugo, 2017, p.13)

Es decir, la cultura se expresa por medio de la relación entre sus habitantes y la ciudad, lo cual genera una identidad, valor histórico y una imagen del territorio hacia la sociedad.

Este concepto, no solo está en función de los aspectos anteriormente expuestos, sino que también describe el estado de desarrollo en el que se encuentra la ciudad, dado que Borja (2003) plantea que “Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se

expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos.” (p. 9) Sus antecedentes ofrecen una imagen clara de los procesos que han sido determinantes para la conformación y proyección de una ciudad.

De igual modo, el término de espacio público se encuentra expuesto a su variabilidad de concepciones, contextos e incluso a etapas históricas en las que lo conciben, como señala Carrión (2007) “el espacio público es histórico”.

También, al ser un término histórico, es importante señalar la concepción que tiene este en el contexto del nuevo urbanismo en América Latina, en razón de que:

[...] Este regreso a la ciudad construida tiene como contraparte una cosmopolitización e internacionalización de la ciudad. Esto es, una fase de introspección cosmopolita Carrión (2002), de la que no está ausente el espacio público, que tiende a superar el tradicional concepto de ciudad como frontera, para transitar a uno de ciudad abierta vinculada en red, y que también permite pasar de la urbanización de la cantidad hacia una ciudad de la calidad.(Carrión, 2007, p.6)

Es decir, esta nueva concepción tiene alcances distintos respecto a lo que se venía realizando, ahora el espacio público se ve sometido a modernos desafíos, donde este se integra ya no con la urbanización de expansión, sino con una urbanización de lo establecido, con el fin de dar una mayor calidad a la ciudad.

Ahora bien, hemos visto las diversas dimensiones que contiene este término, sin embargo, es importante mencionar las falencias y virtudes que contienen este término, como lo afirman Corti y Borja (2018):

Las ciudades centrales mejoraron la calidad de su oferta urbana: espacio público, rehabilitación de barrios tradicionales, equipamientos y actividades culturales y de ocio, oferta comercial y de hotelería, entre otras. Pero esta mejora tiene efectos perversos: la valorización de la oferta urbana, que atrae nuevas inversiones privadas y aumenta el precio del suelo, a la vez expulsa a los sectores de bajos ingresos, atrae a sectores medios, altos y a poblaciones turísticas, congresistas, gente de negocios.(Corti y Borja, 2018, p. 60)

Pese al mejoramiento de infraestructura del sector a casusa de sus positivas dinámicas inmobiliarias, la ciudad enfrenta nuevas problemáticas en términos sociales, ya que estos procesos son causa de migración o traslados de población de bajos recursos, generando así una desigualdad social en el sector.

Teniendo en cuenta lo anterior, es importante que el espacio público se construya no solo en términos económicos , político y demás, sino que también la dimensión social juegue un papel mucho más importante en estos nuevos retos, como afirman Burbano, Páramo y Fernández (2016): “La importancia del espacio público como una construcción social que produce y reproduce una serie de prácticas sociales a partir de la gestión que se hace de este desde la normatividad y de los discursos que se elaboran para reproducir estas prácticas.” (p.6)

### **3. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE MOVILIDAD Y SU DIFERENCIA CON EL TRANSPORTE**

Al igual que el espacio público, como señalan Dangond Gibsone y otros (2011) “El concepto de movilidad es amplio y complejo. Introduce una serie de variables que van más allá de los desplazamientos.” (p.6). De acuerdo con lo anterior, el concepto contiene múltiples variables que no permiten realizar una definición absoluta, sino también puede estar atada a los diversos puntos de vista de quien la defina.

Para reafirmar, Gutiérrez (2012) expresa que “la insuficiente explicitación del concepto sumada a la variedad de usos, dificulta articular un cuerpo teórico metodológico aplicado a la reflexión. Así, los avances se dispersan y la discusión pierde consistencia y profundidad.” (p.2)

De acuerdo con Valderrama (2010) “El concepto de movilidad nace como superación a las limitaciones del término transporte” (p.24). Por esto, ambos conceptos generalmente se ven

expuestos a confusiones, pues Dangond Gibsone y otros (2011) manifiestan que “La movilidad no es sinónimo de transporte. El transporte es solo un medio más para facilitar la movilidad ciudadana” (p.6).

En consecuencia, Flechas (2006) define al transporte como “la acción y efecto de transportar o transportarse de un lugar a otro. [...] es un proceso de toma de decisiones, el cual comienza con la necesidad de desarrollar una actividad –motivo- que puede ser estudio, trabajo, compras, en un lugar diferente” (p.6). Asimismo, Gutiérrez (2012) expresa lo superficial que es el transporte, en tanto que:

El transporte es un campo de conocimiento con una débil tradición en producción de teoría propia. Esta particularidad, combinada con un pensamiento no demasiado explícito sobre el transporte en la nueva producción sobre movilidad urbana, ayuda a la difusión amplia y acelerada de ideas con poca discusión y/o escasa solidez teórico metodológica en la evaluación de los avances(Gutiérrez, 2012, p.2)

Pese a lo insustancial que puede llegar a ser, Valderrama (2010) caracteriza y define al transporte según sea localización, donde “los desplazamientos al interior de la ciudad se denominan transporte urbano y se pueden clasificar en tres tipos: el privados o individual, el público colectivo o masivo y el semipúblico (Rojas ,2010, p.28)

Por el contrario, como bien se ha expuesto la movilidad no tiene una definición absoluta pues depende de la historia, contexto y puntos de quien la defina. Un claro ejemplo de lo anterior es la definición que plantea Gutiérrez (2012) donde afirma que:

[...] En los años noventa, con la preocupación puesta en aspectos económicos de las reformas neoliberales del estado, el término movilidad visitó poco el campo del transporte y de lo urbano. Con el ascenso de la preocupación por aspectos sociales a comienzos de los años 2000, la movilidad se instala progresivamente como paradigma vinculado al advenimiento de las nuevas tecnologías y el fin de la sociedad industrial, en conexión con los cambios en la morfología y estructura urbana. En términos prospectivos, se instala vinculado al modelo de desarrollo urbano, uno integrador de los objetivos de eficiencia económica, equidad social y sustentabilidad ambiental.(Gutiérrez, 2012, p.3)

El concepto ha venido evolucionando conforme a las necesidades o retos que se vienen presentando a lo largo de la historia, por ende, es notorio la distinción de los aspectos trascendentales como la dimensión económica, social y principalmente una visión prospectiva del modelo de desarrollo urbano que nace de una necesidad para la articulación de dicho concepto.

De igual manera, reafirmando lo anterior Pazos y Alonso (2009) alude que la movilidad “[...] es sinónimo de interacción e incremento de las posibilidades económicas del individuo, así como de potenciación de su esfera social y cultural.” (p.3) Lo anterior, motiva a una clara necesidad de seguir estudiando este concepto desde diversas disciplinas que puedan estar contenidas en este concepto.

Complementando lo anterior, Velásquez (2015) recalca lo siguiente:

[...] la movilidad está condicionada por los niveles socioeconómicos de la población. Por lo tanto, la limitación de la movilidad de una ciudad puede inferir en su condición de acceso a los bienes y a los servicios urbanos, de forma tal que disminuye su calidad de vida. En este contexto, es preciso crear condiciones adecuadas para la movilidad. El planeamiento de transporte debe ser dirigido por la movilidad de sus ciudades, una vez que la movilidad se torna con requisito esencial para el funcionamiento de su ciudad moderna.(Velásquez, 2015, p.49)

Por su lado, Valderrama (2010) explica este concepto con un enfoque donde relaciona la parte ambiental y social para una mejorar las condiciones de vida de las personas, debido a que ésta “[...]contempla criterios no solo técnicos y económicos sino también ambientales y sociales, en donde la formulación de políticas públicas irá encaminada a resolver problemas de calidad de vida, equidad, desplazamiento amable, sostenibilidad y entre otros.” (p.25)

[...] el sistema de movilidad de una ciudad es la sumatoria de infraestructuras, equipos, servicios reglas de juego e instituciones públicas y privadas que interactúan para permitir el movimiento de bienes y personas de acuerdo a sus deseos y necesidades. En términos muy esquemáticos, el sistema constituye la oferta del servicio, que debe responder adecuadamente a los deseos de los usuarios, es decir, la demanda del servicio. El objetivo fundamental de planificar la movilidad es servir esa demanda en forma eficiente y efectiva. De una adecuada movilidad depende la

competitividad de la ciudad y con ella su potencial de desarrollo económico social. (2008, p. 89) (Dangond Gibsone y otros, p.8)

Dejando a un lado las dimensiones que atañen a este término también existen definiciones más prácticas que contemplan dicho concepto, no solo como las interrelaciones de las grandes dimensiones que se encuentran en una ciudad, sino que también incorporan variables más técnicas como las infraestructuras, servicios y necesidades que presentan las mismas.

Del mismo modo, La Comisión de comunidades Europeas (2007) complementa y aterriza la definición con un mismo punto de vista práctico, donde explica que:

“Un nuevo concepto de movilidad urbana supone aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte y organizar la «comodalidad» entre los distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, autobús y taxi) y entre los diversos modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie). También supone alcanzar unos objetivos comunes de prosperidad económica y de gestión de la demanda de transporte para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente. Por último, significa también reconciliar los intereses del transporte de mercancías y del transporte de pasajeros, con independencia del modo de transporte utilizado.(Comisión de comunidades Europeas, 2007, p.4)

Una mirada complementaria a las ya expuestas definiciones del presente concepto la realiza Velásquez (2015) ya que involucra un factor determinante en la constante evolución que presenta la movilidad y señala que “[...] la eficacia de las nuevas tecnologías, redefinen el concepto de distancia espacial, accesibilidad y localización y por lo tanto proporcionan un nuevo concepto de movilidad” (p.48)

En cuanto a las amplias definiciones que se tienen del presente concepto y conforme a las anteriormente señaladas se infiere que el concepto de movilidad es una variable en constante desarrollo que se encuentra expuesta a varios enfoques y uno de los aportes más relevantes es que se ha venido estudiando conforme las necesidades de todas las ramas profesionales que se ven inmersas en esta temática.

Por otro lado, Dangond Gibsone y otros (2011), diferencian estos dos conceptos por su alcance y elementos que lo componen, ya que “la movilidad aborda no solo infraestructura y vehículos, sino que incorpora condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan” (Arrue ,2009, p.6)

También, Acevedo citado por Dangond Gibsone y otros (2011) establecen tajantemente esta diferencia como:

[...] “transporte” y “movilidad” no son términos sinónimos [...] El primer concepto implica dispendio de energía y, por tanto, creación de infraestructuras especializadas para intentar abaratar el costo del viaje (o de empresas especializadas en producir esas infraestructuras); y, por el contrario, el segundo supone atención a las formas más autónomas de desplazamiento, oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y del espacio desde una perspectiva más amplia que la de la recuperación del coste invertido o la de la adaptación de la capacidad de la infraestructura a la demanda de viajes en un determinado medio de transporte. (Dangond Gibsone y otros, 2011, p.8)

Conforme a estas dos diferencias, es clara la delimitación y densidad de componentes que abarca una de la otra, pues la movilidad tiene múltiples enfoques que no solo se centran en los componentes físicos y operativos de un sistema de transporte, sino que también tiene en cuenta características relevantes que comprenden las principales dimensiones de un territorio.

De otro lado, es importante resaltar el impacto que tiene la movilidad puesto que Pazos y Alonso (2009) señalan que:

En realidad, la movilidad desempeña hoy en día un papel clave tanto en el funcionamiento del sistema económico como en la vida diaria de los individuos. No sólo las mercancías recorren cada vez más distancias, y aumenta el volumen y el tipo de mercancías movilizadas. También los desplazamientos de personas aumentan cada día, tanto en volúmenes absolutos como en número de destinos, utilización de los diferentes modos de transporte y frecuencias, generando relaciones territoriales importantes.(Pazos y Alonso, 2009, p.3)

De esta manera, la movilidad cobra un gran sentido no solo en los aspectos sociales y económicos, sino también en su competitividad y su desarrollo territorial. Por consiguiente, Pazos

y Alonso (2009) reafirma lo anteriormente dicho, en donde expone que “La frase «la movilidad es una conquista de las sociedades más desarrolladas», se ha convertido ya en un tópico para explicar el grado de desarrollo territorial.” (p.3)

De igual forma, la dimensión social juega un papel muy importante en esta temática, puesto que sus relaciones sociales y demás factores que este conlleva tiende a generar alternativas para poder interconectar y hacer posibles todas estas relaciones que se presentan en todo el territorio.

#### **4. APROXIMACION A LAS RELACIONES ENTRE EL ESPACIO PUBLICO Y LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MEDELLÍN**

Pese a la contextualización y aproximaciones anteriormente expuestas, es preciso exponer el concepto que plantea Mejía Gutiérrez y Brand (2008), donde explica que “Dentro de la movilidad se identifican los conceptos de transporte y convivencia, cuyas confrontaciones y tensiones (lo que quiere la gente contra lo que tiene la gente), se combinan en el espacio público y es allí donde se desarrollan los conceptos” (p.2). Y es precisamente, en el espacio público donde las dinámicas sociales configuran el sentido de funcionalidad de un entorno propicio para el desarrollo social.

Más adelante Mejía Gutiérrez y Brand (2008), complementan su noción, cuando explican que “Es en el espacio público donde se mezclan el transporte y la convivencia, allí las actividades coexisten, se realizan los desplazamientos, se viven las restricciones, los miedos, prejuicios, peligros y lógicas de consumo”(p.2). Esto nos indica que las particularidades que estructuran el espacio público no solamente se encuentran predeterminadas en el contexto de las relaciones sociales, si no también existen las dinámicas económicas dadas por el consumo y el completar las necesidades de los habitantes de un sector.

En realidad, la movilidad desempeña hoy en día un papel clave tanto en el funcionamiento del sistema económico como en la vida diaria de los individuos. No sólo las mercancías recorren cada vez más distancias, y aumenta el volumen y el tipo de mercancías movilizadas. También los desplazamientos de personas aumentan cada día, tanto en volúmenes absolutos como en número de destinos, utilización de los diferentes modos de transporte y frecuencias, generando relaciones territoriales importantes.(Pazos y Alonso, 2009, p.3)

Posteriormente, Velásquez (2015) realiza un estudio donde selecciona los elementos más representativos de movilidad y espacio público:

#### La Movilidad:

- Accesibilidad para los peatones con movilidad reducida.
- Accesibilidad a la red de bicicleta.
- Accesibilidad a las paradas de la red de transporte público de superficie.
- Posibilidad de conexión con otros modos de transporte.
- Presencia de estacionamientos para automóviles
- Presencia de estacionamientos para bicicletas.

#### Espacio Público:

- Porcentaje del viario público para el peatón y otros usos del espacio público.
- Porcentaje del viario público para el tráfico del automóvil de paso y del transporte público de superficie.
- Continuidad de la calle corredor.
- Dotación de árboles.
- Diseño e introducción de TIC.
- Sistema de Alumbrado público. (Velásquez, 2015, p.112)

En tal sentido, Velásquez realiza un direccionamiento de las características que conforman otros conceptos que se abordan desde la movilidad y el espacio público, los cuales son base de este escrito; al explicar que la movilidad tiene como finalidad la accesibilidad al transeúnte cotidiano, mediante la adopción de distintos medios de transporte, incentivando así al uso de la bicicleta, la articulación del territorio frente a los peatones con movilidad reducida y la conexión entre medios de transportes.

Asimismo, Sempere citado por Velásquez (2015) complementa su idea, en donde implica de manera tácita como el aplicativo de la tecnología re configura la dinámica del transporte urbano, donde afirma que: “Un hecho de carácter tecnológico en materia de transporte, va a coincidir con

esta primera etapa del gomecismo y es la introducción del automóvil en serie, la cual permite la ampliación del espacio urbano y de las comunicaciones interregionales”. (p.14)

Adicionalmente, Díaz y Marroquín (2016) expone que:

“En las ciudades latinoamericanas se han incorporado diversos tipos de transporte público que responden a las necesidades de desplazamiento de las grandes poblaciones, que se vieron urgidas a cumplir con sus actividades laborales y volver a sus viviendas de manera más eficiente y rápida, surcando las grandes distancias de ciudades en crecimiento.” (Díaz y Marroquín, 2016, p.6)

Lo anterior ayuda a entender que, a partir de la idea de suplir una necesidad de desplazarse de manera más rápida y eficiente las poblaciones de manera implícita demandaban que la implementación de nuevas tecnologías aplicadas en el transporte público puede ayudar a mejorar las actividades sociales que componen las relaciones sociales.

Para apoyar el concepto anterior, es necesario tener en cuenta el concepto desarrollado por Díaz y Marroquín donde:

Los espacios en los que se llevan a cabo las actividades cotidianas, en los asentamientos humanos, se han ido disgregando por el territorio urbano; estos lugares-actividades, se corresponden como nodos a redes, relacionándose entre sí a través de las estructuras de movilidad, pero también del espacio público. (Díaz y Marroquín, 2016, p.7)

Es allí donde se expone que son las actividades socioeconómicas las generadoras de una incesante demanda de movilidad dirigida a los espacios públicos urbanos, que configura y consolida las actividades que se llevan a cabo en una población.

El sistema de transporte urbano permite a los ciudadanos movilizarse desde sus hogares a sus lugares de trabajo, recreación, diversión, cultura, deporte, en fin, participar en las actividades urbanas características de las ciudades. Esto hace que el transporte se constituya en un derecho adquirido por la población y que el Estado se convierta en garante de este servicio para contribuir con la calidad de vida de los habitantes de las ciudades. (Urdaneta, 2006). (Velásquez, 2015, p.36)

Es precisamente la demanda para suplir la necesidad de una interacción económica y social lo que conlleva, a que el ciudadano requiera que el concepto de movilidad se constituya como un derecho adquirido por ser un ciudadano, donde sea el Estado el garante.

Este concepto se ve reflejado por parte de la idea desarrollada por Jacobs y citada por Díaz y Marroquín donde expresan que “un buen transporte y una buena comunicación no son solamente cosas difíciles de obtener, son necesidades básicas. El sentido de una ciudad es la multiplicidad de opciones. Pero es imposible aprovechar esa multiplicidad sin poderse mover (Jacobs, 2011).” (p.7)

Es necesario resaltar que la expansión del territorio y el modelamiento urbano exacerbado, hace que la evolución de la movilidad y el transporte tenga retos exigentes que cumplir. De igual manera, la expansión y el modelamiento urbano no son los únicos factores que intervienen en todo este modelo complejo de articulaciones, sino que también está muy presente los usos del suelo, pues Metromara citado por Velásquez sustenta que:

Pero además, estos problemas están relacionados con su extensión urbana, situación incidente en grandes longitudes y tiempo de viaje y en altos costos infraestructurales. El sistema de transporte y los usos del suelo están íntimamente relacionados. El vehículo privado promueve el crecimiento urbano descontrolado. (Metromara, 1999) (Velásquez, 2015, p.44)

Esto a su vez, también lo señala el numeral 11 de los Objetivos de Desarrollo sostenible (ODS) donde plantean:

La rápida urbanización está dando como resultado un número creciente de habitantes en barrios pobres, infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados (como la recogida de residuos y los sistemas de agua y saneamiento, carreteras y transporte), lo cual está empeorando la contaminación del aire y el crecimiento urbano incontrolado. (Naciones Unidas, 2015)

Asimismo, Velásquez citando a la Comisión de las Comunidades Europeas sigue desarrollando su idea de una forma más física, donde exhibe que:

La accesibilidad, más allá de la supresión de barreras físicas o utilización del diseño universal en los servicios de transportes urbanos, debe ser entendida como la posibilidad de acceso fácil a la infraestructura de transporte urbano, pero también tiene que ver con la calidad del acceso

de las personas, consistente en la infraestructura y los servicios. Es decir, acceso al espacio público y urbanismo sin barreras arquitectónicas. Acceso a la edificación (edificios adaptados y practicables). Acceso al transporte público adaptado. (Comisión de las Comunidades Europeas CCE, 2008) (Velásquez, 2015, p.44)

Lo anterior indica que es necesario entender que la movilidad de la población a los espacios públicos, requieren cumplir con unas características de calidad óptimas que le brinden garantías y confiabilidad a la población asegurándose una mejor calidad de vida.

En consecuencia, partiendo con el enfoque de una calidad de vida, es preciso aludir lo siguiente:

Los espacios públicos y el circuito de estructuras de movilidad están directamente relacionados. Esto quiere decir que, si las vías fluyen, los espacios públicos son los elementos de pausa o permanencia, donde el ciudadano puede disfrutar de otras experiencias en el proceso de movilidad. (Díaz y Marroquín, 2016, p.8)

La correlación entre los dos conceptos de estudio tiene efecto colateral bien sea que para la población las garantías de uso de espacio público están premeditadas a una movilidad sostenible que afiance el hecho del uso de estos espacios.

En un caso en específico Castro citado por Díaz Osorio establece lo siguiente:

Es cierto que, de los espacios configurados por Transmilenio, varios han sido casos de éxito, ya que se han convertido en espacios colectivos que generan sólidas dinámicas urbanas, pero también están los casos en los que el espacio público se vio negativamente afectado por cuenta de la inclusión de la estructura de movilidad, generando lugares inseguros, desagradables y que ocasionaron detrimento patrimonial (Castro, 2012, p.6). (Díaz y Marroquín, 2016, p.10)

En este mismo orden de ideas, se demuestra que el efecto esperado no siempre corresponde al efecto establecido en la realidad, puesto que para implementar un sistema de movilidad sostenible no solo se debe tener en cuenta el espacio público en sí, es necesario entender y analizar las dinámicas sociales que se desarrollan dentro del mismo espacio público, donde se proyecta intervenir mediante los nuevos sistemas de transportes, de tal manera que se pueda mitigar los efectos contrarios o por lo menos reducirlos a su mínima expresión.

Es en la planeación del territorio y el control del crecimiento urbano donde se encuentra la clave fundamental en el desarrollo del transporte y la consolidación de espacios públicos como lo explica Velásquez (2015) “En este sentido, los diferentes aspectos que están ligados a esos procesos de regeneración urbana, han sido sin duda la adecuación de un sistema de transporte y su aporte como estructurador de la ciudad.” (p.4)

Así mismo, de manera recíproca la movilidad sostenible es necesaria para el desarrollo de la configuración urbana como lo expone más adelante Velásquez (2015) “En este sentido, el objetivo de la movilidad sostenible está en la reducción del automóvil y el incremento de las oportunidades de medios de transportes alternativos.” (p.83)

Partiendo de lo anterior, en este punto es importante exponer el subsistema de movilidad de la ciudad de Medellín, consagrado en el documento técnico de soporte del Plan de Ordenamiento Territorial (POT). Debido a que su subsistema tiene consideraciones similares a lo que se ha venido mostrando. Por ende, es importante señalar la definición que se tiene tanto de la movilidad como del espacio público, al igual que sus distinciones.

En el documento técnico de soporte establece que la movilidad y el espacio público son un sub sistema del sistema público colectivo. Donde definen la movilidad como:

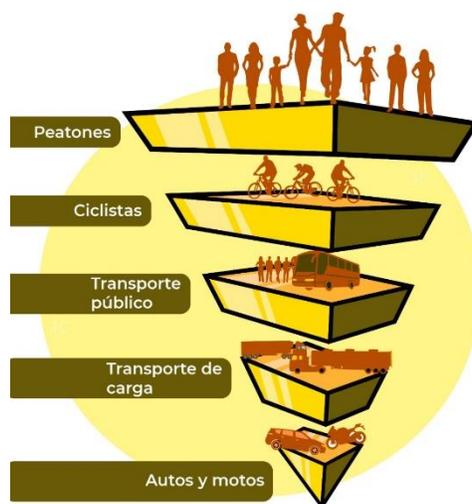
[...] el conjunto de desplazamientos de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Estos desplazamientos son realizados en diferentes modos o sistemas de transporte tales como: el automóvil; la motocicleta, el transporte público, la caminata, bicicleta y demás medios no motorizados; con el objetivo de salvar la distancia que separa a los individuos de los sitios para la satisfacción de sus deseos y necesidades; así con esto, se busca mejorar las condiciones de accesibilidad en todo el territorio a través del fortalecimiento de los medios de transporte [...]. (Departamento Administrativo de Planeación, 2014, p.409)

Y a su vez al espacio público como:

[...] al espacio público efectivo, es decir, al espacio público de carácter permanente, el cual, obedece a los bienes de uso, propiedad o dominio público, destinados a la recreación, al esparcimiento, el ocio y al encuentro ciudadano, adscritos al uso colectivo, cuya generación y/o adecuación, son producto de la intervención directa del hombre, prestan diversos servicios a la población, cumplen funciones ecológicas, ambientales y sociales según el carácter, la cobertura, la valoración cultural o patrimonial que poseen y la actividad a la cual, se destinan [...] (Departamento Administrativo de Planeación, 2014, p.190)

En referencia a las anteriores definiciones, es clara la distinción de definiciones, puesto que al ser la movilidad un subsistema del espacio público colectivo y al tener amplias relaciones respecto al subsistema del espacio público no hacen referencia estrictamente a lo mismo, dado que el espacio público es un espacio efectivo el cual contiene diferentes relaciones y usos a diferencia del espacio que comprende la movilidad. Poniendo en relevancia la evidencia de la implementación de la pirámide de movilidad, donde se prioriza al peatón por encima de los múltiples sistemas de transporte. A continuación, se relaciona dicha pirámide.

Imagen 1. Jerarquización de los agentes componentes de Movilidad.



Fuente: Elaboración propia a partir de gráfico del POT Medellín (DAP, 2014, p.410)

La presente revisión del POT contempla un cambio de paradigmas en cuanto a la movilidad en la ciudad. El vehículo deja de estar en la cima de la pirámide y se encumbra el peatón. Así, se ofrece a las personas la posibilidad de que puedan movilizarse de manera más amigable con su salud y el medio ambiente, por lo que la pirámide también prioriza la movilidad a pie, en

bicicleta y en transporte público. Y en ese sentido, se dejan en los últimos peldaños los transportes de carga y el privado, aunque necesarios sí menos amigables con la ciudad y su medio ambiente. (DAP, 2014, p.409)

Dicho esquema propuesto, considera un cambio importante al modelo tradicional que se tenía sobre la movilidad, puesto que tiene un enfoque totalmente distinto, priorizando al peatón y a las nuevas alternativas de transporte.

Por último, es relevante señalar las relaciones existentes entre estos dos conceptos mediante modelos urbanos que permiten el adecuado desarrollo del territorio y, hacen converger múltiples dimensiones y relaciones que se presentan en este. Por ello, es necesario referirnos al modelo Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), donde Cavadia (2019) cita al Centro de Transporte Sustentable de México (2010) y lo define como “[...] un modelo urbano con planeación y diseño en torno al transporte público, que construye barrios compactos, de alta densidad, que permiten a las personas gozar de diversidad de usos, servicios y espacios públicos seguros y activos, favoreciendo la interacción social [...]” (p.32)

Imagen 2. Principios del DOT



Fuente: Elaboración propia a partir de (ITDP, 2016)

Como bien se observa en la imagen anterior, el modelo contiene una lista de principios tales como caminar, pedalear, conectar, transporte, público, cambiar, densidad, mezclar y compactar. Los cuales van de la mano con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), los POT's , los usos del suelo, la innovación y demás componentes y retos que a los que se ven expuestos los territorios.

## **5. CONCLUSIÓN**

El presente artículo permite definir que, a partir de los conceptos relacionados a las dinámicas sociales, económicas, culturales, y políticas formalizadas dentro del territorio, se instituye el sentido pragmático del uso del espacio público con base en el acceso al mismo, lo que directamente relaciona a una consolidación de una necesidad de garantizar a la población un sistema de movilidad propicio, permitiéndolo a estas dinámicas se construyan de manera natural.

Se concluye que el déficit del espacio público perjudica directamente la movilidad, no solo de un sector sino también de una ciudad. El difícil acceso al espacio público por falencias en un sistema de movilidad repercute directamente en las relaciones económicas, académicas y en general en el desarrollo social, ya que, si el Estado no garantiza a la población un sistema de movilidad eficiente en función de las interacciones sociales del territorio y las necesidades implícitas, limita directamente la dotación del espacio público, donde su función en el desarrollo poblacional es recíproco a la necesidad de contar con una movilidad incipiente.

Es de entender que bajo la premisa instituida en el modelo del desarrollo orientado al transporte DOT, no se puede intervenir en función del mejoramiento de la movilidad en el espacio público sin tener en cuenta el contexto social que lo rodea, ya que este tipo de intervención puede afectar de manera significativa la funcionalidad social y económica de un sector y de una población generando cargas impositivas de desarrollo sostenible.

En los últimos años la conformación de la movilidad en la ciudad de Medellín ha servido de ejemplo en la contextualización de la relación entre espacio público y movilidad, puesto que los cambios de paradigmas orientados a la movilidad están enmarcados en función de las particularidades desarrolladas en los encuentros sociales de la población que se llevan a cabo en el espacio público urbano de la ciudad.

## 6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcaldia De Medellín. (2014). Acuerdo 48 de 2014. *Gazeta Oficial*, 4267, 1-877.  
[https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano\\_2/PlandeDesarrollo\\_0\\_17/ProgramasyProyectos/Shared Content/Documentos/2014/POT/ACUERDO POT-19-12-2014.pdf](https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/ProgramasyProyectos/Shared_Content/Documentos/2014/POT/ACUERDO POT-19-12-2014.pdf)
- Borja J, Z. M. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*.  
[https://www.researchgate.net/profile/Zaida\\_Martinez3/publication/31731154\\_El\\_espacio\\_publico\\_ciudad\\_y\\_ciudadania\\_J\\_Borja\\_Z\\_Muxi\\_prol\\_de\\_O\\_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf)
- Borja, J. (2012). *Espacio Público y derecho a la ciudad*. 19.  
[https://debatstreballsocial.files.wordpress.com/2013/03/espacio\\_publico\\_derecho\\_ciudad\\_jordiborja.pdf](https://debatstreballsocial.files.wordpress.com/2013/03/espacio_publico_derecho_ciudad_jordiborja.pdf)
- Borja, J. (2013). *Espacio público, test de la ciudad democrática*.  
<https://www.jordiborja.cat/espacio-publico-test-de-la-ciudad-democratica/>
- Borja, J., Moderno, E. U., & Contempor, C. (1998). Ciudadanía y espacio público. *CLAD Reforma y Democracia*, 12(12), 1-11. <http://old.clad.org/portal/publicaciones-del-clad/revista-clad->

reforma-democracia/articulos/012-octubre-1998/ciudadania-y-espacio-publico-1#:~:text=El espacio público supone pues,hace un factor de centralidad.

Carrión, F. (2007). *Espacio público: punto de partida para la alteridad* Fernando Carrión M. 1-15.

Corti H y Borja J. (2018). *DERECHO A LA CIUDAD: CONQUISTA POLÍTICA Y RENOVACIÓN JURÍDICA*. <http://editorial.jusbaires.gob.ar/libro/descargar/221/pdf>

Dangond Gibsone, C., Jolly, J.-F., Monteoliva Vilches, A., & Rojas Parra, F. (2011). *Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano*. 16(2), 485-514. <http://www.scielo.org.co/pdf/papel/v16n2/v16n2a07.pdf>

Daza, W. (2008). *ESPACIO PÚBLICO Y CALIDAD DE VIDA URBANA* [Pontificia Universidad Javeriana]. <https://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis23.pdf>

Decreto 1504 del 4 de agosto de 1998 Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial, 8 *Lancet* 2199 (1998). [https://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/Gestion\\_urbana/espacio\\_publico/Decreto\\_1504\\_de\\_1998\\_-\\_Espacio\\_Público.pdf](https://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/Gestion_urbana/espacio_publico/Decreto_1504_de_1998_-_Espacio_Público.pdf)

Departamento Administrativo de Planeación. (2014). *DTS Documento Técnico de soporte - Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín*. 540. [https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano\\_2/PlandeDesarrollo\\_0\\_17/ProgramasyProyectos/SharedContent/Documentos/2015/DTS\\_POT048/POT\\_20141123\\_IVa\\_Formulación.pdf](https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/ProgramasyProyectos/SharedContent/Documentos/2015/DTS_POT048/POT_20141123_IVa_Formulación.pdf)

Diaz Myriam, J. M. (2016). *Las relaciones entre la movilidad y el espacio público*. 18.

[https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/14825/1/RevArq18-2\\_02\\_PabPar\\_indica.pdf](https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/14825/1/RevArq18-2_02_PabPar_indica.pdf)

Díaz Osorio, M. S., & Marroquin Moyano, J. C. (2016). Las relaciones entre la movilidad y el espacio público Transmilenio en Bogotá. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 18(1 SE-Desde la Facultad), 126-139. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2016.18.1.11>

Europeas, C. de las comunidades. (2007). *Libro verde Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008DC0800&from=EL%0Ahttp://search.jamas.or.jp/link/ui/2005280140>

Flechas Camacho, A. L. (2006). *Movilidad y Transporte: un enfoque Territorial*. 1-71. <https://es.scribd.com/doc/36218578/Movilidad-y-Transporte>

Gonzalez, S. (2009). El Uso Social Del Espacio Público Y Sus Vinculos Con El Sistema Integrado De Transporte Masivo. Caso: Cartagena. *Pontificia Universidad Javeriana*, 1-190. <https://javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis22.pdf>

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitacora Urbano Territorial*.

ITDP. (2016). *8 principios clave para el Desarrollo Orientado al Transporte*. <http://mexico.itdp.org/multimedia/infografias/8-principios-clave-para-el-desarrollo-orientado-al-transporte/>

Lugo, L. M. (2017). *DEFICIT DE ESPACIO PÚBLICO EN EL PROYECTO VIS CAFAM DEL SOL*. <http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/5926/Monografia>

l.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Mejía Gutiérrez, Á. M., & Brand, P. (2008). *Relación entre movilidad y espacio público: exploraciones en el sector de El Poblado, Medellín*. 1-13.

Miguel , Pazos Otón, María del Pilar, A. L. (2009). *La movilidad laboral diaria: contrastes territoriales en el Eje Atlántico Gallego*. 79, 78-79.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3053708>

Naciones Unidas. (2015). *Objetivos de desarrollo sostenible*.  
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

Valderrama, J. (2010). DEL TRANSPORTE A LA MOVILIDAD. ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LA PLANEACIÓN URBANA EN BOGOTÁ 1995 - 2010.  
*To Bημα Του Ασκληπιου*, 70.  
<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/7733/tesis394.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Velásquez, C. V. (2015). Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM).