



El parqueo vehicular en las zonas públicas residenciales de la ciudad de Medellín y su impacto en la movilidad peatonal

Diego Mauricio González Molina

Trabajo de grado presentado para optar al título de Especialista en Derecho Urbanístico

Asesor

Luisa Cecilia Flórez Ruíz, Abogada, Especialista (Esp) en Derecho Ambiental de la Universidad Externado de Colombia.

Universidad de Antioquia
Facultad de Derecho y Ciencias Políticas
Especialización en Derecho Urbanístico
Medellín, Antioquia, Colombia
2023

Cita	(González Molina, 2022)
Referencia	González Molina D.M. (2022). <i>El parqueo vehicular en las zonas públicas residenciales de la ciudad de Medellín y su impacto en la movilidad peatonal</i> [Trabajo de grado especialización]. Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.
Estilo APA 7 (2020)	



Especialización en Derecho Urbanístico, Cohorte VI.



Biblioteca Carlos Gaviria Díaz

Repositorio Institucional: <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

Universidad de Antioquia - www.udea.edu.co

Rector: Jhon Jairo Arboleda Céspedes

Decano/Director: Luquegi Gil Neira

Jefe departamento: Juliana Pérez Restrepo

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

Resumen

En este artículo se analiza el impacto del uso de las zonas públicas residenciales (andenes, zonas verdes y vías públicas) para el parqueo vehicular en la ciudad de Medellín. Este objetivo se justifica porque la problemática del uso de la vía pública para parqueo en los barrios de Medellín ha venido creciendo en los últimos años de manera desbordada relegando al peatón a sortear, no sin riesgo, áreas distintas a los andenes para desplazarse de un lugar a otro en las zonas residenciales; situación que, además, ha transformado el espacio público en un lugar de uso privado. Así pues, para logro de este propósito se realizó el análisis de diversos estudios académicos sobre el tema desde el enfoque de la Ingeniería de Tránsito. Sumado a esto, como trabajo de campo se recopilieron apreciaciones y evidencias fotográficas de las autoridades viales (para determinar la dimensión del problema), en adición a evidencias fotográficas personales conseguidos en visitas a diversos barrios de la ciudad de Medellín. Adicionalmente, se recogieron y analizaron las normativas que regulan los aspectos relacionados a la problemática, con el fin de determinar sus causas y consecuencias, para proponer alternativas de solución que sirvan de guía para una política pública que intervenga tan acuciante problema.

Palabras clave: Espacio público, Gestión de la infraestructura, Gestión urbana, Movilidad urbana, Planificación urbana

Sumario

I. Introducción. II. Aproximación teórica a la problemática de la pérdida del espacio público desde el enfoque de la Ingeniería de Tránsito. III. Análisis de la normatividad sobre el espacio público en Colombia y para la ciudad de Medellín. IV. Análisis general de la problemática y alternativas de solución. V. Conclusión. VI. Referencias bibliográficas. VII. Anexos

I. Introducción

El espacio público se reconoce como un elemento fundamental del urbanismo y por tanto de las ciudades. Es el espacio que representa el encuentro, la igualdad y la neutralidad; pero, también, es el espacio donde convergen los conflictos, las necesidades y las diferencias.

En cualquier caso, el espacio público no solo está constituido por las vías por las que se mueven los ciudadanos; es también el espacio donde se generan la vida urbana y la comunidad, pero por excelencia el espacio público es de uso colectivo (Díaz-Osorio & Marroquín, 2016, p.128).

Sin embargo, para Mazza (2009), el espacio público, que constituye el territorio de todos y de cada uno y que entraña la posibilidad de alegar los mismos derechos, está sufriendo un proceso de erosión. Esta realidad se hace manifiesta, según el mismo autor, en el debate existente en la teoría urbana contemporánea que resalta las diferencias entre las ciudades europeas y americanas.

Igualmente, en nuestro país se presenta el mismo problema del deterioro y la desaparición del espacio público, ya que según Perea et al (2011, p. 36) “el espacio público en Colombia está siendo rápidamente privatizado de diversas maneras, y la interacción de los ciudadanos es desplazada por estacionamientos y negocios”. Aunque estos dos fenómenos son solo algunas de las causas del problema; pues, también, se viene presentando la pérdida del espacio público por el uso indebido de los antejardines (Rojas Guzmán, 2010), entre otros.

Por lo tanto, en este ejercicio académico se investigó la creciente problemática del uso del espacio público urbano (andenes, vía pública/calzada, zonas verdes y antejardines) para el parqueo de vehículos en la ciudad de Medellín, especialmente en los barrios de estratos 1, 2 y 3; y que se hace manifiesta, como afirma Serrano, en el hecho de que “caminar como forma de movilidad ha sido marginada a un espacio público neutro en el actual sistema de transporte, otorgándole prioridad al desplazamiento motorizado” (Serrano, 2018, p. 16).

De hecho, el aumento desbordado del uso de las vías y andenes (espacio público) en los barrios de Medellín como espacio de parqueo de vehículos (de uso privado) tiene colapsado el espacio público a tal punto que los peatones tienen que usar las vías para caminar, en vez de los andenes; con el agravante de que la vía que usan los peatones para caminar es el único espacio que deben usar también los automóviles en circulación, lo que ha provocado un aumento inusitado de accidentes, atropellamientos y muertes. Por eso, Guerrero et al. (2017) afirman que la planificación actual de las ciudades de Latinoamérica, con arraigo en el modelo tradicional, genera exclusión

social al promover la ocupación del espacio público por los vehículos privados, relegando a otros medios de transporte especialmente el desplazamiento a pie.

Así pues, y bajo este marco, el propósito de este escrito se focalizó en indagar el estado actual del espacio público por el uso del mismo para parqueo de vehículos en los barrios de estratos 1, 2 y 3 de la ciudad de Medellín. A su vez, se analizaron las distintas normativas que propenden la protección, defensa, restitución y regulación del uso del espacio público y sendas que lo reglamentan en los proyectos urbanísticos, principalmente los de Viviendas de Interés Social y Viviendas de Interés Prioritario (habituales en estos barrios). Por último, se proponen alternativas de solución desde los entes sociales involucrados (sociedad civil, autoridades y entes públicos) y la normativa de regulación al respecto. Para tal fin, el artículo se divide en las siguientes secciones y temáticas. En la primera sección, se desarrolla una aproximación teórica a la problemática en cuestión, desde el enfoque de la Ingeniería de Tránsito y el urbanismo. En la segunda, se expone un análisis de la normatividad sobre el espacio público en Colombia y para la ciudad de Medellín. En la tercera sección, se realiza análisis general de la problemática y se presentan, a su vez, alternativas de solución. Por último, en la cuarta sección se presentan las respectivas conclusiones fruto del ejercicio académico.

En lo tocante a la metodología, este trabajo se enmarca en el enfoque cualitativo y en su desarrollo se utilizarán las técnicas de revisión documental y análisis de contenido. Entonces, de manera secuencial, el despliegue de la metodología involucró la revisión documental en bases de datos de las temáticas y normativas, luego se realizó el análisis de contenido para concretar el análisis conceptual, el análisis de las normativas y las consecuencias que se derivan de la problemática. Posteriormente, se recogieron tanto opiniones y evidencias fotográficas de las autoridades viales sobre el tema, como evidencias fotográficas propias. Por último, y fruto del análisis se efectuaron las respectivas conclusiones.

II. Aproximación teórica a la problemática de la pérdida del espacio público desde el enfoque de la Ingeniería de Tránsito

Este apartado contiene los ejes conceptuales en que se encuentra inmersa la problemática que trata este artículo. Estos conceptos no solo establecen el marco de la dificultad, sino, también, los límites y el propósito, o lo que se espera como solución óptima de la misma. Por consiguiente, las temáticas se expondrán de lo general a lo particular, aunque el problema se encuentra en la conjunción entre diversas disciplinas. Por último, vale aclarar que se tomaron en cuenta las nociones que se consideraron apropiadas para llegar a una solución inclusiva, sostenible y eficiente.

Conceptualmente la problemática de la ocupación del espacio público (andenes, zonas duras y calzadas) para el parqueo de vehículos se encuentra enmarcada por la ingeniería, la arquitectura, la sociología y el derecho. Más específicamente, el problema se inscribe entre el Derecho Urbano, la Gestión de Infraestructura y la Ingeniería del Transporte, pero a su vez, más precisamente por la Gestión Urbana que es el estudio que agrupa investigaciones de distintas vertientes disciplinares sobre las múltiples problemáticas que ocurren en el espacio público (Burbano, 2014). Por tanto, aunque el marco general es la Gestión de Infraestructura y la Ingeniería del Transporte, el problema se ubica concretamente en la conjunción entre el derecho urbano, la movilidad urbana y el espacio público.

En detalle, la Ingeniería de Tránsito, derivada de la Ingeniería de Transporte, es la ciencia que estudia el tráfico de las ciudades, tráfico que está compuesto principalmente por elementos tales como vehículo, peatón, vía, señalización, incluidos los dispositivos de control del tráfico. Igualmente, la Ingeniería de Tránsito estudia las variables propias del tráfico de las ciudades, además de las variables microscópicas tales como el volumen, la densidad y la velocidad vehiculares. En general, esta ciencia analiza la relación entre las variables que le son propias y sus elementos constitutivos, y de sus estudios se derivan las soluciones actuales a los problemas del tráfico tales como tiempos de viaje, la accidentalidad, entre muchos otros (Quintero-González, 2017).

Concretamente, la Ingeniería de Tránsito o ingeniería de tráfico se define como “la fase de la Ingeniería del Transporte que se ocupa de la planificación, diseño geométrico, y las operaciones de tráfico en calles y carreteras, sus redes, terminales, tierras colindantes, y las relaciones con otros modos de transporte” (Quintero-González, 2017, p. 59). En resumen, su estudio ha permitido caracterizar el tráfico y desarrollar modelos matemáticos que relacionan variables y facilitan establecer pronósticos que determinan, por ejemplo, la influencia que tiene una variable del tránsito sobre alguno de sus elementos. Pero, además, su examen ha entregado complementariamente estudios sobre las características físicas y geométricas de la infraestructura (Quintero-González, 2017).

Como aspecto crítico es importante resaltar que los resultados derivados de los modelos de la Ingeniería de Tránsito han permitido entender mejor los flujos vehiculares y peatonales en las áreas urbanas y han facilitado la gestión de la movilidad urbana (con la implementación de nuevos dispositivos e infraestructuras); sin embargo, los métodos tradicionales de planificación del transporte aplicados en Latinoamérica desde la Ingeniería de Tránsito han dejado de lado aspectos fundamentales como la inclusión social, la accesibilidad, entre otros, así como los modos alternativos de transporte (Quintero-González, 2017).

Ahora bien, y en cuanto al concepto de movilidad urbana, aunque el mismo es amplio y complejo, se refiere, de manera holística, al aprovechamiento máximo de todos los medios de transporte colectivo e individual para alcanzar a la vez objetivos comunes de prosperidad económica, gestión de la demanda del transporte, protección del medio ambiente y calidad de vida (Comisión de las Comunidades Europeas, 2007). Además, según Dangond et al. (2011), la movilidad es solo un medio para que los ciudadanos, empresas y colectivos puedan acceder a los servicios y oportunidades que ofrece la ciudad, pero resalta que este concepto integra tres grandes condiciones, más o menos interrelacionadas; a saber, las condiciones políticas, económicas y sociales. Por tanto, “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” (Acevedo, 2008, p. 89).

No obstante, el tratamiento que se le ha dado a la movilidad urbana desde el enfoque de la Ingeniería de Tránsito ha generado insatisfactorios resultados tales como la inadecuada gestión del

tráfico (que ha obligado a implementar la medida de restricción vehicular); la inaccesibilidad y la exclusión social (que se manifiesta por situaciones de inaccesibilidad para niños, adultos mayores y personas con discapacidad); afectaciones al medio ambiente (que derivadas de la falta de planeación generan contaminación del aire, contaminación por ruido y del paisaje urbano); y efectos económicos (derivados de enfoque meramente técnico del tránsito que ha dejado desatendidos los aspectos económicos y sociales) (Quintero-González, 2017). Por tanto, el enfoque netamente técnico que la Ingeniería de Transito ha tenido sobre la movilidad urbana ha desembocado en intervenciones a la infraestructura vial y de control de tráfico que favorecen a los vehículos y desatienden las necesidades de los peatones, personas discapacitadas, motociclistas, ciclistas y a los usuarios de los servicios de transporte (Quintero-González, 2017).

Por consiguiente, el enfoque de movilidad urbana sostenible se presenta como una adecuada opción de cambio que enfatiza en acciones para reducir la necesidad de viajar, en la reducción de las distancias y en la eficiencia en el sistema de transporte, pero que tiene radical diferencia con el enfoque convencional de planificación del transporte priorizando aspectos tales como accesibilidad (en vez de la movilidad), el enfoque en las personas (en vez del enfoque en el tráfico y el vehículo), su escala local (e vez de la gran escala), en la calle como un espacio (en vez de la calle como vía), el análisis multicriterio (en vez de la evaluación económica), entre otros (Quintero-González, 2017).

De otra parte, la noción de espacio público se puede concebir como el elemento básico para el trazado y la organización de la ciudad, el espacio del negocio inmobiliario, lugar de acceso a los servicios y como la contraparte del espacio privado que define perímetros, alineación de fachadas, entre otros (Frick, 2014; Gehl, 2006).

Concretamente, el espacio público es un lugar colectivo donde ocurre el contacto social y democrático entre personas de todos los estratos (Serrano, 2018) y, en consecuencia, es un ámbito compuesto por lugares de estancia y movilidad cuya característica principal es la correspondencia entre las funciones que se tienen que alcanzar y los espacios disponibles para ello; lo que constituye, a su vez, el desafío de la planificación urbana (Serrano, 2015).

Más aún, el espacio público está relacionado con el papel que pueden jugar los ciudadanos en la urbe; y, por tanto, la forma en que se diseña el espacio público y sus elementos influyen en la democratización del territorio, porque “las condiciones del espacio construido inciden en la calidad, cantidad y duración de los encuentros, en la diversidad de las actividades y en la consolidación de un sistema de relaciones completo” (Serrano, 2018, p. 41).

Sin embargo, según Serrano (2015), el concepto de espacio público no es claro porque no ha logrado superar las concepciones del siglo XX, las cuales necesitan actualización debido a los acelerados cambios que se han presentado en la ciudad contemporánea. Incluso, asegura que esas dificultades conceptuales se han visto reflejadas en la regulación del espacio público en Colombia provocando interpretaciones erróneas de sus elementos compositivos en el marco de la gestión urbana y la gestión de la infraestructura del transporte (Serrano, 2015).

A pesar de lo anterior, el espacio público puede concretarse como aquel territorio que sirve como punto de encuentro y un lugar donde todos tenemos los mismos derechos. Además, es un sitio que es de todos y de ninguno en particular, y por eso, no puede apropiarse por nadie. Ahora bien, y aunque en el espacio público no desaparecen las desigualdades sociales, el mismo funge como terreno neutro en el cual no está predeterminado el éxito de la confrontación (Mela como se cita en Mazza, 2009).

Por tanto, para Solarte (2019), la definición clásica de espacio público establece que el mismo comprende las áreas de suelo que son propiedad de la nación o de un ente territorial y cuyo fin es el uso y goce de la comunidad.

Sin embargo, el espacio público no puede entenderse como un ente desligado de contexto y al margen de otros conceptos. Por el contrario, la noción de espacio público debe entenderse en íntima ligazón con la de ciudad y ciudadanía, en una suerte de relación dialéctica. Por consiguiente, ninguno de estos conceptos puede existir sin los otros (Mazza, 2009, p. 8); lo que implica también, y en sentido contrario, que la inexistencia de uno redundará en la inexistencia de los demás.

Así pues, la ciudad “es una realidad sociocultural histórico-geográfica, cultural, política, una concentración humana y diversa, dotada de identidad o rasgos comunes y con una vocación de

autogobierno” (Mazza, 2009, p. 7); pero, antes que nada, la ciudad es un espacio público donde confluyen diversidad de flujos. A esto se añade que “la ciudad no es simplemente una agregación de casas”. Es un sistema de viviendas, sedes de trabajo, lugares destinados a las actividades comunes, que integrados entre sí se sirven como una red de infraestructuras. Pero, también

es esencial para que un asentamiento sea una ciudad que sea la expresión física y la organización espacial de una sociedad, es decir, de un conjunto de familias ligadas entre sí por vínculos de identidad común, recíproca solidaridad, reglas compartidas. (Mazza, 2009, p. 9-10)

Así mismo, la ciudadanía es “el estatuto de la persona que habita la ciudad” [...] pero, al mismo tiempo, “es un concepto propio del derecho público” que se encuentra vinculado a la nación o el Estado que son los entes que confieren ese estatuto. Además, se concibe como una creación del hombre que le permite vivir en condición de libertad e igualdad (Mazza, 2009, p. 7).

Por su parte, el espacio público como concepto propio del urbanismo es también utilizado en filosofía política como “lugar de representación y expresión colectiva de la sociedad” (Mazza, 2009, p. 8).

Para terminar el problema de la pérdida del espacio público se deriva de la paradoja que entraña el urbanismo de hoy, donde:

[...] por un lado se exalta la ciudad, mientras por otro con frecuencia se practica una arquitectura que es expresión de procesos urbanos que niegan la ciudad misma; el urbanismo del miedo, del miedo a la ciudad; el urbanismo del mercado que, en lugar de oponerse a sus efectos desequilibrantes, se adapta a sus dinámicas vendiendo la ciudad al mejor postor y permitiendo que se extienda una urbanización difusa que multiplica las desigualdades sociales; un urbanismo que se expresa mediante arquitecturas banales, en bloques aislados, que aíslan, que cuando pretende ser monumental se convierte en una representación presuntuosa del poder político y económico. (Mazza, 2009, p. 18)

III. Análisis de la normatividad sobre el espacio público en Colombia y para la ciudad de Medellín

La normatividad alrededor del espacio público define el concepto y determina sus elementos constitutivos, regula su uso y lo delimita, todo ello en contraste al espacio de uso privado; pero también lo establece en el entorno y dentro de los inmuebles privados. Por consiguiente, en este apartado se presentan las normativas que definen el espacio público y regulan su uso en Colombia en su orden, es decir, de conformidad a la pirámide de Kelsen; por lo que hilo discursivo va desde la Constitución Nacional y la Ley, hasta las sentencias y resoluciones, unido al análisis de cada una de ellas.

Concretamente, y en lo tocante al espacio público, la Constitución Política de Colombia en su artículo 82 dicta que: “Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular”. En consecuencia, se infiere que desde la norma superior se establece el espacio público como una zona donde prevalece el interés común, en oposición al interés (o uso) particular, que es propiamente el aspecto medular de la problemática. Además, se le otorga prelación por su destinación al uso común, y por esa misma razón se prescribe que es el Estado quién debe velar por su protección.

De otra parte, el Código Civil colombiano dispone en su artículo 674 sobre el espacio público que:

Se llaman bienes de la Unión aquéllos cuyo dominio pertenece a la República.

Si además su uso pertenece a todos los habitantes de un territorio, como el de calles, plazas, puentes y caminos, se llaman bienes de la Unión de uso público o bienes públicos del territorio. –Por tanto, de lo anterior se deriva que el uso al que se destinan estas zonas es lo que determina que se les categorice como bienes públicos o espacios públicos–.

Así mismo, para hacer más precisión, el mismo Código advierte en su artículo 675 que: “Son bienes de la Unión todas las tierras que estando situadas dentro de los límites territoriales carecen de otro dueño”.

Por su parte, la Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito y Transporte establece en su artículo 76 (artículo modificado por el artículo 15 de la Ley 1811

numeral 1), que está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares: “Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación”. De aquí se puede concluir que la problemática del parqueo vehicular (en andenes) no es solo una contravención a esta norma, sino, además, al artículo 82 de la Constitución Política de Colombia.

Igualmente, la misma Ley exige en su artículo 127 (del retiro de vehículos mal estacionados) que:

La autoridad de tránsito podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.

De otro lado, la Ley 9ª de 1989 en su artículo 5º define el espacio público como:

El conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses, individuales de los habitantes.

Más aún, la misma Ley determina que:

Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del

entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo.

Así pues, de lo anterior queda claro que, de conformidad a la Ley 9ª de 1989, tanto las zonas requeridas para la circulación de peatones, como sendas para la circulación de vehículos constituyen espacio público. De igual forma, la Ley reitera que cuando el interés colectivo sea manifiesto la zona se categorizará como espacio público, lo que demuestra que la problemática referida contraviene, en mismo sentido, esta norma.

De modo similar, el Decreto Nacional 1504 de 1998 en el artículo 2º define el espacio público como:

[...] el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.

Pero, es necesario tener presente que el Decreto 471 de 2018 de la Alcaldía de Medellín y “por medio del cual se expiden las normas reglamentarias de detalle aplicables a las actuaciones y procesos de urbanización, parcelación, construcción, reconocimiento de edificaciones y demás actuaciones en el territorio municipal y se dictan otras disposiciones” establece en su artículo 1º que:

Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. En el cumplimiento de la función pública del urbanismo. Los municipios y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo.

Más aún, el mismo Decreto en su artículo 239 numeral 1 establece lo siguiente sobre las características que deben cumplir los estacionamientos, en relación al espacio público: “De conformidad con el artículo 197 del Acuerdo 48 de 2014, los antejardines no serán ocupados con estacionamiento de vehículos”.

En el mismo sentido, el Decreto 1647 de 2005 dispone que:

No se permitirá la habilitación y uso de los antejardines para el estacionamiento de vehículos. Las autorizaciones de parqueo en antejardín expedidas con antelación al presente Decreto, quedarán sin efecto. (art. 5)

Además, la misma normativa precisa que:

Quienes por su acción u omisión impidan la preservación, conservación, mantenimiento y destinación al uso común de las áreas de antejardines o contraríen los términos establecidos en el diseño de las mismas, serán objeto de las sanciones previstas en el art. 4° de la Ley 810 de 2003 y en las normas que la sustituyan, reformen o complementen.

Incluso, según Solarte (2019), la Corte Constitucional ha sentenciado en múltiples fallos que “el espacio público es un derecho de todos los ciudadanos” y por tanto “el Estado debe garantizar este derecho” (p. 449), para lo que pone como ejemplo la Sentencia 360 de 1990.

Así mismo, la Corte Constitucional mediante Sentencia C-316 resalta que:

como medida para un fin constitucional relevante, y que resulta adecuada para proteger el uso del espacio público en beneficio de la comunidad, se establece la medida de bloqueo y retiro del vehículo mal estacionado o abandonado en el espacio público.

Por último, el Acuerdo 48 de 2014 “Por el cual se establece el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) declara en su artículo 363 numeral 4° que: “En ningún caso se permitirá la habilitación y uso de las zonas verdes, los antejardines y andenes como espacios para el estacionamiento de vehículos”. Pero, además, de conformidad con la problemática que trata este escrito, en el numeral 6° del mismo artículo se establece que: “La ubicación de los estacionamientos públicos y privados no deberá causar conflictos en la vía pública”. Inclusive, en lo tocante a la

temática de proyectos urbanísticos la misma normativa plantea en el artículo 366 (sobre las exigencias de estacionamientos para Viviendas de Interés Prioritario [VIP]) que: “Todo proyecto de VIP deberá cumplir con las obligaciones de estacionamientos de vehículos y motos, que se establecen en la siguiente tabla”. Haciendo alusión a que todo proyecto de viviendas de interés prioritario deberá tener 1 estacionamiento para vehículos por cada 10 viviendas y 1 estacionamiento para motos por cada 3 viviendas. Puntualmente este artículo, de conformidad a lo que se puede evidenciar en la ciudad, en muchos casos, no se cumple; y, de otra parte, establece una cantidad insuficiente de celdas para la cantidad de vehículos que se ven en dichas zonas residenciales, razón que se suma a la problemática del uso de la vía pública y los andenes para parqueo en los barrios de Medellín.

Más aún, en el artículo 364 del POT se establece el número máximo de estacionamientos para uso residencial, otorgándole prelación a los estratos 4, 5 y 6, a los cuales se les permite tener hasta 2 estacionamientos por vivienda; aunque bien se sabe que los automóviles son cada vez más económicos, que cada vez son más las facilidades para adquirirlos y tampoco son, en la actualidad, un indicador que permita establecer el estrato socioeconómico de las personas. Además, el establecimiento de un número máximo de parqueaderos es irrelevante, puesto que se debe imponer, para el constructor del proyecto, por el contrario, un tope mínimo de celdas acorde con la realidad del uso de vehículos, en especial en los estratos 1, 2 y 3.

IV. Análisis general de la problemática y alternativas de solución

Análisis general de la problemática

En este apartado se presenta el análisis de la problemática del uso del espacio público urbano (andenes, sección vial [calzada de tránsito vehicular] y antejardines) para el uso privado de parqueo de vehículos en la ciudad de Medellín a la luz de las exiguas acciones que se han llevado a cabo por parte de la ciudadanía, las autoridades judiciales y entes responsables (Alcaldía Distrital de Medellín, Secretaría de Movilidad del Distrito Especial de Medellín, Secretaría de Gobierno e Inspecciones de Policía). Igualmente, se presenta un análisis general de la normativa encontrada en torno a la protección, regulación y recuperación del espacio público, y se examinan las

exigencias a los privados en lo relativo a la construcción de parqueaderos en los proyectos urbanísticos; en especial los proyectos VIS y VIP. Por último, se presentan las alternativas de solución a la problemática en cuestión.

En general, el problema mencionado ha tenido impactos negativos en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Medellín, en especial los de los barrios populares, quienes han padecido el desbordado crecimiento del uso del espacio público para el parqueo de automotores de todo tipo (automóviles, camionetas, camiones, buses, volquetas, y demás).

Entre los impactos más importantes a la calidad de vida se destacan el número de atropellos, que según los datos de la Secretaría de Movilidad del Distrito Especial de Medellín ascendieron a 3574 en 2021 (teniendo como causa o motivo circunstancial, presumiblemente, la invasión del espacio público por los vehículos y en consecuencia el cada vez más reducido espacio peatonal). Igualmente, para lo que va del año 2022 la cifra por atropellos ha alcanzado hasta el 4 de octubre un total de 2849, lo que indica que la cantidad de atropellos del año en curso ha alcanzado a la fecha (4 de octubre) el 79% de la cifra del año anterior; teniendo en cuenta, además que faltan aún tres meses para finalizar el año (es decir, el 25% del periodo), incluido el mes de diciembre que ha sido estadísticamente el de mayor registro de accidentalidad, lo que implicaría un detrimento mayor de la calidad de vida de los ciudadanos por esta causa.

Igualmente, otro aspecto que significa el deterioro de la calidad de vida de los ciudadanos a causa de la invasión del espacio público por el parqueo es el impedimento del uso de los andenes, lo que implica que las personas deben superar los continuos obstáculos transitando por la calzada, situación que implica un riesgo inminente de atropello. Además, el uso de la vía pública para el parqueo tiene como consecuencia la reducción de la calzada para el tránsito normal de vehículos y la disminución de la visibilidad, tanto para conductores en la vía, como para los peatones que necesitan cruzarla.

Es necesario tener presente que la invasión del espacio público para parqueo en los barrios no solo significa el uso de la calzada y los andenes, sino, también el uso de las zonas verdes y

antejardines para el mismo fin, lo que representa la pérdida de las zonas verdes y el cambio del uso del suelo, en contravía a lo que dictan todas las normativas al respecto.

Finalmente, el desorden, el caos que genera el parqueo irregular en los espacios públicos (andenes, antejardines, zonas verdes y vía pública) generan una pérdida de la estética y el orden, lo que genera deterioro de la calidad de vida por el deterioro estético y visual del espacio público.

Como colofón, la problemática del uso del espacio público para el parqueo de vehículos en los barrios de Medellín es consecuencia del desbordado crecimiento del parque automotor (imposible fáctico de determinar), que ha permeado también a las clases populares, y que repercute de manera directa en la continua invasión de andenes, vías públicas, zonas verdes y antejardines de los barrios populares de la ciudad. Esta situación, unida a una mala planificación de estos barrios en cuanto a la creación de celdas de parqueo y a las nuevas y laxas normativas de construcción agravan el escenario de la pérdida del espacio público en los barrios de Medellín. Además, se revela también como causa de la problemática la inacción de los entes (Secretaría de Movilidad del Distrito Especial de Medellín e Inspecciones de Policía de la Secretaría de Gobierno), que deben hacer cumplir las normas respectivas de correcto uso del espacio público.

Acciones populares en pro del rescate del espacio público en Medellín

En Medellín los ciudadanos han presentado varias acciones constitucionales contra la administración pública para que se intervenga de manera decidida y oportuna para el rescate del espacio público y peatonal que se ha ido perdiendo paulatinamente por el parqueo vehicular en antejardines, andenes, zonas verdes y zonas duras. Estas demandas se fundamentan en lo prescrito en el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia (relativo a la acción popular) y que reglamenta la Ley 472 de 1988 mediante la cual se regulan las acciones populares y de grupo, las cuales están orientadas a garantizar la defensa y protección de los derechos e intereses colectivos. Las demandas en mención responden a un problema real y creciente que ha venido afectando la calidad de vida de los ciudadanos y los fallos han abocado a la restitución de los derechos colectivos, restableciendo los espacios públicos invadidos.

Concretamente, una de estas acciones populares la resolvió el Consejo de Estado en la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, el 4 de diciembre de 2008 (expediente núm. 05001-23-31-000-2005-06513-01), y la otra la tramitó el Juzgado Noveno Administrativo Oral el 13 de junio de 2022 (radicado 05001 33 33 009 2017-00491-00). En ambos casos se resolvió en favor de la protección derechos colectivos devolviendo a los ciudadanos el derecho a los espacios públicos invadidos por el parqueo irregular de vehículos.

A pesar de esto, de las lecturas de los fallos se deduce lo siguiente:

- Las acciones populares se han interpuesto para restituir el derecho colectivo al uso y disfrute de los espacios públicos invadidos por el parqueo irregular de vehículos, concretamente en los barrios de Belén, Laureles, El Poblado, San Diego y Bolivariana. Por tanto, en estos barrios se han tomado medidas como la implementación de las zonas de parqueo regulado ZER, que, si bien no constituyen las medidas más idóneas, ha significado un orden relativo a lo que se presentaba de manera previa.
- De otro lado, aunque la providencia sentenció la restitución de los derechos colectivos al disfrute de los espacios públicos invadidos por el parqueo irregular, las medidas no han logrado ese propósito de manera permanente y total. Sin embargo, es notoria la mejora en los barrios concretos donde se hizo la denuncia a través de las respectivas acciones populares y donde se tomaron acciones concretas para remediar el problema. Es de resaltar, en contraste, que el alcance de la restitución de tales derechos debería ser general, es decir, para los ciudadanos de todos los barrios de Medellín (en especial los de los barrios populares) que sufren la misma problemática, por lo que el alcance de las acciones populares se revela restringido, sectorizado y segregador.
- En adición, estos barrios (Belén, Laureles, El Poblado, San Diego y Bolivariana) son de clase media y alta, de lo que se infiere que su población tiene mayor formación académica y conocen los mecanismos para que se les reestablezcan sus derechos colectivos, en contraste con los ciudadanos de las clases menos favorecidas (de los barrios populares), que, aunque sufren la misma problemática, por su condición de menor formación académica no utilizan los mecanismos legales para reestablecer sus derechos. Sin embargo, es de anotar que en los barrios populares el control del parqueo irregular de vehículos en

antejardines, andenes, zonas verdes, zonas duras y vía pública, viene siendo controlado por las bandas criminales, las cuales ejercen intimidación y amenaza para usar estos espacios para el cobro ilegal de parqueo como una más de sus rentas criminales. Por tanto, esta situación impide, también, que en los barrios populares se interpongan acciones populares para solucionar el problema.

De la normativa en general se infiere que:

- Aunque el espacio público está protegido por la Constitución Política de Colombia (desde donde se establece que es deber del Estado velar por su protección e integridad por estar destinado al uso común, y por lo cual debe prevalecer sobre el interés particular); aunque existe la Ley 769 de 2002, Ley 9ª de 1989 y el Decreto Nacional 1504 de 1998 que definen con precisión qué es el espacio público y cuáles son sus componentes; aunque existen leyes y decretos que reglamentan los sitios que no pueden destinarse para uso privado como parquear un vehículo, tal y como lo prescribe la misma como la Ley 769 de 2002; y aunque existe el Decreto municipal 1647 de 2005 donde se establecen las normas reglamentarias de detalle aplicables a las actuaciones y procesos de urbanización, parcelación, construcción, reconocimiento de edificaciones y demás actuaciones en el territorio municipal y se dictan otras disposiciones; entre otras, en Medellín se sigue invadiendo el espacio público de manera creciente e indiscriminada, en contravía de todas las normativas mencionadas.
- En lo tocante a las normativas urbanísticas que regulan la construcción de celdas de parqueo para los proyectos de viviendas VIS y VIP (puntualmente el POT, el acuerdo 48 de 2014 y demás instrumentos de planificación), del análisis se concluye que resulta necesario modificar las condiciones mínimas de creación de parqueaderos para este tipo de proyectos, porque son tan mínimas que rápidamente colapsan, más aún, con el agravante que no son obligatorias para el constructor, razón que constituye en antecedente de la problemática actual de parqueo irregular en antejardines, andenes, zonas verdes, zonas duras y vía pública en todos los barrios de Medellín. Por tanto, las condiciones de creación de celdas de parqueo o parqueo en altura deben modificarse en estas normativas y hacerlas de obligatorio cumplimiento, situación que hasta ahora no se ha hecho.

Del trabajo de campo realizado en esta investigación se colige que:

- Por último, derivado del trabajo de campo que consistió en recorridos personales recopilando evidencias fotográficas en distintos barrios de Medellín, al igual que la recolección de opiniones y evidencias fotográficas en la Secretaría de Movilidad del Distrito Especial de Medellín, tal y como se puede evidenciar en el anexo 1, sumado a entrevistas a funcionarios de la misma Secretaría, se pudo constatar que la problemática de la invasión del espacio público viene creciendo de manera desbordada en los barrios populares de Medellín por varias razones. La primera, es porque las casas de los barrios populares, tradicionalmente, han sido más pequeñas y se han hecho sin parqueadero interno, a diferencia de las de Laureles, por ejemplo, porque se pensaba que las personas que vivían en estos barrios (la clase obrera principalmente) no tenían oportunidad de conseguir un automóvil. Por tal razón, hacer una casa con parqueadero en un barrio popular (se pensaba) era un desatino. En segundo lugar, y como consecuencia del continuo y cada vez mayor ingreso de la mujer al mercado laboral (que se dio a partir de los años 70 en Colombia), el ingreso de las familias obreras de Medellín mejoró, situación que unida al cada vez menor precio de los vehículos y motos y las mayores facilidades para comprar vehículos ha posibilitado la compra de automotores por las clases populares, lo que ha agravado aún más la problemática.
- El problema del uso del espacio público para parqueo en los barrios de Medellín, sin lugar a dudas, deriva en un uso privado del espacio público, lo que contradice el artículo 82 de la Constitución Política y todas las normativas aquí analizadas. Pero, también, significa un aprovechamiento del espacio muy diferente para lo que se tienen destinadas la calzada, el andén, las zonas verdes y los antejardines.

Alternativas de solución

Así pues, entre las alternativas de solución que se proponen para la problemática generalizada del parqueo irregular en antejardines, andenes, zonas verdes, zonas duras y vía pública en todos los barrios de Medellín se encuentran:

- El cambio en materia de regulación para los constructores en lo tocante a la construcción de celdas de parqueo para los nuevos proyectos de vivienda (de interés social y prioritaria, principalmente) en los barrios de Medellín. Es decir, modificar las regulaciones para que pasen de unas celdas mínimas a una cantidad razonable y de obligatoria ejecución para estos proyectos.
- La construcción de parqueaderos en altura en los barrios populares por parte de la administración municipal, unido al incentivo de construcción de parqueaderos en altura por parte de particulares, tal como se consigna en el Acuerdo 10 de 2007. Igualmente, la administración puede recurrir a la compra de lotes o a la expropiación en cualquiera de sus formas (judicial o administrativa de conformidad a la Ley 388 de 1997) para destinar ese espacio al mismo fin.
- Es necesario crear una política pública que contemple la corrección de la problemática que se ha convertido, en años recientes, en un problema de orden público en la ciudad. Dicha política deberá incluir la modificación de las normativas que rigen los proyectos de construcción, para que desde su inicio se tengan en cuenta la creación de celdas de parqueo o parqueaderos en altura. Así mismo, la política pública debe buscar dar solución a la problemática actual incentivando la creación privada de parqueaderos en altura en los barrios populares unido a la creación de parqueaderos públicos (de propiedad del Municipio) ya sea en altura o no para paliar el problema del parqueo en los espacios públicos.
- Que los inspectores de policía realicen las respectivas diligencias en lo tocante a las infracciones urbanísticas cuando se modifican los antejardines para el parqueo de vehículos, contrario a lo que dicta la Ley 1801 de 2016 (Código de Policía y Convivencia).

V. Conclusión

De este ejercicio académico se concluyen distintos aspectos fundamentales con respecto al parqueo irregular en los espacios públicos de los barrios de Medellín. Algunos de ellos con énfasis en las causas de la problemática, otros en las consecuencias y los otros con foco en la solución, tal y como sigue:

En lo referente a las causas de la problemática se concluye que:

El problema de la pérdida del espacio público por el parqueo irregular en los barrios populares de la ciudad de Medellín no radica en la falta de normatividad al respecto. Esto quedó en evidencia a través de la búsqueda de información que dio como resultado una plétora de normativa relativa al respeto del espacio público y a la prelación del mismo, la cual se analizó en el apartado III.

Sin embargo, es necesario resaltar que las normativas que regulan la actividad urbanística en lo tocante la creación de celdas de parqueo en los proyectos VIP y VIS son mínimas y bastante laxas en favor del constructor, razón por la cual el mismo, como la norma no le obliga, hace lo que más le favorece; es decir, aprovechar al máximo el terreno para construir más viviendas y ninguna o muy pocas celdas de parqueo, acción que termina en los indeseados efectos del parqueo irregular en los espacios públicos.

Cabe anotar, que esta prerrogativa que la administración pública ha tenido con los constructores obedece (como causa), a las políticas neoliberales que justifican a través del argumento de *laissez faire, laissez passer* (dejar hacer, dejar pasar) la completa libertad de la economía (libre mercado, bajos o nulos impuestos y mínima intervención del Estado), y desde la cual cree que el mercado es capaz de regular todos los aspectos de la economía y de la vida, y que ha tenido una profunda influencia en el derecho con la primacía de los derechos individuales sobre los derechos colectivos en muchos casos.

Por último, una causa que no debe descartarse y que está ligada a la anterior es la corrupción. En tal sentido, las normativas se hacen a la medida de los interesados que pagan las coimas a los funcionarios públicos que las promueven y las aprueban. Interesados que en este caso serían empresarios del sector de la construcción.

En lo tocante a las consecuencias de la problemática se halló que:

Las normativas que regulan el tema urbanístico, específicamente en lo relativo a la creación de celdas de parqueo para nuevos proyectos, son inconstitucionales porque actúan en contravía a lo que prescribe la Constitución Política de Colombia en lo referente al espacio público en su artículo 82. Es decir, porque en las mismas no se vela por la protección de la integridad del espacio público, como reza la norma; y tampoco se cumple, que las entidades públicas estén regulando sobre la utilización del suelo en defensa del interés común, como insta la norma en el mismo artículo. En contravía, las normativas urbanísticas en Medellín no propenden por lo que dicta aquí la norma Constitucional, sino que, las normativas como el POT, permiten que prevalezca el interés particular por encima del interés común.

Que el uso del espacio público para parqueo en los barrios de la ciudad de Medellín causa no solo la pérdida de los espacios públicos (andenes, zonas verdes, vías públicas y antejardines), sino, además la disminución en la calidad de vida de sus habitantes, como lo afirma Serrano y otros autores, y como se analizó en este escrito.

Por último, que las bandas criminales se han apropiado de los espacios públicos en los barrios populares y cobran el parqueo de vehículos sin ningún tipo de control. En consecuencia, el uso de la vía pública para parqueo en los barrios se ha convertido en una más de las rentas criminales para estos grupos.

En lo referente a las alternativas de solución a la problemática se concluye que:

Se deben ejercer las acciones del caso frente al POT y otras normas urbanísticas porque las mismas contrarían lo que ordena la Constitución Política de Colombia en su artículo 82.

Es necesario crear una política pública que procure la defensa y el rescate del espacio público y la aplicación cabal de todas las normativas al respecto para restituir a todos los ciudadanos el derecho al espacio público y al su goce.

Urge modificar la normativa de incentivo privado a la construcción de parqueaderos en altura (Acuerdo 10 de 2007) para paliar la problemática del parqueo irregular en los espacios públicos (andenes, vía pública, antejardines y zonas verdes). Igualmente, la administración municipal puede hacer uso de espacios, compra de lotes o expropiación administrativa (Ley 388 de 1997) para el mismo fin.

Así mismo, puede ser factible la construcción de parqueaderos en altura con elevadores mecánicos para los vehículos; tecnología que permite optimizar el uso del espacio para parqueo, tal y como se encuentra reglamentado en el Decreto 471 de 2018.

Finalmente, es necesario instar la modificación del nuevo POT que se realizará en 2023 a fin de que se establezcan límites razonables de construcción de estacionamientos en los nuevos proyectos urbanísticos de construcción de viviendas, en especial los proyectos VIP y VIS. En adición, es necesario imponer condiciones de obligatoriedad en lo tocante a la construcción de espacios de parqueo en todos los proyectos de construcción de viviendas en la misma normativa.

VI. Referencias bibliográficas

- Acevedo, J. E. (2008). Comentarios al Plan Maestro de Movilidad. El futuro de la movilidad en Bogotá. Reflexiones a propósito del Plan Maestro de Movilidad y Estacionamientos. *Cuadernos Del Informe de Desarrollo Humano Para Bogotá*, 83–92.
- Acuerdo 10 de 2007 [Concejo de Medellín]. Por medio del cual se incentiva la construcción y funcionamiento de parqueaderos en altura en la jurisdicción del municipio de Medellín. 22 de mayo de 2007.
- Acuerdo 48 de 2014 [Concejo de Medellín]. Por medio del cual se adopta la revisión y ajuste de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones complementarias. 17 de diciembre de 2014.
- Burbano, A. M. (2014). La investigación sobre el espacio público en Colombia: su importancia para la gestión urbana. *Territorios*, 31, 185–205. <https://doi.org/10.12804/territ31.2014.08>
- Código Civil Colombiano [CCC]. Ley 57 de 1887. Arts. 674 y 675. 15 de abril de 1887 (Colombia).
- Código Nacional de Tránsito y Transporte [CNTT]. Ley 769 de 2002. Arts. 76 (Artículo modificado por el artículo 15 de la Ley 1811 numeral 1) y 127 (Colombia).
- Comisión de las Comunidades Europeas. (2007). Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana. In *Comisión de las Comunidades Europeas {SEC (2007) 1209}*. Comisión de las Comunidades Europeas. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008DC0800&from=EL%0Ahttp://search.jamas.or.jp/link/ui/2005280140>

- Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Expediente núm. 05001-23-31-000-2005-06513-01, C.P. Marco Antonio Velilla Moreno; 4 de diciembre de 2008.
- Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 82. 7 de julio de 1991 (Colombia).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-316 de 2016 (M.P. Luis Ernesto Vargas Silva: 7 de julio de 2016).
- Dangond, C., Jolly, J.-F., Monteoliva, A., & Rojas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel Político*, 16(2), 485–514. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-44092011000200007
- Decreto 471 de 2018. [Alcaldía de Medellín]. Por medio del cual se expiden las normas reglamentarias de detalle aplicables a las actuaciones y procesos de urbanización, parcelación, construcción, reconocimiento de edificaciones y demás actuaciones en el territorio municipal y se dictan otras disposiciones. 11 de julio de 2018.
- Decreto 1647 de 2005. [Alcaldía de Medellín]. Por medio del cual se reglamenta la incorporación física, jurídica y administrativa del antejardín como elemento constitutivo del espacio público, cuando este se localice en centralidades zonales y corredores de actividad múltiple, y se dictan otras disposiciones. 2 de agosto de 2005.
- Decreto Nacional 1504 de 1998. Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial. D.O. No. 43357.
- Díaz-Osorio, M. S. & Marroquín, J. C. (2016). Las relaciones entre la movilidad y el espacio público. *Revista de Arquitectura*, 18(1), 1-144.
- Frick, D. (2014). *Una teoría del urbanismo: acerca de la organización constructivo-espacial de la ciudad* (2nd ed.). Editorial Universidad del Rosario.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios* (2nd ed.). Editorial Reverté.
- Guerrero, J. S., Jolly, J.-F., Parada, G. V., Romero, D. S., & Serrano, R. O. (2017). Sobre la movilidad urbana y el espacio público: una reflexión como aporte para la promoción de la movilidad peatonal a partir del análisis de los instrumentos de planificación del espacio público y la movilidad en Bogotá. *ACIUR*. https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/67395218/Articulo_ACIUR-libre.pdf?1621658360=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DBogota_la_Dicotomia_entre_su_Movilidad_P.pdf&Expires=1652901488&Signature=GSsI92q8sZU8lq~Lzyx1LasiXm403ULyfhHjjL2vcobXeei
- Juzgado Noveno Administrativo Oral. Radicado 05001 33 33 009 2017-00491-00, J. Francy Helena Ramírez Henao; 13 de junio de 2022.
- Ley 9ª de 1989. Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones. 11 de enero 1989. D. O. No. 38650.
- Ley 388 de 1997. Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones. 24 de julio de 1997. D.O. 43091.

-
- Mazza, A. (2009). Ciudad y espacio público. Las formas de la inseguridad urbana. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 62, 1-118.
- Perea, J., Vásquez, V., Betancourt, K., & Salcedo, M. A. (2011). Los estudios sobre el espacio público en Colombia. *Revista Ciencias Humanas*, 7(2), 27-41.
- Quintero-González, J. R. (2017). Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible. *Ambiente y Desarrollo*, 21(40), 57-72.
- Rojas Guzmán, I. D. (2010). *Ocupación indebida de las áreas de antejardín: lineamientos hacia la garantía de aplicación de la función social y ecológica de la propiedad en el marco de la gestión urbana* (Tesis de maestría). Universidad Piloto de Colombia.
- Serrano, R. O. (2015). *De la supremacía del automóvil a la supremacía del peatón: un enfoque alternativo en la planificación de la movilidad para la configuración de redes de espacio público orientadas al peatón* [Pontificia Universidad Javeriana]. <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/18855/SerranoRomeroRonaldOrlando2015.pdf?sequence=3>
- Serrano, R. O. (2018). *Movilidad urbana y espacio público. Reflexiones, métodos y contextos*. Universidad Piloto de Colombia.
- Solarte Portilla, P. A. (2019). *Ordenamiento Territorial y Derecho Urbano* (4ª ed.). Leyer Editores.

VII. Anexos

Anexo 1 Evidencias fotográficas de invasión del espacio público para parqueo de vehículos en algunos barrios de Medellín.

Fuente: Secretaría de Movilidad del Distrito Especial de Medellín (2022)



Fuente: Secretaría de Movilidad del Distrito Especial de Medellín (2022)

