



Análisis de la evolución de la calidad de vida en Medellín, 2008-2011

Movilidad vial y espacio público

Proantioquia
Fundación para el Progreso de Antioquia

 **UNIVERSIDAD EAFIT**
Abierta al mundo

Fundación corona

comfama

 **Comfenalco**
ANTIOQUIA


CAMARA DE COMERCIO
DE MEDELLIN PARA ANTIOQUIA


COLOMBIANO

 **Cámara**
de Comercio
de Bogotá

EL TIEMPO
CASA EDITORIAL



Movilidad vial y espacio público

Alrededor del 60% de los viajes en la ciudad se realizaron usando el transporte público y aunque aumentó el porcentaje de desplazamientos en vehículos particulares y el parque automotor del área metropolitana creció en un 32,7% entre 2008 y 2011, la percepción de los tiempos de desplazamiento permaneció igual para el 66% de las personas en promedio. Se registraron avances en cuanto al Sistema Integrado de Transporte con el inicio de operación del Metroplús al final de 2011, sin embargo, quedan retos para la implementación completa del Sistema. La accidentalidad vial, pese a una leve disminución es preocupante, pues cada año murieron en promedio 309 personas en accidentes. Aunque hubo avances en la construcción de espacio público efectivo en la ciudad esto no se reflejó en el indicador per cápita que permaneció estable en 3,8 m². Se destacan retos en cuanto a la generación de mayor espacio público y en relación con su medición tanto en lo cuantitativo, como en lo cualitativo.

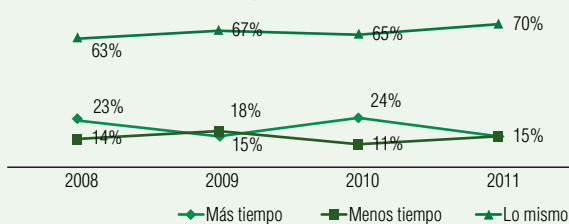
La movilidad es un aspecto de gran importancia en la dinámica urbana y tiene un gran impacto sobre la calidad de vida, puesto que, de su funcionamiento eficiente depende que las personas puedan desplazarse y acceder, de una manera ágil y segura, a la oferta de bienes y servicios de la ciudad, minimizando los impactos negativos sobre el medio ambiente y el costo de oportunidad de realizar otras actividades productivas o recreativas.

La información disponible sobre los tiempos de desplazamiento en la ciudad, proveniente de la Encuesta Origen y Destino, no permite hacerle seguimiento a este tema en el periodo 2008-2011, dado que el último dato con el que se cuenta, que fue de veinticinco minutos, corresponde al año 2005. Si bien esta información se actualizaba cada cinco años en la ciudad, en 2010 las autoridades de tránsito decidieron posponerlo previendo que, una vez entrara en operación la primera fase del Metroplús, se alterarían las formas de desplazamiento en la

ciudad y cambiarían los resultados obtenidos (MCV, 2010b) y, en ese sentido, solo hasta el año 2012 se podrá contar con una nueva versión de la medición. No obstante, la Encuesta de Percepción Ciudadana de Medellín Cómo Vamos suministra información complementaria sobre los tiempos de desplazamiento en la ciudad.

En general, los resultados de la Encuesta muestran que los tiempos de desplazamiento permanecieron estables en la ciudad, pues la proporción de personas que así lo percibió representó la mayoría e incluso aumentó del 63% al 70% entre 2008 y 2011 como se observa en el gráfico 61. Estos resultados se dan pese al crecimiento sostenido del parque automotor circulante en la ciudad, cuyos efectos en términos de congestión posiblemente fueron atenuados por la medida del pico y placa que, tras haber iniciado en 2005 con una restricción para el 20% de los vehículos, fue ampliada en 2008 a un 40%.

Gráfico 61. Medellín: el trayecto a su trabajo o estudio en el último año ¿toma el mismo tiempo, más tiempo o menos tiempo que en el año pasado?, 2008-2011



Fuente: Medellín Cómo Vamos

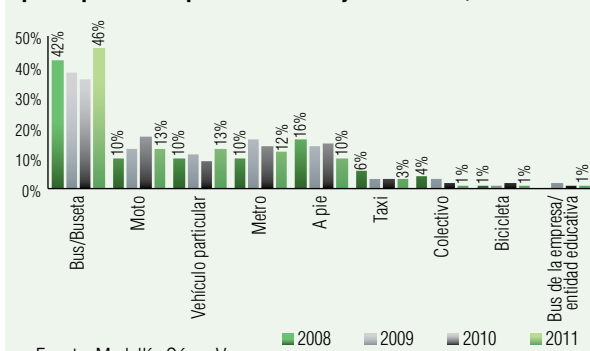
Aunque la ciudad está en mora de realizar una evaluación de impacto del pico y placa, algunos expertos coinciden en que la medida ya no es suficiente, ni adecuada para lograr los resultados deseados de reducir la congestión en las vías y desestimular el uso del automóvil privado en la ciudad. Por ejemplo, algunos ejercicios desarrollados en la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, concluyen que los beneficios esperados de la medida oscilan entre tres y cuatro años, con lo que en 2012 se debería reformular la estrategia. Adicionalmente, indican que la medida no ha servido en la ciudad para reducir el uso del automóvil privado, ya que aproximadamente un 75% de las personas ha respondido modificando sus horarios de desplazamiento para seguir usándolo (MCV, 2011).

Otros expertos argumentan que la medida restrictiva va en contravía de la libertad de desplazamiento de los ciudadanos y que, por el contrario, la responsabilidad del Estado es proveer alternativas seguras, eficientes y económicas para que se dé una libre movilidad y, en ese sentido, las acciones deberían enfocarse en tres frentes: 1) mejorar la oferta y calidad del transporte público, de tal manera que quienes en la actualidad lo usan no tengan incentivos para cambiarse a viajes individuales motorizados; 2) generar las condiciones para que el

transporte no motorizado, como por ejemplo la bicicleta, se consoliden como opciones válidas de la movilidad urbana; y 3) desestimular el uso del carro particular con acciones como los cobros por congestión, la disminución de la oferta de parqueo y el incremento de impuestos a la compra de vehículos y de combustible (MCV, 2012a).

La Encuesta de Percepción indaga también por el medio de transporte que usaron principalmente quienes se desplazaron al trabajo o estudio en la ciudad en el periodo de análisis y, como se observa en el gráfico 62, los resultados muestran que en promedio un 62% de las personas usó el transporte público (bus, buseta, Metro, taxi o colectivo) manteniéndose constante si se compara el dato de 2008 con el de 2011; un 13% en promedio usó la motocicleta que experimentó un aumento del 10% al 13% entre 2008 y 2011; otro 11% usó el vehículo particular que también aumentó del 10% al 13% comparando los años inicial y final del cuatrienio; un 14% se desplazó principalmente a pie y su representatividad pasó del 16% en 2008 al 10% en 2011 y, finalmente, las demás personas usaron en menores proporciones otras alternativas como la bicicleta y el bus escolar o empresarial.

Gráfico 62. Medellín: medio de transporte usado principalmente para ir al trabajo o estudio, 2008-2011

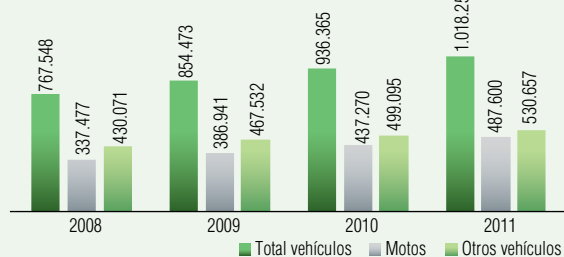


Fuente: Medellín Cómo Vamos



En la misma dirección de los datos anteriores sobre el uso del transporte privado, los datos objetivos indican que el número total de vehículos circulantes, en Medellín y el área metropolitana, creció en un 32,7% entre 2008 y 2011 y ascendió a 1.018.257 vehículos al cierre del último, como se observa en el gráfico 63. Particularmente, el número total de motocicletas en la ciudad creció en un 44,5% en el cuatrienio y pasaron de representar el 44,0% del total de vehículos en 2008 al 47,9% en 2011. Los otros vehículos, por su parte, aumentaron en un 23,4% en el periodo y pasaron de representar el 56,0% del total del parque automotor en 2008, al 52,1% en 2011.

Gráfico 63. Medellín y área metropolitana: parque automotor circulante, 2008-2011



Fuente: Metroinformación

Este crecimiento en el número de vehículos no parece ser un fenómeno exclusivo de Medellín, pues de acuerdo con el Índice de Ciudades Verdes de América Latina muchas ciudades de la región a pesar de establecer sistemas de transporte público exitosos no han logrado que sus habitantes se desprendan del uso del automóvil particular y esto se ha atribuido en parte a que existe una relación entre el ingreso y el número de vehículos por persona, independientemente del tamaño y calidad del sistema de transporte público (Siemens, The Economist, 2010, p. 15). Claramente esto no exonera al Estado de la responsabilidad de

gestionar sistemas de transporte público eficientes y, más que alivianar la carga, supone retos adicionales asociados a la capacidad y calidad de la malla vial, el control del tránsito, las acciones para contener la congestión y evitar efectos negativos sobre los tiempos de desplazamiento y la calidad del medio ambiente, así como para preservar la seguridad en las vías.

En cuanto al Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá –SITVA– constituido por el Metro, los Metrocables, el Metroplús y el futuro Tranvía del corredor de Ayacucho se observaron importantes avances en el cuatrienio que finalizó. Específicamente se concluyó la construcción del Metrocable Nuevo Occidente que conecta a las comunas de San Javier y Robledo con el Metro y sirve de conexión con municipios del occidente antioqueño; se ejecutó la línea del Cable Arví, que tiene el propósito de fomentar el turismo hacia el Corregimiento de Santa Elena; y se construyó un Cable en el corregimiento de Palmitas.

Adicionalmente, y después de múltiples retrasos, en diciembre de 2011, bajo la dirección del Metro, entró en operación la Línea uno del Metroplús con 12,5 kilómetros de extensión comprendidos entre la Universidad de Medellín y el Parque de Aranjuez, que de acuerdo con información publicada en El Colombiano (2012) superó las expectativas de pasajeros por día en sus dos primeros meses de operación. No obstante, continúan vigentes retos importantes frente al Sistema: de un lado, la integración completa que finalmente deberá abarcar lo institucional, operativo, físico y tarifario; la definición de la operación de las rutas alimentadoras y la reorganización del transporte público colectivo que implica la desvinculación de un considerable número de vehículos de

acuerdo con el estudio realizado por la firma Akiris en 2007 (MCV 2010, p. 46) y, de otro lado, la finalización de las obras de Metroplús con los 18,1 kilómetros de las pre-troncales del sur (11,3km en Itagüí, 3,8 km en Envigado y 3,0 km en Medellín), teniendo en cuenta que la Línea uno que entró en operación representa el 40,8% del total de 30,6 kilómetros previstos para el Sistema (DNP, 2009).

Particularmente, en relación con este último aspecto se tiene que en 2008 se habían chatarrizado 4 vehículos, pero al cierre del 2011 se había avanzado hasta 384 buses, superando la meta prevista para antes de la entrada en operación del Metroplús fijada en 250, pero deja como reto la cantidad que deben ser desvinculados del transporte colectivo, posterior al inicio de la operación del Metroplús que, de acuerdo con la información presentada en la sesión ordinaria del Concejo de Medellín el 23 de julio de 2009, ascendía a 2.300 vehículos.

En relación con la evolución de la malla vial y de acuerdo con algunos expertos consultados, dadas las características geográficas y de urbanización, la ciudad tiene pocas posibilidades de ampliar significativamente sus vías y, en ese sentido, cobra gran importancia por encima de la longitud, todas aquellas acciones que potencien la capacidad de las existentes, como, por ejemplo, la construcción de puentes y de intersecciones para tener mayor conectividad y continuidad (MCV, 2011). En esta dirección, cabe destacar que se lograron ampliaciones e intervenciones de vías en el marco del Plan de Desarrollo “Medellín es Solidaria y Competitiva”.⁶⁸

Respecto a la calidad de las vías, de acuerdo con datos suministrados por la Secretaría de Obras Públicas a través de Metroinformación

para el periodo 2009-2011, se observa que el porcentaje de vías clasificadas⁶⁹ como deficientes disminuyó del 25,7% al 21,9%, las que estaban en condiciones aceptables pasaron del 54,9% al 52,9%, las que estaban en buen estado permanecieron casi estables y representaron el 7,5% en 2009 y el 7,25% en 2011. En contraste, las vías en excelentes condiciones aumentaron del 11,9% al 17,9% en el mismo periodo.

Por su parte, los resultados de la Encuesta de Percepción muestran que la satisfacción ciudadana con las vías de la ciudad, medida en una escala de uno a uno a cinco donde uno es muy insatisfecho y cinco muy satisfecho, fue en promedio durante el periodo de 3,9 y aumentó del 64% en 2008 al 76% en 2011. Adicionalmente, como se observa en la tabla 8, esta satisfacción con las vías en la ciudad fue la más elevada durante todo el periodo en

68 En el cuatrienio 2008-2011 sobresalieron obras como la construcción de la Avenida 34 entre Las Palmas y Palos Verdes, la doble calzada Las Palmas tramo 5 (Country Club – Chuscalito), las vías estructurantes en Pajarito, la ampliación de la Carrera 65 y la 80; vías en el sector de Belén como la Carrera 76 y la Calle 14, la intervención de la vía Piedra Gorda Mazo-El Tambo y el viaducto de la carrera Girardot. También, aunque la meta prevista era de tres puentes sobre el río, se logró avanzar en dos de ellos, con la construcción del Puente de la Calle 4 Sur y la intervención del Puente de la Calle 33. (Alcaldía de Medellín 2011b, pp. 104-108 y 2012 pp. 83-84).

69 El estado de la malla vial se relaciona con el tipo de intervención que se requiere para su mantenimiento así: excelente corresponde a las vías que requieren mantenimiento rutinario de limpieza y señalización; en buen estado se clasifican las que requieren sellado de grietas y parcheos puntuales; en estado aceptable se catalogan aquellas que exigen parcheos masivos y fresado; y, finalmente deficientes son aquellas que necesitan diseño para su rehabilitación.



comparación con las ciudades de la Red Cómo Vamos con información disponible. Particularmente en 2011 la menor satisfacción se registró en Bogotá y Cali con 15% y 14% de personas satisfechas respectivamente.

Tabla 8. Red de Ciudades Cómo Vamos: porcentaje de personas que se sienten algo o muy satisfechas con las vías en la ciudad, 2008-2011

Ciudad	2008	2009	2010	2011
Barranquilla	32%	31%	47%	46%
Bogotá	14%	17%	10%	15%
Bucaramanga	n. d.	n. d.	30%	18%
Cali	n. d.	12%	27%	14%
Cartagena	8%	17%	22%	15%
Ibagué	n. d.	n. d.	21%	17%
Medellín	0,64	0,69	77%	76%
Pereira	n. d.	n. d.	n. d.	69%
Valledupar	n. d.	n. d.	41%	37%

n. d.: Datos no disponibles.

Fuente: Red de Ciudades Cómo Vamos

En cuanto al control del tránsito, se tiene que en el cuatrienio se implementó gran parte del Sistema Inteligente para la Movilidad de Medellín –SIMM– que tiene como objetivo mejorar la movilidad y la seguridad vial, a partir del uso de herramientas tecnológicas de última generación que permitan, entre otras cosas, fortalecer el control que ejercen los agentes de tránsito y optimizar su desempeño. El SIMM tiene entre sus componentes las fотомultas, un circuito cerrado de televisión, un sistema de paneles informativos variables, apoyo a la red de semáforos, control de flota y un software que integra todos los aplicativos.

Pese a este avance tecnológico la satisfacción ciudadana con el tránsito en la ciudad fue relativamente baja y permaneció prácticamente estable si se observan los resultados de la Encuesta de Percepción para trece aspectos

evaluados. En la escala de satisfacción, el nivel promedio pasó de 3,6 a 3,5, y la proporción de personas algo o muy satisfechas se redujo en once puntos porcentuales alcanzando el 48% en 2011. Los aspectos que más se deterioraron según la ciudadanía fueron los paraderos en la ciudad, las campañas educativas, la capacitación y la suficiencia de los policías de tránsito, y la semaforización de las vías como se observa en la tabla 9.

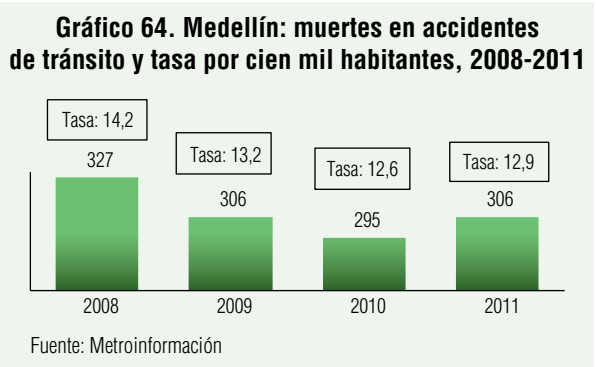
Tabla 9. Medellín: satisfacción ciudadana con diferentes aspectos del tránsito en la ciudad, 2008 y 2011

Aspecto evaluado	Nivel promedio de satisfacción		% de personas algo o muy satisfechas	
	2008	2011	2008	2011
Semaforización de cruces peatonales	3,7	3,7	63%	59%
Semaforización de vías	3,8	3,6	66%	57%
Suficiencia y demarcación de las cebras peatonales	3,7	3,6	61%	54%
Señalización de vías	3,7	3,5	61%	51%
Control al transporte público	3,5	3,5	53%	49%
Atención de accidentes	3,6	3,5	57%	48%
Señalización de desvíos por obras	3,6	3,4	60%	46%
Organización del transporte público	3,6	3,4	57%	46%
Suficiencia y capacitación de los policías de tránsito	3,6	3,4	59%	46%
Paraderos en la ciudad	3,7	3,4	64%	42%
Control al cumplimiento de normas de tránsito	3,4	3,3	52%	42%
Campañas educativas	3,6	3,3	57%	41%
Sitios para parquear	3,5	3,3	53%	41%
Promedio	3,6	3,5	59%	48%

Fuente: Medellín Cómo Vamos

Otro de los aspectos cruciales de la movilidad es el relacionado con la seguridad vial. En Medellín se reportaron en promedio 22.010 accidentes anuales (choques simples) y, a 2011

se contabilizaron 22.526 para una reducción del 3% en el periodo. Como se observa en el gráfico 64, la tasa de muertes en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes cerró el cuatrienio en 12,9, con 1,3 puntos porcentuales menos que en el 2008 y, si bien en 2011 hubo veintiuna muertes menos que al inicio del periodo, los casos fatales fueron en promedio 309, lo que sigue siendo muy elevado si se compara con otras ciudades de similar parque automotor como Barcelona que con un total de 976.345 vehículos tuvo un total de 31 muertos en accidentes de tránsito en el año 2011 (Ayuntamiento de Barcelona, 2012).



Al comparar la tasa de muertes en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes para las ciudades de la Red Cómo Vamos se observa, como aparece en la tabla 10, que al cierre de 2011 las ciudades con las tasas más altas fueron: Ibagué con 17 muertes por cada cien mil habitantes y Valledupar y Pereira con 15 en cada caso. En contraste, las ciudades con menor tasa fueron Barranquilla, Cartagena y Bogotá con 6, 7 y 8 muertes, respectivamente, por cada cien mil habitantes. Cabe destacar además, que las ciudades que lograron un mayor descenso en sus tasas comparando los datos de 2008 y 2011 fueron: Bucaramanga que pasó de 19 a 15, Cali de 16 a 12, Barranquilla de 10 a 6 y Cartagena de 10 a 7. En Bogotá la

tasa permaneció estable y todas las demás ciudades la variación fue de un punto porcentual durante el periodo.

Tabla 10. Red de Ciudades Cómo Vamos: Tasa de muertes en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes, 2008-2011

Ciudad	2008	2009	2010	2011
Ibagué	16	16	15	17
Valledupar	14	17	18	15
Pereira	14	16	15	15
Bucaramanga	19	17	13	14
Medellín	14	13	13	13
Cali	16	18	15	12
Manizales	11	8	16	12
Bogotá	8	7	7	8
Cartagena	10	9	7	7
Barranquilla	10	8	6	6

Fuente: Tasas de 2008 a 2010 tomadas del Forensis del Instituto Nacional de Medicina Legal. Cálculos propios para la tasa de 2011 con datos de población provenientes del DANE y número total de muertes en accidentes tomados de datos preliminares del Instituto Nacional de Medicina Legal.

Ahora, al desagregar los datos de muertes en accidentes de tránsito en Medellín por el tipo de víctima, como se observa en el gráfico 65, en promedio un 52%, correspondieron a peatones, aunque disminuyeron en seis puntos porcentuales con treinta casos menos entre 2008 y 2011. Seguido aparecen los motociclistas y los pasajeros de moto que representaron en promedio el 36% del total de víctimas fatales y, a diferencia de los peatones, aumentaron su participación pasando del 36% en el 2008 al 43% en 2011 con dieciséis casos más. Los ciclistas, por su parte, representaron en promedio el 5% de las muertes totales para el periodo, pero redujeron su participación, pasando del 6% en 2008 al 3% en 2011, con nueve casos menos. Finalmente, el porcentaje restante, alrededor del 8% les correspondió a otros conductores y pasajeros, y sus participaciones permanecieron prácticamente estables.



Gráfico 65. Medellín: número de muertes en accidentes de tránsito por tipo de víctima, 2008-2011



Fuente: Metroinformación

Pese a que la Administración Municipal realizó el “Plan de Educación para la Seguridad Vial en Medellín, 2008-2011” que contemplaba un marcado énfasis en cuanto a la educación y el trabajo en alianzas con diferentes sectores de la sociedad como instituciones educativas y organizaciones sociales, las campañas de educación ciudadana no fueron continuas durante el periodo y los esfuerzos se concentraron principalmente en el uso de herramientas tecnológicas, como las multas por foto-detección, para lograr un mayor control sobre el cumplimiento de la norma, pero el impacto de esto sobre la accidentalidad y el número de muertes por esta causa no fue significativa.

En ese sentido, la ciudad deberá revisar y ajustar las estrategias de tal manera que sean integrales, corresponsables con los diferentes actores de la sociedad, pero sobre todo continuas en el largo plazo. Éstas deben incorporar la pedagogía ciudadana, pero también regulaciones estrictas sobre el comportamiento en las vías, en especial, sobre los límites de velocidad permitidos, con un enfoque de protección del ser humano como prioridad bajo principios de auto-cuidado y respeto por las normas, toda vez que es sabido, a partir de diferentes estudios internacionales, que existe una correlación positiva entre la velocidad y la accidentalidad (MCV, 2012a). Finalmente,

se deben reforzar todas las herramientas tecnológicas que ayuden a ejercer mayor control sobre el cumplimiento de las normas a través de la imposición de sanciones monetarias a quienes las infrinjan.

Espacio público

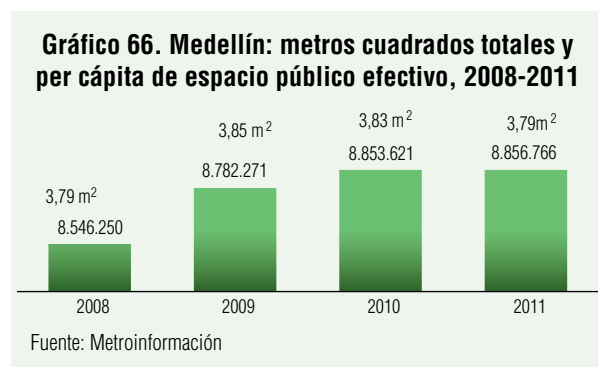
El espacio público urbano cada día cobra mayor importancia debido al papel que cumple como eje estructurante de la ciudad como un bien público. A pesar de que durante años en Medellín no se priorizó el espacio público dentro de la inversión pública, para darle paso a avances en otros aspectos tan fundamentales como la educación, la salud, e incluso las vías, en las dos últimas administraciones se le dio un lugar preponderante al espacio público y se pasó de una percepción de este como simple ornato a una visión en la que el espacio público es primordial para la constitución de la ciudad (MCV, 2008a)

Medellín Cómo Vamos le hace seguimiento al espacio público de la ciudad a partir de indicadores como el de espacio público efectivo y espacio público peatonal por habitante, cuya fuente es la Alcaldía de Medellín a través de la oficina de Metroinformación.

Al respecto, es importante resaltar los esfuerzos realizados desde la Administración Municipal en el último cuatrienio para la construcción y actualización periódica de información cuantitativa sobre espacio público, que en el año 2008 era prácticamente inexistente para la ciudad. Esto, sin desconocer que siguen existiendo grandes retos en cuanto a la disponibilidad de información desagregada para las diferentes comunas de la ciudad, sobre el déficit y calidad del espacio público, aunque se valoran algunos ejercicios que frente a este último tema se han desarrollado en años recientes (MCV,

2011, p. 68). El análisis del espacio público es complementado con algunos indicadores de satisfacción ciudadana provenientes de la Encuesta de Percepción realizada por el Programa y con datos asociados al Plan de Desarrollo correspondiente al periodo de análisis.

El balance respecto al espacio público en Medellín en el cuatrienio 2008-2011 muestra un saldo positivo en cuanto a los metros cuadrados totales de espacio público efectivo, entendido como el espacio de carácter permanente conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas definido en el Decreto 1504 de 1998, el cual aumentó en un 3,6%. Sin embargo, dado que la población tuvo una tasa de crecimiento anual superior a la del espacio público en términos absolutos, el indicador per cápita al cierre del cuatrienio permaneció prácticamente estable en 3,8 m² (véase gráfico 66).



Si se analiza la evolución del espacio público a partir del indicador de espacio efectivo por habitante, la ciudad se ubicó lejos de alcanzar las metas propuestas tanto en el contexto nacional, como local. De acuerdo con el Decreto 1504 de 1998 el índice mínimo de espacio público efectivo al que deben llegar las ciudades del país en el largo plazo, a partir de las acciones contempladas en sus Planes de Ordenamiento Territorial –POT–, es de 15m² por habitante y, particularmente, en el POT de Me-

dellín la meta se fijó en 10m² para el año 2020. Adicionalmente, en la Visión Colombia 2019 se planteó como meta alcanzar un total de 6m² por habitante para el año 2010 y de 10m² para el 2019. Por su parte, en el Plan de Desarrollo “Medellín es Solidaria y Competitiva”, definido para el periodo 2008-2011, se planteaba una meta de 4,6m² que, manteniendo el crecimiento de la población en 1,2% anual (promedio del periodo), hubiese implicado la construcción de aproximadamente 2.204.683m² adicionales, de los cuales solo se construyeron 310.516m².

Por su parte, el indicador de espacio público peatonal por habitante en la ciudad, que corresponde a los metros cuadrados de andenes en relación con la población, también permaneció prácticamente invariable y al cierre del 2011 fue de 1,79 m² pese a la construcción de más de doscientos mil metros cuadrados en el cuatrienio.

La información hasta aquí presentada deja en evidencia desafíos para la ciudad en términos de construcción de más espacio público, sin embargo, no se puede dejar de lado que los indicadores empleados no incorporan espacios que actualmente están disponibles para el disfrute de la ciudadanía y que impactan su calidad de vida, como son por ejemplo alamedas, áreas libres de los equipamientos, áreas complementarias del sistema vial, espacio público rural con acceso para los habitantes del área urbana y equipamientos privados de disfrute público, entre otros. Y, desde esta perspectiva se requieren mayores esfuerzos para avanzar en la medición de aspectos como el déficit de espacio público, la calidad del espacio público y en la definición de mediciones alternativas que incorporen elementos que quedan por fuera del indicador propuesto por el Decreto 1504 (MCV, 2010c). Aunque desde Metroinfor-

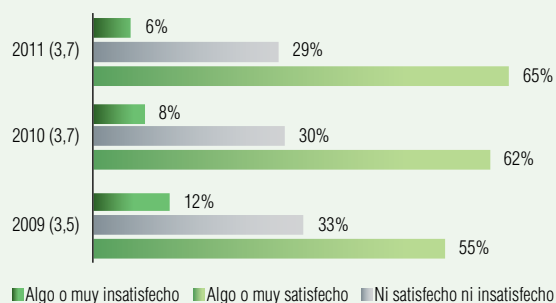


mación se venía avanzando en la construcción de indicadores de calidad del espacio público (MCV, 2011, p. 68-69) aun no se cuenta con información al respecto.

Indicadores complementarios provienen de la Encuesta de Percepción Ciudadana, concretamente para el periodo 2009 y 2011,⁷⁰ y reflejan una satisfacción creciente frente al espacio público en la ciudad. Como se observa en el gráfico 67, en una escala de uno a cinco, donde uno es muy insatisfecho y cinco muy satisfecho, el nivel promedio de satisfacción pasó de 3,5, con un 55% de personas algo o muy satisfechas, a 3,7 y 62%, respectivamente. Y, al ahondar sobre las razones por las cuales reportaron esos niveles de satisfacción, las más mencionadas fueron que se puede caminar por los andenes (59%), que se han organizado o no hay tantos vendedores ambulantes (46%) y que se ha recuperado el espacio público (40%), así como razones referidas a la amplitud, el aseo, la suficiencia y la belleza de los espacios. En contraste, solo hubo un 6% de las personas manifestó estar insatisfecho y se refirieron, principalmente, que hay muchos vehículos parqueados en las aceras (52%), que los vendedores ocupan el espacio público (51%) y que hay inseguridad (44%).


Finalmente, de acuerdo con expertos consultados (MCV, 2012b), si bien en los años recientes la ciudad ha avanzado positivamente en relación con el espacio público y la apropiación del mismo por parte de la ciudadanía, aun tiene mucho por hacer al respecto. Los principales retos enunciados, más allá de lograr una medición más integral del espacio público, tienen que ver con el desarrollo de espacios públicos potenciales asociados a los sistemas naturales de Medellín y del Valle de Aburrá, tales como el Río, las quebradas, los cerros, los bordes otros espacios que hoy existen en la ciudad, pero que requieren una intervención para que puedan ser accesibles a la ciudadanía. Adicionalmente, el experto considera que quizás más importante aún que generar muchos metros el espacio público aislado, la prioridad debe ser la creación de un sistema de espacio público interconectado e integrado con la ciudad para lograr mayores impactos positivos sobre la calidad de vida de los habitantes en la medida en que puedan disfrutar de ellos e incorporarlos en su vida cotidiana.

Gráfico 67. Medellín: satisfacción con el espacio público en la ciudad, 2009-2011



Fuente: Medellín Cómo Vamos. En 2008 no se incluyó la pregunta sobre la satisfacción general con el espacio público.

70 La pregunta sobre satisfacción con el espacio público en general se incorporó en la Encuesta de Percepción a partir de 2009.

- 
- Medellín Cómo Vamos es un programa ciudadano que tiene el propósito de evaluar los cambios en la calidad de vida de la ciudad. Para lograr este objetivo, entre otros, el programa estudia el impacto del Plan de Desarrollo Municipal en las áreas determinantes del bienestar, a través de un conjunto de indicadores de resultado.

La información técnica se discute con expertos de la academia, el sector público y el sector privado con el fin de identificar los temas prioritarios para la ciudad. Al mismo tiempo, se tiene en cuenta la opinión ciudadana por medio de una encuesta de percepción que comenzó en 2006 y se realiza cada año.