

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS  
RECTORIA VIRTUAL

ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE PROYECTOS

ANÁLISIS RELACIÓN ENTRE MEJORAS PARA ANDENES Y  
SATISFACCIÓN DE LA COMUNIDAD BENEFICIARIA

Modalidad: Monografía

Autor

PABLO JOSÉ CARDONA BERRIO

Director

LUIS ALBERTO CÁRDENAS OTAYA

Maestría en Dirección y Administración de Empresas

ITAGÜÍ, COLOMBIA

AGOSTO, 2024

## Resumen

A través de un sondeo a la comunidad usuaria de los andenes peatonales en el Sector Suramérica, analiza la percepción respecto al estado actual de la infraestructura y el nivel de inversión a la fecha por parte de la Administración Municipal. El documento desarrolla el capítulo 1 Introducción presentando la problemática social según necesidades en infraestructura urbanística del Sector, objetivos a cumplir en la investigación bajo un orden lógico de ejecución y antecedentes que detallan similitudes con investigaciones afines a nivel nacional e internacional. Seguidamente desarrolla el capítulo 2 Evaluación con la justificación que permite abordar la investigación, además de presentar el marco de referencia y metodológico. Luego el capítulo 3 Resultados analiza los datos recopilados bajo el instrumento de recolección propuesto, enfocados a cumplir los objetivos específicos. Por último desarrolla el capítulo 4 Conclusiones evaluando las hipótesis propuestas y recomendando acciones según los resultados obtenidos.

*Palabras clave:* monografía, investigación, andén, espacio público, proceso administrativo, infraestructura, percepción.

## Índice

<i>Resumen</i> _____	1
<b>Capítulo 1. INTRODUCCIÓN</b> _____	5
<i>Planteamiento del Problema</i> _____	5
<i>Objetivo General</i> _____	7
<i>Objetivos Específicos</i> _____	7
<i>Antecedentes</i> _____	8
<b>Capítulo 2. Evaluación</b> _____	11
<i>Justificación</i> _____	11
<i>Marco de Referencia</i> _____	11
<i>Ámbito Teórico</i> _____	11
<i>Ámbito Conceptual</i> _____	13
<i>Ámbito Legal</i> _____	15
<i>Marco Metodológico</i> _____	16
<i>Enfoque de la Investigación</i> _____	16
<i>Población u Objeto de Estudio</i> _____	16
<i>Instrumento de Recolección de Información</i> _____	17
<i>Métodos y Herramientas de Análisis</i> _____	20
<b>Capítulo 3. Resultados</b> _____	22

<i>Análisis de Resultados</i>	22
<i>Capítulo 4. Conclusiones</i>	40
<i>Referencias</i>	43
<i>Anexos</i>	47

## Lista de figuras

Figura 1.Resultados Pregunta 1. Medición del nivel de satisfacción acerca del estado de los andenes. _____	24
Figura 2.Resultados Pregunta 2. Medición de la percepción que tienen los usuarios de los andenes, en relación con la inversión de su administración en la infraestructura. _____	25
Figura 3.Resultados Pregunta 3. Medición de la frecuencia de los usuarios que transitan por los andenes del Sector Suramérica. _____	27
Figura 4.Resultados Pregunta 4. Medición del uso o los usos que le dan los transeúntes a los andenes del Sector Suramérica. _____	28
Figura 5.Resultados Pregunta 5. Medición del tipo de usuario en los andenes del Sector Suramérica, clasificando si son residentes o visitantes. _____	29
Figura 6.Densificación de palabras con mayor concordancia entre los encuestados para la pregunta 6, que determine una tendencia. _____	31
Figura 7.Densificación de palabras con mayor concordancia entre los encuestados para la pregunta 7, que determine una tendencia. _____	33
Figura 8.Clasificación de los procesos licitatorios presentados por la Administración Municipal de Itagüí con alcance en construcción, mejoramiento o mantenimiento de los andenes peatonales del Sector Suramérica. _____	36

## Capítulo 1. INTRODUCCIÓN

### Planteamiento del Problema

El espacio público es destinado al uso común y es deber de la autoridad de tránsito su protección. A partir de la anterior afirmación, la Ley 769 de 2002 de la República de Colombia establece el Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT), con un conjunto de normas las cuales rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motocicletas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. (Código Nacional de Tránsito Terrestre [CNTT], 2002).

La regulación a la circulación de los peatones infiere la existencia de un andén peatonal, que se define como “franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta” (CNTT, 2002). En consecuencia, las entidades públicas territoriales están en la obligación de garantizar la infraestructura (andén para estos fines), que permita la circulación de los peatones de forma segura y acatando la ley.

El municipio de Itagüí se encuentra ubicado en el departamento de Antioquia al sur del Valle de Aburrá, integrando los 11 municipios asociados en el Área Metropolitana. Cuenta con una población de doscientos noventa y un mil seiscientos sesenta y dos habitantes (292.662 hab.) según proyección para el año 2021 del (Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE], 2021). El territorio cuenta con una extensión de 21.09 km<sup>2</sup> divididos en seis (6) comunas y nueve (9) veredas clasificadas como rurales.

Es evidente el crecimiento poblacional del municipio de Itagüí impulsado por la construcción de vivienda; se identifica un crecimiento en la construcción de propiedad horizontal

---

<sup>2</sup> Empresa Industrial y Comercial del Estado, que tiene por objeto gestionar, liderar, promover, ejecutar, supervisar, desarrollar y coordinar, en nombre propio o mediante sistemas de cooperación, asociación o cualquier modalidad contractual, planes y proyectos sociales, institucionales, culturales, comunicacionales y de medios, del sector público o privado de carácter municipal, departamental, nacional e internacional.

en los barrios Ditaires y Santa Catalina colindantes de las comunas 2 y 3 de Itagüí (sector conocido como Suramérica), que de antemano generó un incremento en el número de habitantes utilizando los espacios públicos para actividades deportivas, desplazándose al lugar de estudio de sus hijos o simplemente por cotidianidad. Lo anterior permite identificar un problema en los sectores, por la existencia de largos tramos sin andenes peatonales o que si bien existen, presentan un alto deterioro por el paso del tiempo y por falta de mantenimiento.

Recordemos que según menciona el CNTT (2002):

todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. (p. 1-2)

Garantizar la circulación de los peatones de forma segura debe ser una prioridad a nivel mundial, invirtiendo recursos para mejorar la infraestructura. Estos esfuerzos se realizan en busca de mejorar la calidad de vida de los residentes en sectores con gran incremento en el índice poblacional, como lo describe un artículo de la ciudad de Mérida en Yucatán México, del portal La Verdad Noticias (2022) “Según el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT), estas nuevas estructuras se colocaron estratégicamente en las zonas donde se ha dado el mayor crecimiento poblacional y, por ende, de la mancha urbana”, refiriéndose a la construcción de elevadores peatonales eléctricos para el cruce seguro de los peatones por las principales avenidas.

A nivel nacional, encontramos ciudades con problemáticas similares, como en la ciudad de Bogotá D.C donde un artículo de la revista Semana (2022) señala que “el 52% de los andenes de la ciudad se encuentran en regular o mal estado. Es decir, de los 27.310.910 m<sup>2</sup> de andenes a los que se realizó el diagnóstico, 14.256.683 m<sup>2</sup> se encontraban en regular o mal estado”.

---

<sup>2</sup> Empresa Industrial y Comercial del Estado, que tiene por objeto gestionar, liderar, promover, ejecutar, supervisar, desarrollar y coordinar, en nombre propio o mediante sistemas de cooperación, asociación o cualquier modalidad contractual, planes y proyectos sociales, institucionales, culturales, comunicacionales y de medios, del sector público o privado de carácter municipal, departamental, nacional e internacional.

Por lo anterior, surge la necesidad de analizar los procesos administrativos propuestos por la Alcaldía de Itagüí para el año 2024 a través de ADELI <sup>2</sup> que tengan como objetivo la construcción, rehabilitación, mejoramiento o similar de los andenes peatonales en la comuna 2 y 3 del municipio de Itagüí, permitiendo clarificar el nivel de inversión de la administración municipal contrastado con la percepción de la comunidad en cuanto a la gestión.

### **Objetivo General**

Establecer la relación entre las mejoras de andenes públicos y la satisfacción de la comunidad beneficiaria.

### **Objetivos Específicos**

- Evaluar la percepción de la comunidad usuaria de los andenes peatonales en las comunas 2 y 3 de Itagüí, en cuanto a calidad de la infraestructura, inversión de recursos municipales y tipo de uso que le brindan.
- Clasificar los procesos administrativos publicados en el portal del SECOP por la empresa ADELI de Itagüí durante los años 2023 (vigentes actualmente) y 2024, que contemplen intervenciones a los andenes peatonales para las comunas 2 y 3 de Itagüí.
- Contrastar los procesos administrativos cuyo objeto contempla la intervención de los andenes peatonales para la comuna 2 y 3 de Itagüí, que respaldan los niveles de percepción de la comunidad en referencia al estado del espacio público.

---

<sup>2</sup> Empresa Industrial y Comercial del Estado, que tiene por objeto gestionar, liderar, promover, ejecutar, supervisar, desarrollar y coordinar, en nombre propio o mediante sistemas de cooperación, asociación o cualquier modalidad contractual, planes y proyectos sociales, institucionales, culturales, comunicacionales y de medios, del sector público o privado de carácter municipal, departamental, nacional e internacional.

## Antecedentes

El peatón debe considerarse como eje de una movilidad urbana sostenible, donde le garanticen espacios urbanos seguros y de buena calidad. Podemos considerar al peatón como fundamental en el desarrollo de políticas públicas para la movilidad activa en las ciudades latinoamericanas, si enfocamos su visión a un futuro donde el sistema de transporte público, la bicicleta y el caminar serán pilares para frenar el uso excesivo de vehículos generadores de contaminación y/o embotellamiento. Como mencionan Tanikawa-Obregon y Paz-Gómez (2021) en su Boletín de Ciencias de la Tierra:

En América Latina y el Caribe, las políticas públicas de movilidad urbana sostenible cada vez más se sitúan en el foco del peatón, la bicicleta y el transporte público como ejes articuladores de las ciudades del futuro. Estas políticas han priorizado la aplicación de ciclovías, bicicletas públicas, bicicleta compartida, junto a la peatonalización de las ciudades (BID 2020) y el abandono de lo que hasta hace algunos años se conocían como puentes peatonales.

La búsqueda de los países latinoamericanos en garantizar una movilidad sana y limpia en términos de conservación ambiental, obligan a generar modelos similares a ciudades donde se priorizan al peatón y al ciclista (ejemplo las ciudades de los países nórdicos). Se convierte en prioritario realizar un diagnóstico exhaustivo a la infraestructura existente, donde determinen carencias y potenciar sitios turísticos a través de la utilización de espacios urbanísticos afectados por el desarrollo automotriz a partir del año 1930. Como indica Birche (2021) en su Diagnóstico de Diseño y Uso del Espacio Vial Peatonal(2): Aportes desde el Paisaje para la Ciudad de la Plata (Argentina):

Actualmente, el espacio público vial en la ciudad representa, al año 2019, el 18,2% de la superficie asignada como área urbana que, sumado a un 3,7% correspondiente a espacios verdes públicos, resulta en un total de 21,8% de la superficie urbana dedicada al espacio público. A modo de referencia, se

puede mencionar que una proporción del 50% del espacio público es común en ciudades exitosas.

En el país de México no son ajenos a la problemática de contar con espacios acordes a la movilidad urbana, como lo menciona Ducharme (2023) Movilidad Peatonal, Sentidos del Lugar y (Des)territorialización en una Periferia Popular de la Ciudad de México “los temas recurrentes de la desterritorialización percibida desde la experiencia del caminar son: 1. La mala calidad de las infraestructuras peatonales, sean banquetas en mal estado, cruces peligrosos, ausencia de semáforos, falta de luminarias”. Así mismo Rodríguez, Regina, Martín y Francisco (2022) en su Análisis e Intervención Urbana Desde la Perspectiva Peatonal en Autlán de Navarro, Jalisco, México Arquitectura y Urbanismo afirman “Al 2021, en Autlán, Jalisco, México; la presencia de vehículos motorizados por transporte privado ocasiona complicaciones para el peatón, ya que algunas calles no cuentan con infraestructura urbana mínima que proporcione seguridad a sus habitantes”. Pero no solo enfocan su análisis en el mal estado de la infraestructura, consideran prudente realizar una revisión de cifras elevadas en accidentes de tránsito afines a la existencia de puentes peatonales, que en teoría representarían un alivio para el peatón en los cruces de las avenidas. Por lo anterior Andrade Ochoa y Chaparro Gómez (2022) plantean en su Relación Cuantitativa Entre Atropellamientos y Puentes Peatonales en Chihuahua, México:

La construcción de puentes peatonales se ha socializado en diversas urbes bajo la idea de que estas infraestructuras garantizan traslados seguros a los transeúntes y con ello se reducen las cifras de atropellamientos. Sin embargo, pese a décadas de su construcción existen pocos estudios que midan si efectivamente los puentes peatonales cumplen con el objetivo de reducir las muertes y lesiones graves por atropellamiento en sus inmediaciones y permitan reducir las cifras globales de peatones atropellados.

Encontramos diferentes países latinoamericanos con necesidades de evaluar y concluir sobre el estado en su infraestructura urbana para una movilidad sostenible. Surgen matices como los desenfrenados procesos de urbanización que impactan directamente en la vida urbana de sus habitantes y sus gobernantes enfocan esfuerzos en la infraestructura vehicular relegando al peatón a un segundo plano. Como lo mencionan Zumelzu, Barría y Barrientos-Trinanes (2020) en Efectos de la Reforma Urbana sobre la Accesibilidad Peatonal en Barrios del Sur de Chile “es preciso avanzar en el desarrollo de nuevas herramientas y metodologías que permitan apoyar hacia un diseño urbano de barrios con mayor orientación peatonal, como eje crucial para direccionar la transformación positiva de estas ciudades hacia un futuro más sostenible”. De igual forma Arana (2021) en Incidencia de la Movilidad Urbana en el Crecimiento Insostenible de la Ciudad de Huancayo (Perú) manifiesta que “el crecimiento insostenible de la superficie urbanizada de Huancayo en el período estudiado, con un incremento del 54% entre el 2007 al 2020, estimulada por la movilidad motorizada como medio principal de desplazamientos”.

En Costa Rica Fernández – Garza y Hernández - Vega (2019) presentan su Estudio de la Movilidad Peatonal en un Centro Urbano: un caso en Costa Rica concluyendo “Al evaluar el nivel de servicio peatonal, las aceras obtuvieron buenas calificaciones”.

La riqueza arquitectónica de los países latinoamericanos en sus centros históricos urbanos y rurales, generan una evaluación constante de la infraestructura alrededor de los sitios históricos con altos niveles en turismo. Como lo afirman Sánchez, Castillo, Benavides, Santos y Marqués (2021) en su Análisis con Enfoque de Proyecto al Proceso de Elaboración de la Ficha Técnica de Mantenimiento de Infraestructura Peatonal en Centros Históricos Cubanos:

La conservación de los centros históricos es un aspecto de marcada importancia en las ciudades de valor patrimonial, por lo que la gestión de los procesos que se desarrollan en este contexto debe estar encaminados a garantizar la competitividad y eficacia de sus actividades.

En Perú la riqueza inmaterial para la humanidad requiere una conservación patrimonial por lo que Reynoso (2021) en El Pasaje Peatonal Lima de Puno (1994-1995) Una Crónica de Cómo Fue su Construcción e Impacto afirma “Las tres cuerdas que conforman el actual pasaje peatonal Lima, en el corazón de Puno, han centralizado el paso diario de la vida puneña, como si se tratara de un écran”

## Capítulo 2. Evaluación

### Justificación

En el Sector Suramérica del Municipio de Itagüí, cuenta con un espacio público destinado a la movilidad del peatón por la cotidianidad inherente a todo ser humano, entendiendo el crecimiento de oferta habitacional en los últimos 10 años. Sin embargo es evidente la falta de andenes peatonales en óptimas condiciones, encontrando deterioro por el paso del tiempo con baches sobre los recorridos, tapas metálicas faltantes para contadores o simplemente postes con redes eléctricas que impiden el paso de personas con movilidad reducida. Como adicional se evidencian grandes tramos donde no existe andén peatonal y el transeúnte debe caminar por la vía poniendo en riesgo su integridad. Por lo anterior, se pretende determinar si existe un proyecto a ejecutar por parte de la entidad municipal, que tenga como objetivo la intervención del espacio público destinado a la movilidad del peatón en el sector y que mejore la perspectiva en cuanto a la hipótesis planteada de abandono por parte de la administración municipal.

### Marco de Referencia

#### *Ámbito Teórico*

Cuando se clasifica un individuo como peatón, se entiende como “individuo que se desplaza a pie por un espacio público al aire libre, es decir, que no utiliza ninguna clase de vehículo” (Pérez y Gardey, 2023), y es por la anterior clasificación que su circulación está regulada por el CNTT (2002) que determina

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

(p.2)

De las anteriores afirmaciones, se puede concluir que el municipio de Itagüí a través de su entidad pública está en la obligación de adelantar lo inherente a mantener los espacios públicos en óptimas condiciones, porque como lo determinan las funciones de ADELI (s.f)

La Agencia podrá realizar e intervenir en proyectos de integración inmobiliaria o reajuste de tierras, en la ejecución de actuaciones urbanas integrales para la recuperación y transformación de sectores deteriorados del suelo urbano, mediante programas de renovación y redesarrollo urbano y para el desarrollo de proyectos estratégicos en suelo urbano y de expansión con el fin de mejorar la competitividad de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes así como realizar proyectos integrales para el mejoramiento de la infraestructura institucional y del espacio público y promover alianzas público privadas para generar desarrollo, progreso y empleo para la comunidad.

Surge la necesidad de analizar los procesos administrativos propuestos por Itagüí en el año 2024 que abarquen la recuperación de espacios en el sector conocido como Suramérica, porque como determina la Guía para Procesos de Contratación de obra pública (s.f)

Las Entidades Estatales deben identificar la necesidad e incluirla en el Plan Anual de Adquisiciones. También deben elaborar los estudios técnicos que son los análisis necesarios para establecer la viabilidad del proyecto en cuanto corresponde a (i) estudios de ingeniería, (ii) aspectos presupuestales, (iii) establecer el impacto social, económico y ambiental, (iv) identificar los permisos, autorizaciones y licencias requeridas para la ejecución del proyecto y (v) proyectar la gestión predial. (p.5)

Finalmente, se evaluará la percepción de la comunidad que tienen sobre el estado de la infraestructura urbanística en el sector. Es importante mencionar el mecanismo que tiene la población adscrita a una junta de acción comunal de poder mediar ante la entidad pública, porque como lo contempla Colombia en lo referente a los organismos de acción comunal a través de la Ley 2166 (2021) “Podrán gestionar y ejecutar proyectos, ante y con las entidades del Estado, empresas públicas y privadas, institutos descentralizados, comunidad internacional, para procurar la solución de las necesidades básicas insatisfechas de las comunidades de los territorios de los organismos comunales”. (p.8)

### ***Ámbito Conceptual***

El andén (conocido coloquialmente como acera) lo define el CNTT (2002) como “Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta”, o simplemente como lo define la Real Academia Española (2023) “Corredor o sitio destinado para andar”. Su importancia es mayor al ser

utilizado por el peatón, definido por (Pérez y Gardey, 2023) como “individuo que se desplaza a pie por un espacio público al aire libre, es decir, que no utiliza ninguna clase de vehículo” o según la RAE (2023) “Persona que va a pie por una vía de circulación”.

De lo anterior, surge el concepto de espacio público definido por (Pérez y Gardey, 2023) como “lugar que está abierto a toda la sociedad, a diferencia del espacio privado que puede ser administrado o hasta cerrado según los intereses de su dueño” y en Colombia está regulado por el Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3718 (2012) que busca

Establecer la Política Nacional de Espacio Público frente a cuatro ejes problemáticos: i) dificultades institucionales para el financiamiento, asistencia técnica, gestión, información y control del espacio público; ii) imprecisión en los conceptos y normas asociadas con el espacio público; iii) debilidades en la aplicación de los instrumentos para planear, ordenar y diseñar el espacio público en las entidades territoriales y autoridades ambientales, y; iv) falta de apropiación colectiva de los espacios públicos y dificultades para conciliar los intereses públicos y privados en el uso de las áreas destinadas a espacio público (p.2)

Por último encontramos la entidad pública como la define el Departamento Administrativo de la Función Pública de Colombia (2020)

Se puede decir que se entiende por entidad pública, en sentido amplio, toda estructura perteneciente a la organización de la administración pública porque ha sido creada o autorizada por la ley (la ordenanza o el acuerdo, en el orden territorial) para el ejercicio de funciones

administrativas, la prestación de servicios públicos y la realización de actividades industriales o comerciales, o porque ha sido constituida con aportes de origen público.

### *Ámbito Legal*

En Colombia encontramos:

- Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

- El Código Nacional de Tránsito Terrestre (2002)

Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

- Guía para Procesos de Contratación de obra Pública regida por la Ley 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011 y 1682 de 2013.

- Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3718 (2012)

Establecer la Política Nacional de Espacio Público frente a cuatro ejes problemáticos: i) dificultades institucionales para el financiamiento, asistencia técnica, gestión, información y control del espacio público; ii) imprecisión en los conceptos y normas asociadas con el espacio público; iii) debilidades en la aplicación de los instrumentos para planear, ordenar y

diseñar el espacio público en las entidades territoriales y autoridades ambientales, y; iv) falta de apropiación colectiva de los espacios públicos y dificultades para conciliar los intereses públicos y privados en el uso de las áreas destinadas a espacio público.

- Ley 2166 de 2021, que deroga la Ley 743 de 2002 se desarrolla el Artículo 38 de la Constitución Política de Colombia en lo referente a los organismos de acción comunal y se establecen lineamientos para la formulación e implementación de la política pública de los organismos de acción comunal y de sus afiliados, y se dictan otras disposiciones.

## **Marco Metodológico**

### ***Enfoque de la Investigación***

El proyecto de investigación tiene como objetivo establecer la relación entre las mejoras de andenes públicos y la satisfacción de la comunidad beneficiaria. Se plantea al identificar una problemática en el sector, por la existencia de una infraestructura averiada o en su defecto, por la ausencia de andenes en tramos donde circula el transeúnte.

La intencionalidad es buscar una solución a la problemática planteada, no solo determinando si existen procesos administrativos por parte de la entidad pública, sino a través de la percepción de la comunidad, concluir la necesidad de realizar peticiones a través de la junta de acción comunal que al final uno de sus objetos de existencia es representar a la comunidad ante la autoridad municipal.

### ***Población u Objeto de Estudio***

La investigación se delimita entre la población que circula por los andenes de las comunas 2 y 3 del municipio de Itagüí, más específicamente en el sector conocido como Suramérica. Los transeúntes pueden ser residentes del sector que utilizan los andenes para desarrollar sus actividades diarias, o no residentes pero igual utilizan el espacio público para su circulación por una actividad específica.

Según el municipio de Itagüí en su Informe Estadístico (2023), para el año 2022 la población total del municipio era de doscientos noventa y nueve mil noventa y ocho habitantes (299.098 hab.); la comuna 2 para el año 2022 contaba con una población de cuarenta mil setecientos setenta y cinco habitantes (40.775 hab.) y la comuna 3 de cincuenta y un mil cincuenta y seis habitantes (51.056 hab.). Considerando como posible población que circula de forma directa por los andenes del sector Suramérica, primero a los habitantes de las comunas 2 y 3 encontramos un universo de noventa y un mil ochocientos treinta y un habitantes (91.831hab.), sin sumar los demás residentes del municipio que por sus actividades pueden utilizar los andenes del sector, además de personas que llegan de municipios vecinos.

Por los anteriores datos, redondeando cifras, se habla de una población de cien mil habitantes (100.000 hab.) como posibles usuarios de los andenes para la circulación por el espacio público, dispuesto por el municipio de Itagüí en el sector Suramérica. Se proyecta una muestra representativa de ciento diez habitantes (110 hab.) aleatorios para realizar una encuesta de percepción en referencia a la problemática planteada en la investigación.

### ***Instrumento de Recolección de Información***

Para lograr la consecución de los objetivos planteados, se plantean dos instrumentos de recolección de datos enfocados a la interacción con la comunidad del sector Suramérica y una estrategia de investigación con enfoque de caracterización de la información que

toda Administración Pública debe brindar con transparencia a través de plataformas como el SECOP.

Como primer instrumento de recolección de información, se realiza una encuesta de tipo mixto (cuantitativa y cualitativa) con preguntas de selección múltiple, otras de respuesta única y otras abiertas. Se realiza un trabajo en campo recolectando información, en puntos previamente identificados en el Sector Suramérica donde la gente transita en mayor medida y permitirá realizar un muestreo de calidad. Se plantean 110 encuestas como muestra representativa en cuanto al número de personas con posible intervención sobre el espacio público.

Particularmente el objetivo de las preguntas cuantitativas en la encuesta (de la pregunta 1 a la 5) es medir la percepción de la comunidad respecto al estado actual de los andenes del sector Suramérica, permitiendo una calificación de Muy bueno hasta Muy Malo y conocer su opinión del nivel de inversión para el sostenimiento de la infraestructura urbanística hasta la fecha. Así mismo se clasifica el uso de los andenes peatonales, midiendo las necesidades de cada encuestado según las actividades y temporalidad en la interacción, que permitan concluir si la infraestructura urbana del Sector Suramérica está pensada desde la planeación, para el crecimiento poblacional evidente en los últimos 10 años por la construcción de vivienda. Seguidamente se clasifica el tipo de usuario en los andenes según sean residentes del sector, visitantes ocasionales o simplemente por actividades laborales; esta clasificación tiene la intención de censar a los usuarios porque las opiniones pueden variar desde los diferentes roles, como por ejemplo el residente del sector al ser usuario directo quiere un desarrollo urbanístico constante, el visitante ocasional sea del mismo Municipio de Itagüí o de los diferentes Municipios del Área Metropolitana, puede encontrar similitudes con la problemática presente en su comunidad o también considera que la infraestructura tiene diferencias positivas o negativas respecto al desarrollo urbanístico en su barrio. Por último encontramos la opinión del visitante por actividades laborales con un nivel de importancia mínimo respecto

al estado de la infraestructura, porque su interacción se limita a un tema netamente de cumplimiento de obligaciones y nunca se ha detenido a realizar una inspección de los posibles riesgos. Este tipo de encuestado es muy valioso porque se presenta como neutro con conceptos frescos que entrega la opinión desde un análisis instantáneo y una perspectiva virgen sin sesgos por habitar en el sector o querer comparar con su barrio de residencia.

La segunda parte de la encuesta (preguntas 6 y 7) se clasifican como cualitativas o de respuesta abierta donde se pretende encontrar de primera mano, una opinión breve de los encuestados respecto a dos factores para el desarrollo urbanístico, la inversión pública y la planeación enfocada a la inclusión.

Primero se consulta sobre la impresión de los usuarios cuando encuentran sectores sin andenes peatonales, sea por falta de infraestructura o por deterioro, considerando factores como mala inversión de los recursos públicos, falta de planeación urbanística, descuido en el mantenimiento por parte de los entes o simplemente el factor que consideren. Estas opiniones permiten conocer los factores con mayor impacto en los usuarios representados en una muestra, ante el problema previamente identificado como la falta de andenes en muchos tramos del Sector Suramérica. Acto seguido se contrasta con la existencia o falta de contratos para la construcción, mantenimiento y/o reposición de andenes en el sector por parte de la Administración Municipal, que permiten entender el resultado sobre la percepción de la comunidad.

La última pregunta planteada como abierta, se enfoca en conocer la opinión de los usuarios en referencia a la señalización presente en los andenes del Sector Suramérica, en cumplimiento con lo estipulado por el manual urbanístico que permite la inclusión de personas con discapacidad de origen visual y con movilidad reducida. Es una problemática presente en los diferentes Municipios del Área Metropolitana por falta de planeación en aspectos como la instalación de señalización táctil en el piso, señalización visual,

señalización sonora, rampas de acceso interconectadas a toda la malla vial, construcción de estructuras como pompeyanos para garantizar un desplazamiento nivelado en todo momento, o simplemente por la existencia de obstáculos como postes de energía, falta de herrajes en contadores de acueducto y gas, además de control en el espacio público donde los locales comerciales ubican mesas y sillas para su uso. La opinión de los usuarios del Sector Suramérica permite evaluar el estado en referencia a la movilidad inclusiva y luego realizar un contraste con el alcance contemplado en los contratos de intervención para la infraestructura urbanística, siendo el caso que a la fecha se tengan por parte de la Administración Municipal.

El segundo instrumento propuesto para la toma de información es una guía de observación que se diligencia con los resultados de la actividad de investigación en la plataforma del SECOP, donde se caracterizan los diferentes contratos celebrados a través de ADELI (Empresa Industrial y Comercial del Estado) y que para estos fines cumple la función de gerenciar los contratos del Municipio de Itagüí, donde se evidencie un alcance de construcción, mantenimiento y/o reposición de andenes. Acto seguido se evalúa el cumplimiento de esos contratos en cuanto al alcance para las comunas 2 y 3 (Sector Suramérica), además que se encuentren vigentes (no liquidados).

El proceso de investigación se adelanta en la página web de la empresa ADELI.

.

### ***Métodos y Herramientas de Análisis***

En el proceso de codificación de datos, se plantea para la encuesta un cuadro en excel donde presente por separado las respuestas a las preguntas cuantitativas y cualitativas. Las respuestas a las preguntas de la 1 a la 5, para estos términos las cuantitativas, se organizan en una columna cada pregunta y sus opciones de respuesta (sea opción múltiple o singular) para que en las columnas siguientes se enumeren en orden las encuestas de la 1 a la 110. La información se descarga en la fila de cada respuesta según

corresponda a la columna de la encuesta (de la 1 a la 110), incluidas las respuestas con opción múltiple en sus respectivas filas.

Las respuestas a las preguntas 6 y 7, para estos términos cualitativas, se codifican realizando un trabajo de digitación en un cuadro de excel de cada respuesta obtenida según el número de encuesta, de forma similar a las respuestas cuantitativas pero se diferencia en el contenido de información al realizar una alimentación fiel a la expresada por los encuestados. La finalidad es a través de la herramienta web Contador de palabras y contador de caracteres, integrando la información codificada en excel al programa, se obtiene como resultado las palabras de mayor uso con su respectivo porcentaje; permiten analizar patrones de coincidencia entre los encuestados, identificando los factores de mayor consideración según enmarca el contexto de la pregunta.

Por último, en el trabajo de observación e investigación a los diferentes contratos publicados por ADELI, la ficha propuesta para diligenciar la información presenta una columna final con el criterio de cumplimiento o no para cada proceso consignado. Al identificar un proceso que cumple con la totalidad de los parámetros de evaluación en la ficha de observación, se marca la casilla de SI y permite continuar con el análisis planteado en el objetivo de caracterización respecto a los resultados obtenidos en la encuesta.

## Capítulo 3. Resultados

### Análisis de Resultados

Una vez se presentan los resultados según los datos recopilados en la muestra de 110 encuestas propuesta, además de la información recopilada en el estudio de observación y clasificación de los procesos administrativos presentados por el Municipio de Itagüí a través de la empresa ADELI (gerenciadora de los proyectos) y que cumplen las características de clasificación, principalmente cuyo objeto presente construcción, mantenimiento y/o recuperación de los andenes en las comunas 2 y 3 (Sector conocido como Suramérica), se encuentra el análisis de los resultados orientados al cumplimiento de los objetivos planteados en el proyecto de investigación.

#### Objetivo Específico 1

Evaluar la percepción de la comunidad usuaria de los andenes peatonales en las comunas 2 y 3 de Itagüí, en cuanto a calidad de la infraestructura, inversión de recursos municipales y tipo de uso que le brindan.

Es importante entender la percepción de la comunidad usuaria de los andenes del Sector Suramérica, con la intención de concluir acerca de las necesidades, los temores y opiniones del estado actual de la infraestructura urbanística contrastando el nivel de inversión por parte de la Administración Municipal. Se plantean hipótesis pre-encuestas al analizar factores como la distancia del sector con respecto al centro del Municipio, actualmente donde se ubica el centro administrativo y que conlleva a pensar que el sector es más cercano al centro administrativo del Municipio de La Estrella con el cual comparte límites territoriales. Adicional es inevitable plantear otra hipótesis de un leve abandono de la Administración Municipal, enfocada a la estratificación del Sector Suramérica, porque no es un secreto que el Municipio de Itagüí es un territorio con alto porcentaje de población trabajadora estratificada en niveles 2 y 3, para lo que se puede identificar una gran

diferencia por tratarse de sectores con un gran desarrollo habitacional y estratificado en un nivel 4; el anterior planteamiento es importante porque no es un secreto que los barrios populares presentan un mayor porcentaje de posibles votantes y que un gobernante se siente más pleno en mantener contento a su electorado.

Para el análisis del objetivo específico 1 “Evaluar la percepción de la comunidad usuaria de los andenes peatonales en las comunas 2 y 3 de Itagüí, en cuanto a calidad de la infraestructura, inversión de recursos municipales y tipo de uso que le brindan”, se determina en la encuesta para las preguntas enumeradas del 1 al 5 clasificadas como cuantitativas en su mayoría con opción de respuesta única, pero otras con posibilidad de opción múltiple. Así mismo se identifican las preguntas 6 y 7 clasificadas como cualitativas y con la opción de obtener una opinión del encuestado en referencia a percepciones puntuales que permiten evaluar la calidad de la infraestructura presente en el sector Suramérica. Es importante resaltar que las respuestas obedecen a la percepción de los usuarios y reflejan sus puntos de vista sin ser influenciados tentativamente.

Al consultar acerca del nivel de satisfacción con el estado actual de los andenes peatonales del Sector Suramérica, se evidencia una división de opiniones con porcentajes clasificados en su totalidad bajo el rango del margen de error del 5%, sólo por fuera la respuesta de Muy Satisfecho que si estaría como la de menor elección con un 8% de diferencia. Para mejor visualización se anexa la Figura 1 con los resultados:

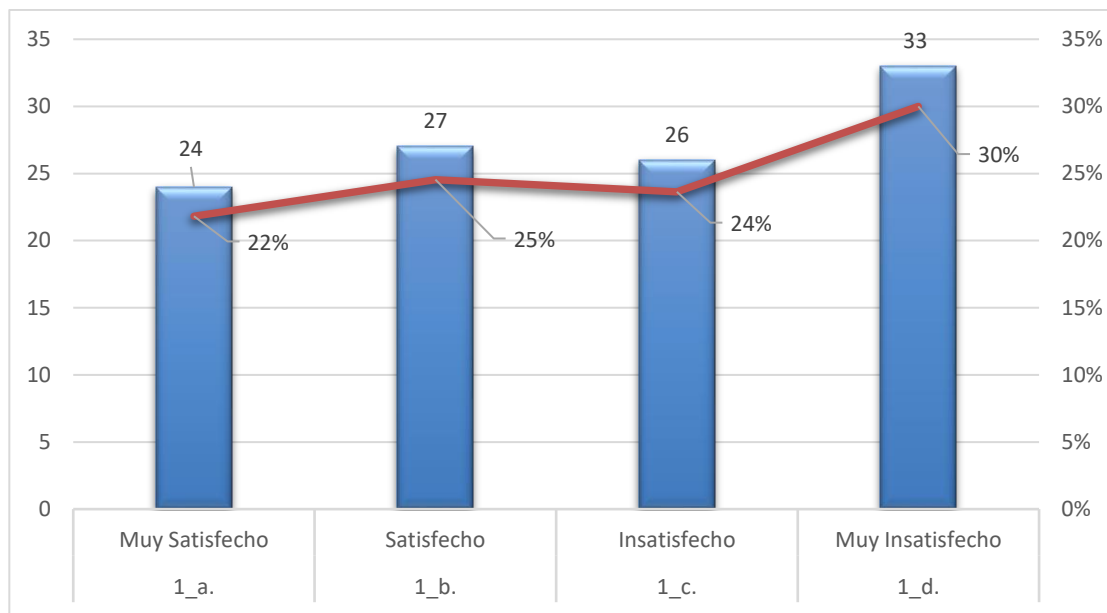


Figura 1.

Resultados Pregunta 1. Medición del nivel de satisfacción acerca del estado de los andenes.

Claramente se identifica una variedad en las opiniones de los usuarios clasificados principalmente en el rango de Muy Insatisfecho y Satisfecho que nos permite concluir una percepción de tranquilidad pero que se puede mejorar como lo evidencia el porcentaje de mayor participación a la respuesta de Muy Insatisfecho. Se evidencia un nivel de concordancia entre los usuarios en comparar la infraestructura existente para los andenes peatonales, con otros lugares donde la intervención de la Administración Municipal es más constante permitiendo contar con espacios de mejor calidad y cumpliendo con las especificaciones planteadas en el manual urbanístico. La insatisfacción se caracteriza por un nivel de descontento al tratarse de un sector con alto desarrollo habitacional, con precios comerciales para la vivienda por fuera del alcance de la clase trabajadora y que no es consecuente en muchos sectores, al estado de su infraestructura urbanística; el planteamiento anterior permite definir que los usuarios encuestados en mayor porcentaje se sienten un poco descuidados por su Administración Municipal, corroborando una de las hipótesis planteadas en referencia a la distancia del sector con el Centro Administrativo del Municipio que en ocasiones los lleva a identificarse con Municipios vecinos como La

Estrella, por facilidad en trámites bancarios, abastecimiento de productos de la canasta básica o simplemente les permite disfrutar de espacios de ocio para compartir con su familia y mascotas. Es importante resaltar que según los resultados el nivel de Insatisfacción tampoco se puede clasificar como una tendencia irreversible al presentar porcentajes no tan elevados en relación a los niveles de satisfacción; de todas maneras permite un análisis porque es importante para un Municipio con objetivos de desarrollo urbanístico como el de Itagüí, tener porcentajes de satisfacción por encima del 70% que reflejen similitud a la aceptación del plan de gobierno escogido en las urnas de votación.

Seguidamente se consulta acerca de la percepción que se tiene en relación con la inversión de la Administración Municipal para el mejoramiento y/o mantenimiento de los andenes peatonales en el Sector Suramérica. Se evidencian opiniones divididas agrupadas en un margen porcentual de 6% entre Muy Mala y Muy Buena, con una leve inclinación a clasificarla como mala. Para mejor visualización se anexa la Figura 2 con los resultados:

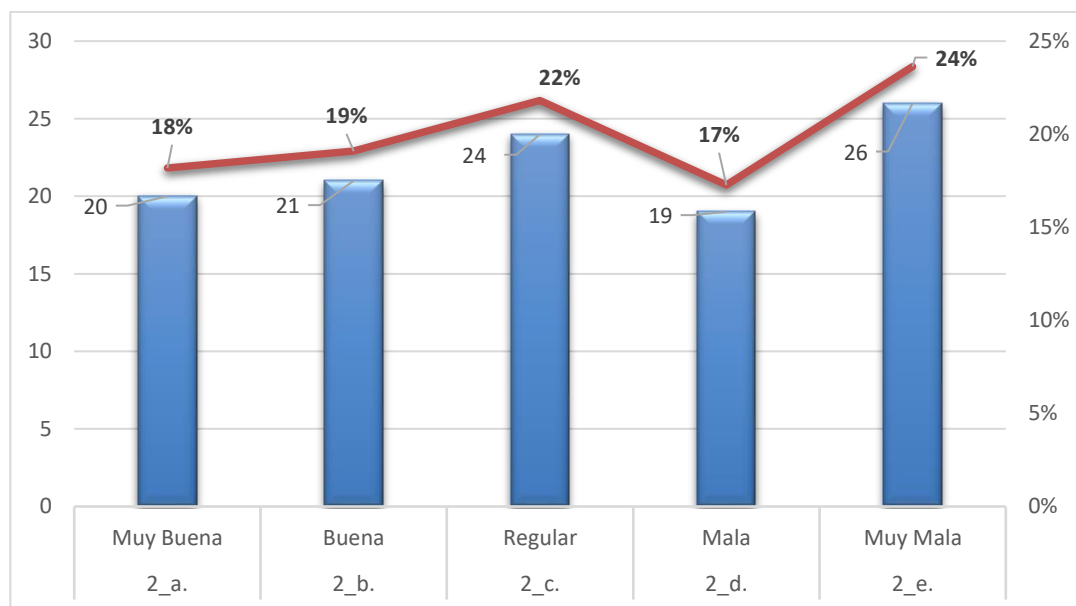


Figura 2.

Resultados Pregunta 2. Medición de la percepción que tienen los usuarios de los andenes, en relación con la inversión de su administración en la infraestructura.

A la hora de analizar la tendencia en la percepción de los usuarios con respecto al nivel de inversión de la Administración para los andenes peatonales, si bien se identifica muy pareja en sus apreciaciones es importante resaltar nuevamente el nivel de aceptación con el que se eligió la Administración actual en el Municipio de Itagüí, con un 70% aproximadamente de aprobación que debería ser consecuente con el nivel de satisfacción actual de la comunidad. Es evidente que existe una tendencia a la desaprobación por parte de los habitantes del Sector Suramérica al sentir que se puede y se debe hacer más por mejorar los espacios urbanísticos del sector, además que identifican constantemente la inversión en otras comunas del Municipio con igual o mayores necesidades pero que al final se debe tener equidad para todo el territorio, no simplemente por beneficios electorales que sin duda en mayor medida los otorgan sectores populares. También es evidente la tendencia entre regular y Muy Insatisfecho al tratarse de un sector fronterizo con otros Municipios del Área Metropolitana y que se clasifica como la puerta de entrada por el Sur, lo que genera la necesidad de mostrar una cara bonita del municipio con espacios acordes a un ordenamiento de limpieza y desarrollo habitacional. Por último y muy importante, existe la necesidad por parte de los habitantes, que para estos términos se clasifican como usuarios de los andenes peatonales del Sector Suramérica, de ver retribuido el pago de los impuestos llámese impuesto predial, impuesto por valorización y hasta el impuesto vehicular, clasificado por la comunidad como alto al tratarse de un sector del Municipio de Itagüí estratificado como 4 (no habitual en el Municipio), con un crecimiento poblacional en los últimos 10 años enfocado en la construcción de vivienda principalmente a través de propiedad horizontal y que es inherente al crecimiento en el inventario automotriz. Lo anterior permite identificar un sentimiento de la comunidad respecto al valor anual cancelado en la totalidad de impuestos por los contribuyentes del sector Suramérica, de inconformidad al ser un gran valor monetario para las arcas del Municipio de Itagüí que en la mayoría de las ocasiones no se ve reflejado en el mejoramiento urbanístico y que puede generar suspicacia por el nivel de inversión de la Administración en otros sectores del Municipio.

Continuando con la medición respecto a la percepción de los usuarios del Sector Suramérica, se consulta acerca de la frecuencia con la que utilizan los andenes peatonales. En esta pregunta se evidencia una tendencia marcada al uso diario de los andenes peatonales que permite concluir las necesidades de la comunidad en cuanto al desplazamiento continuo buscando alternativas más sanas y de promover la actividad física. Para mejor visualización se anexa la Figura 3 con los resultados:

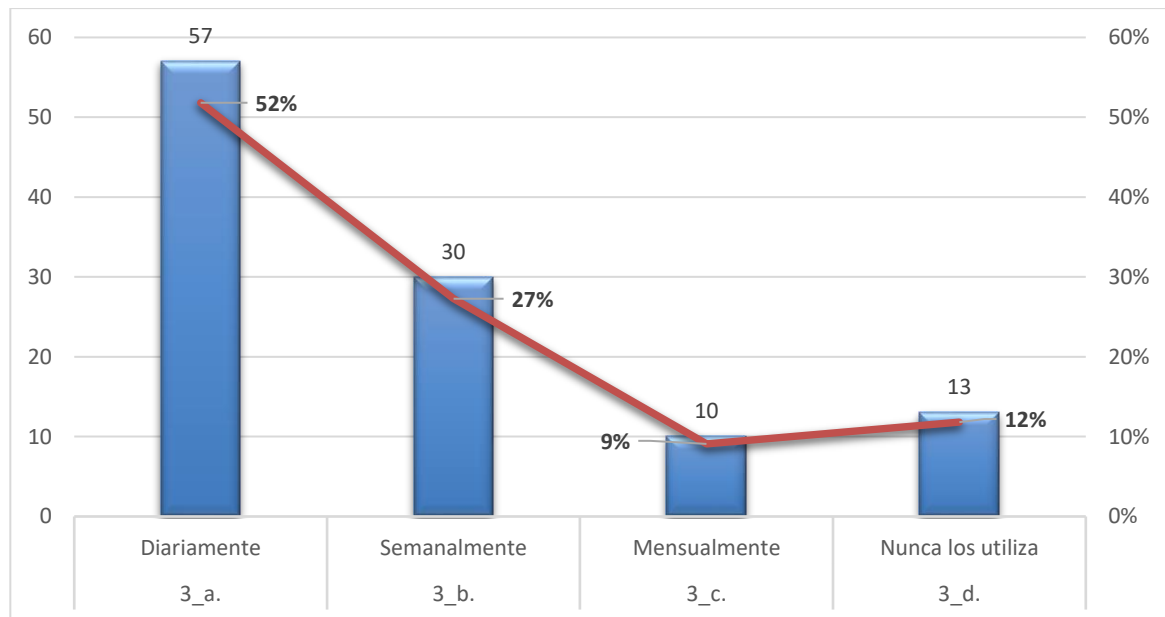


Figura 3.

Resultados Pregunta 3. Medición de la frecuencia de los usuarios que transitan por los andenes del Sector Suramérica.

El sector Suramérica se puede clasificar bajo características autosostenibles, con diversidad en los comercios que permiten a los habitantes realizar actividades diarias enfocadas a cumplir necesidades de abastecimiento de víveres, desplazamiento para integrarse al transporte público del Área Metropolitana, actividades enfocadas a la educación propia y de sus familiares, necesidades propias de todo ser humano como un corte de pelo, arreglo de uñas y hasta necesidades para las mascotas. Todas estas actividades descritas permiten concluir que el uso de la infraestructura dispuesta para el desplazamiento peatonal debe cumplir con características de estabilidad, continuidad a lo

largo del sector, seguridad en cuanto al desplazamiento versus al de los vehículos y sobre todo cumpliendo con características de inclusión para personas con problemas visuales o con discapacidad de movilidad. El uso diario de la infraestructura obliga a un constante mantenimiento y/o evaluación de carencias en la estabilidad por parte de la Administración Pública, que faciliten la cotidianidad de la población y nunca generen dudas de si recorrer su barrio caminando o utilizando vehículos automotores con impactos irremediables para el medio ambiente.

Continuando con la caracterización en el uso que la comunidad les da a los andenes peatonales, se consulta acerca de las actividades que desarrollan en los mismos presentando opciones como deporte, ocio, cotidianidad y actividades laborales. Los resultados arrojan un uso permanente de los espacios urbanísticos para todas las actividades planteadas como opción de respuesta con una leve inclinación a la cotidianidad y algo muy importante como actividades laborales. Para mejor visualización se anexa la Figura 4 con los resultados:

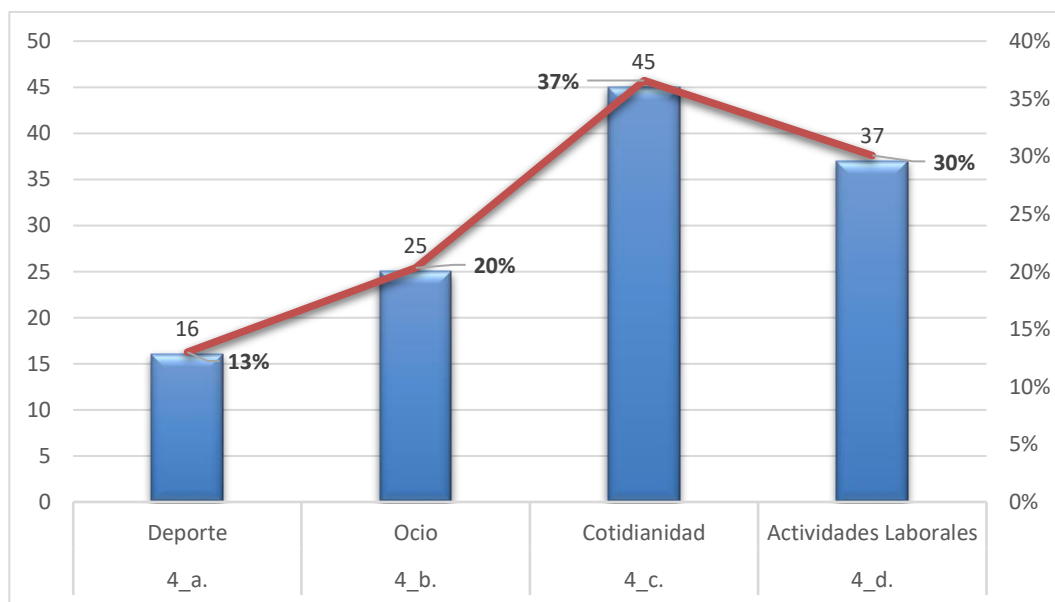


Figura 4.

Resultados Pregunta 4. Medición del uso o los usos que le dan los transeúntes a los andenes del Sector Suramérica.

Los anteriores resultados obedecen a la tendencia que se viene marcando con un uso diario de andenes que facilitan la interacción con las diferentes opciones comerciales, educativas y de ocio ofrecidas en el Sector Suramérica, además de una caracterización importante en referencia al uso por actividades comerciales enmarcando la gran oferta comercial del sector. Es importante cuestionar respecto a la estabilidad ofrecida por los andenes peatonales si permiten la constante interacción comercial de la zona, fundamental para mantener el equilibrio de los residentes en cuanto a desplazamientos y seguridad vitales en la percepción de comodidad y confort de la población.

Por último, en la caracterización de los usuarios y entendiendo su rol en la comunidad respecto a las respuestas entregadas se identifica si cada participante es residente, visitante ocasional o que desempeña simplemente actividades laborales en el Sector Suramérica. Para mejor visualización se anexa la Figura 5 con los resultados:

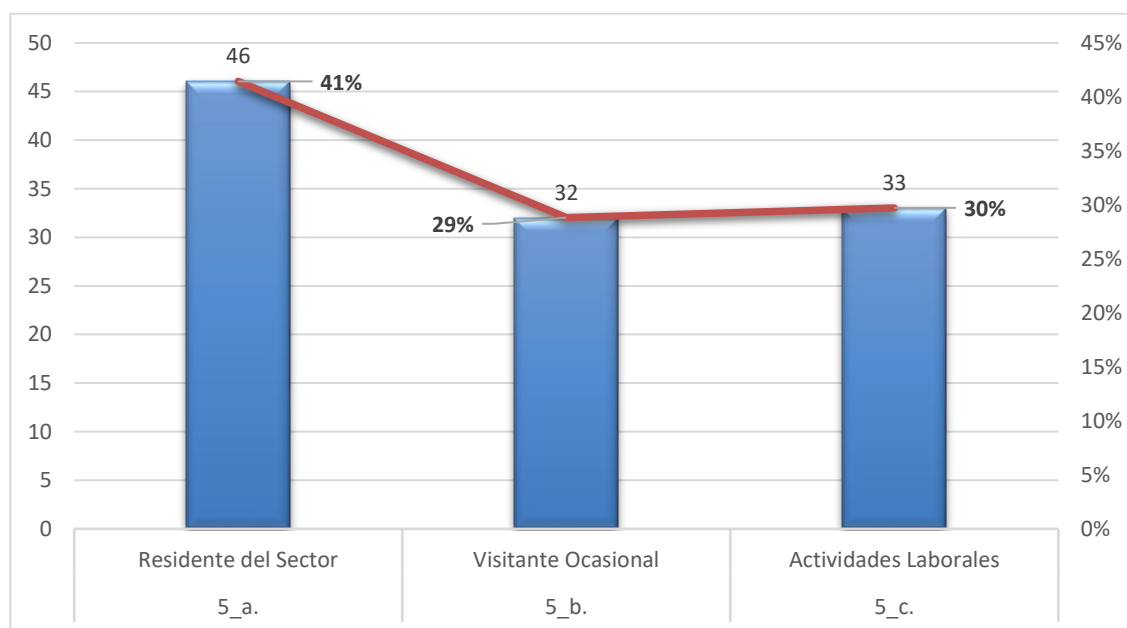


Figura 5.

Resultados Pregunta 5. Medición del tipo de usuario en los andenes del Sector Suramérica, clasificando si son residentes o visitantes.

Como era predecible el mayor porcentaje se identifica en los residentes del sector que utilizan en mayor porcentaje diariamente los andenes por la cotidianidad de toda población. Es un resultado que muestra principalmente a la comunidad del Sector Suramérica como transeúntes por los espacios urbanísticos y que cuestionan con facultad la estabilidad de los andenes peatonales existentes, en pro de mejorar diariamente la interacción con la Administración Pública que debe reinvertir responsablemente los impuestos recolectados. De igual forma es importante resaltar la respuesta de visitantes en el sector por actividades laborales, que según el porcentaje es alto y permite clasificarlos como una población neutra con respuestas enfocadas a su percepción instantánea sin sesgos; adicional permite entender problemáticas en otros sectores del mismo Municipio o Municipios vecinos, que para este caso serían los residenciales de esta población, y que permite entender o conocer el estado de la infraestructura pública en estos sectores a través de la comparación intencional cuando se entregan las respuestas.

Luego del análisis de resultados de la encuesta para las respuestas con un enfoque cuantitativo, se presenta el análisis a las respuestas para las preguntas 6 y 7 con un enfoque cualitativo y que mide la percepción de las personas en problemáticas evidenciadas para la infraestructura urbanística del Sector Suramérica.

Inicialmente se plantea realizar una breve descripción respecto a la percepción cuando identifican sectores sin la presencia de andenes peatonales, en referencia a las ideas que se les pasan por la cabeza sea por falta de inversión de los recursos públicos, falta de desarrollo urbanístico, descuido de la Administración Municipal o cualquier apreciación que consideren prudente. Para mejor visualización se anexa la Figura 6 con los resultados:

<u>Densidad de palabras</u>	↑
es	32 (3%)
se	28 (2%)
andenes	27 (2%)
inversión	22 (2%)
falta	18 (1%)
recursos	16 (1%)
municipal	16 (1%)
administración	15 (1%)
sector	15 (1%)
del	15 (1%)

Figura 6.

Densificación de palabras con mayor concordancia entre los encuestados para la pregunta 6, que determine una tendencia.

A través de la herramienta digital planteada se logra obtener una densificación de las palabras con una clasificación porcentual en cuanto a la recurrencia para todas las encuestas. Dentro de las palabras más utilizadas por los encuestados, se identifica una sensación en general por la falta de inversión de los recursos por parte de la Administración Municipal en el sector para los andenes peatonales; sin lugar a duda está muy alineada con la percepción en las respuestas cuantitativas donde el mayor porcentaje determinó una insatisfacción de la infraestructura existente y la falta de inversión por parte de la Administración Municipal. Sin necesidad de reiterar los conceptos expuestos, queda claro que la comunidad necesita una mejor gestión en el Sector Suramérica por parte de la Administración Municipal enfocada a mejorar la infraestructura urbanística y que les facilite

la interacción con los demás habitantes, además de permitir la cotidianidad de actividades por el uso diario de los andenes bajo una sensación de seguridad y confort. Es obligación de los dirigentes retribuir con hechos el esfuerzo realizado por su comunidad, para este caso en el pago oportuno de los impuestos.

Luego de entender la percepción de la comunidad en cuanto al estado de la infraestructura urbanística y el nivel de inversión por la Administración Municipal para el Sector Suramérica, se indaga en referencia al conocimiento que tienen de la normatividad urbanística, específicamente para la movilidad inclusiva principalmente para personas en discapacidad de origen visual y con movilidad reducida. Por lo anterior, se pregunta sobre la identificación en los andenes peatonales de la señalización reglamentaria para este grupo poblacional y la opinión de su importancia. Nuevamente al tratarse de diferentes opiniones en cada encuesta, se utiliza la herramienta digital para densificar las palabras y encontrar cuales tienen mayor recurrencia. Para mejor visualización se anexa la Figura 7 con los resultados:

Densidad de palabras	
hay	35 (4%)
señalización	28 (3%)
personas	28 (3%)
si	22 (3%)
muy	17 (2%)
señales	14 (2%)
es	11 (1%)
se	11 (1%)
discapacidad	10 (1%)
andenes	10 (1%)

Figura 7.

Densificación de palabras con mayor concordancia entre los encuestados para la pregunta 7, que determine una tendencia.

Se dilucida una percepción de la población que en mayor porcentaje concuerdan en concluir que si hay señalización para las personas con discapacidad en los andenes, lo que es de gran impacto porque desde hace varios años el área Metropolitana del Valle de Aburrá adoptó la normativa contemplada en el Manual Urbanístico respecto a la inclusión en temas de movilidad peatonal y sin lugar a duda cada infraestructura construida respeta las especificaciones en todo el territorio. Es importante anotar que la señalización respeta las especificaciones básicas en cuanto a demarcación con losetas táctil y guía, rebajes y rampas en los andenes que permiten el desplazamiento de personas en silla de ruedas y avisos sonoros para el cruce peatonal por la red semafórica.

De todas maneras y aunque los porcentajes de densificación de palabras no lo muestran, algunos residentes se muestran inconformes por la presencia de obstáculos en la circulación por los andenes peatonales como los postes de energía y mesas de locales comerciales que sin lugar a duda son trampas para personas con movilidad reducida; adicional sienten alguna preocupación por el estado de los andenes, que presentan huecos, con faltantes de tapas para los contadores de acueducto y deterioros notorios, que pueden generar accidentes para personas con movilidad reducida.

#### Objetivo Específico 2

Clasificar los procesos administrativos publicados en el portal del SECOP por la empresa ADELI de Itagüí durante los años 2023 (vigentes actualmente) y 2024, que contemplen intervenciones a los andenes peatonales para las comunas 2 y 3 de Itagüí.

Se desarrolló el objetivo específico 2 a través de un trabajo de observación y clasificación a los procesos administrativos públicos que a la fecha presenta el Municipio de Itagüí a través de la empresa ADELI como gerenciadora. La actividad se clasifica en los procesos del año 2023 que actualmente se encuentran vigentes y los que se han celebrado en lo corrido del año 2024. Para mejor visualización se anexa la Figura 8 con los resultados:

FICHA DE OBSERVACIÓN											
Nombre del Proyecto:		ANÁLISIS RELACIÓN ENTRE MEJORAS PARA ANDENES Y SATISFACCIÓN DE LA COMUNIDAD BENEFICIARIA									
Responsable:		Pablo José Cardona Berrío									
Fecha Elaboración:		AGOSTO 2024									
Año del Proceso Administrativo	Número del Proceso Administrativo	Objeto de Proceso Administrativo	Estado del Proceso Administrativo	Valor del Proceso Administrativo	Porcentaje de Avance del Proceso Administrativo	Ubicación de Proceso Administrativo en las comunas #2 y/o #3		Intervención en Andenes Peatonales para las comunas #2 y/o #3		CUMPLE LA TOTALIDAD DE CRITERIOS	
						SI	NO	SI	NO	SI	NO
2023	057 de 2022	ADECUACION Y MEJORAMIENTO DEL ENTORNO URBANISTICO Y LA TRANSITABILIDAD EN LA CALLE 75 ENTRE CARRERAS 42 Y 46 BARRIO EL CARMELO, CALLE 62 ENTRE CARRERAS 55A Y 57A , BARRIO LA ALDEA, DIAGONAL 40 ENTRE CALLE 37B Y CARRERA 50A DEL MUNICIPIO DE ITAGUI.	Liquidado	\$ 9.070.009.279	100%		X		X		X

2023	036 de 2023	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE ESPACIOS PÚBLICOS PARA LA TRANSITABILIDAD PARA LAS COMUNAS 4,5 Y CORREGIMIENTO EN EL MUNICIPIO DE ITAGUI	En ejecución	\$ 10.086.578.461	74%		X		X		X
2023	031 de 2023	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE ESPACIOS PÚBLICOS PARA LA TRANSITABILIDAD PARA LAS COMUNAS 1, 2, 3 Y 6 EN EL MUNICIPIO DE ITAGÜÍ	En ejecución	\$ 9.689.523.531	64%	X		X		X	
2024	No se cuenta con contratos que cumplan las características planteadas										
	Cumple Clasificación										

Figura 8.

Clasificación de los procesos licitatorios presentados por la Administración Municipal de Itagüí con alcance en construcción, mejoramiento o mantenimiento de los andenes peatonales del Sector Suramérica.

Dentro de los contratos celebrados por la empresa ADELI como ordenadora del gasto, en lo transcurrido del año 2024 al momento no se identifican procesos cuyo alcance hable de construcción, mantenimiento y/o recuperación de andenes peatonales. Para el año 2023 se identifican varios contratos cuyo objeto es la intervención en los andenes peatonales, pero dentro de la clasificación que ofrece la ficha de observación se determina uno solo con el alcance buscado conjugando objeto, ubicación para las comunas 2 y 3 y actualmente con vigencia. El contrato de obra 031 de 2023 cuyo objeto es “MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE ESPACIOS PÚBLICOS PARA LA TRANSITABILIDAD PARA LAS COMUNAS 1, 2, 3 Y 6 EN EL MUNICIPIO DE ITAGÜÍ” presenta vigencia actual en el año 2024 y un avance en ejecución del 64%. Al identificar las actividades cobradas por el contratista a la fecha se determina un alcance en intervención para la ampliación vial en el Sector conocido como Chorritos (comuna 3 de Itagüí) que es en límites con el Municipio de La Estrella y que tuvo como alcance adicional al eje vial, la construcción de aproximadamente 350 metros en un costado de andenes peatonales. Esta intervención se realizó en el Sector Suramérica y el contrato actualmente tiene vigencia por lo que no se descartan más intervenciones a los espacios urbanísticos del Sector Suramérica.

### Objetivo Específico 3

Contrastar los procesos administrativos cuyo objeto contempla la intervención de los andenes peatonales para la comuna 2 y 3 de Itagüí, que respaldan los niveles de percepción de la comunidad en referencia al estado del espacio público.

Luego de los procesos de recolección de información a través de la encuesta y el trabajo de observación y clasificación a los procesos administrativos publicados por el Municipio de Itagüí a la fecha, se presenta un contraste sobre la percepción de los usuarios determinada en el objetivo específico 1 y la inversión a la fecha de la Administración Municipal determinada en el objetivo específico 2.

Es evidente que la inversión por parte de la Administración Municipal en el Sector Suramérica es regular porque se evidencia un contrato de construcción con alcance para las

comunas 2 y 3 celebrado a principios del año 2023 y cuyo objetivo real lo fundamentaron en mejorar la movilidad vehicular para la conexión de Itagüí con el Municipio vecino La Estrella; lógicamente las obras viales tienen una implicación en mejorar urbanísticamente a través de construir nueva infraestructura para la movilidad peatonal pero se puede clasificar como un porcentaje de intervención bajo respecto a las necesidades que presenta el Sector y que su población exige como derecho. Al revisar la conclusión obtenida para el objetivo específico 1 en cuanto a la medición del nivel de percepción de los habitantes en referencia al estado actual de la infraestructura urbanística y el nivel de inversión de la Administración Municipal, es concluyente su opinión entre Regular e Insatisfecho, en concordancia con el nivel de inversión a la fecha en el sector y va muy de la mano con la percepción de la población para un porcentaje aproximado de 60% que siente un abandono de sus dirigentes con una infraestructura que requiere de mantenimiento y otra inexistente. Sería importante recibir por parte de la Administración Municipal una inversión en concordancia a lo faltante por ejecutar del contrato 031 de 2023, que permita mejorar los espacios urbanísticos en las comunas 2 y 3 (Sector Suramérica) con sus habitantes solicitando a través de la percepción medida, mejoras en contraprestación al pago oportuno de los impuestos.

El sector Suramérica que actualmente se identifica como de alto desarrollo habitacional, debe contar con un respaldo de la Administración Municipal en cuanto a generar espacios urbanísticos acordes con el incremento poblacional y sus necesidades de interactuar con los demás residentes o de actividades cotidianas. Siempre el desarrollo urbanístico impactará positivamente en la percepción de los habitantes, más específicamente al sentir el acompañamiento de la Administración Municipal; la percepción actual de los usuarios de andenes en el Sector está muy ligada a la baja ejecución presupuestal que actualmente presenta el Municipio de Itagüí, corroborada a través de la ficha de observación a los procesos celebrados para el año 2024 (objetivo específico 2) donde se identifica la inexistencia de contratos apuntando a una mejora en la infraestructura urbanística, no sólo de Suramérica sino para el territorio en general. Es evidente que el año en curso avanza con una desaceleración en intervención a la infraestructura del Municipio de Itagüí, donde es fundamental el

mantenimiento constante a la red de andenes existentes que garanticen la circulación libre y segura para peatones, además de mejorar constantemente la malla urbanística existente impidiendo el deterioro temprano o muy posiblemente accidentes.

En un contexto internacional, se identifica una necesidad de los países Latinoamericanos en intervenir constantemente la infraestructura urbanística, muy ligada a la visión de una movilidad más limpia y eficiente, además de buscar ciudades autosostenibles como en otras latitudes mundiales donde se prioriza la circulación peatonal y/o a través de la bicicleta. Esta proyección a futuro requiere de una infraestructura acorde al uso proyectado, con conexión total en todo el territorio y facilidades ligadas a incentivar la actividad física.

Es importante la constante supervisión de la población, para este caso la del Sector Suramérica, que facilite a través de las JAC (Junta de Acción Comunal) exigir a la Administración Municipal la intervención de la infraestructura urbanística acorde a las necesidades y usos del sector, además que es obligación de los dirigentes supervisar la totalidad del territorio para el cual fueron elegidos administradores del gasto.

## Capítulo 4. Conclusiones

Se obtiene la percepción de la comunidad usuaria de andenes peatonales en el Sector Suramérica, respecto al estado de la infraestructura actual y su percepción sobre el nivel de inversión municipal; lo anterior contrastado con los procesos administrativos y/o contratos que hasta la fecha se publican por la empresa ADELI en relación con la intervención de la infraestructura. Se establecieron los niveles de uso que le da la población a los andenes según necesidades laborales, deportivas o de ocio. Adicional se caracteriza el tipo de población usuaria según sean residentes, visitantes o usuarios por actividades laborales en los andenes del Sector Suramérica. Estos resultados pueden ser utilizados como base de datos para adelantar planes maestros de movilidad peatonal en el sector.

Adicional, se logra conocer la percepción de la población respecto a la señalización existente en los andenes peatonales para personas con limitaciones visuales y/o movilidad reducida, determinando el conocimiento del transeúnte respecto a las especificaciones técnicas que deben cumplir los espacios urbanísticos como obligación de inclusión.

El análisis sobre la percepción de la comunidad respecto al estado de la infraestructura urbanística en el Sector Suramérica es posible determinarlo como tendencia partiendo de los resultados obtenidos, pero sin duda requiere un sondeo constante durante más tiempo que permita conocer en mayor número las apreciaciones de los usuarios; lo anterior requiere de más tiempo de estudio y recursos para encuestar a la población usuaria.

Se aclara que a la fecha de elaboración del presente análisis, no se puede concluir si entre los planes de intervención a los andenes peatonales contemplados en el contrato 031 de 2023 se encuentran programadas las comunas 2 y 3 del Municipio de Itagüí porque el contrato actualmente está en ejecución con un porcentaje cercano al 64%; por lo anterior el nivel de percepción evaluado según las encuestas de los usuarios obedece a las condiciones actuales de la infraestructura Urbanística.

La población usuaria de los andenes peatonales en el Sector Suramérica en un porcentaje de 41% son residentes que utilizan el espacio urbanístico mayormente por actividades de cotidianidad en un 37% y por actividades laborales en un 30%. Adicional afirman utilizar los andenes con una periodicidad diaria en un 52%. Lo anterior permite corroborar la hipótesis planteada respecto al impacto en el uso de los andenes según el incremento poblacional en el sector, producto al desarrollo habitacional en los últimos 10 años con una valorización y comercialización en pro de mejorar los estándares de calidad de vida para la población de Itagüí.

La percepción identificada entre los encuestados tiene una tendencia hacia una leve inclinación por la insatisfacción respecto al estado de la infraestructura existente y el nivel de inversión de la administración municipal. De todas maneras los datos no son totalmente concluyentes y se identifica un gran porcentaje que manifiestan satisfacción por la inversión municipal destinada al mejoramiento de la movilidad peatonal.

La percepción de la comunidad usuaria de los andenes peatonales en el Sector Suramérica, respecto a la identificación de señales para las personas con dificultades visuales y movilidad reducida es concluyente en afirmar la existencia e identificación de estas que está muy ligado al manual urbanístico utilizado para la construcción de los espacios en toda el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, lo que hace varios años se convirtió en obligatorio para todos los contratos de urbanismo. Así mismo, la población usuaria manifiesta preocupación por la falta de control al espacio público identificando mesas en establecimientos comerciales y postes eléctricos que obstaculizan la circulación libre por los andenes.

En cuanto al estado de la infraestructura urbanística existente en el Sector Suramérica, se recomienda:

- Revisar la ejecución del contrato 031 de 2023 de la Empresa ADELI en cuyo alcance se encuentra la intervención de los andenes en la comuna 2 y 3 del Municipio de Itagüí, y que actualmente se encuentra en ejecución.

- Constatar durante los meses faltantes para culminar el año 2024, la publicación de contratos por parte de ADELI que puedan tener el alcance en cuestión.
- Finalizando el año 2024 concluir si se mejora o se programan mejoras en la infraestructura urbanística del Sector Suramérica; en caso de no ser favorable el análisis, realizar las peticiones del caso con la junta de acción comunal quien tiene la obligación de intermediar entre la comunidad y la administración municipal.

Para la circulación libre por los andenes peatonales del Sector Suramérica, se recomienda:

- Solicitar a la Oficina de Espacio Público afín al Municipio de Itagüí, la concientización para los locales comerciales que ocupan los andenes con mesas y sillas para su operación, de la importancia de garantizar la circulación libre.
- Elevar la petición a las Empresas Públicas de Medellín quienes son los encargados de operar las redes eléctricas del Sector Suramérica y deben realizar la actualización de la infraestructura, para este caso la reubicación de los postes que impiden la movilidad libre.

## Referencias

- Alcaldía de Itagüí. (s. f). *Informe Estadístico 2023*.  
<https://itagui.gov.co/uploads/micrositios/files/4e177-informe-estadistico-2023.pdf>
- Andrade S. y Chaparro V.I (2021). Relación cuantitativa entre atropellamientos y puentes peatonales en Chihuahua, México. *Revista INVI vol.37*, número (106), 121-149.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=25873766006>
- Arana F. (2021). Incidencia de la movilidad urbana en el crecimiento insostenible de la ciudad de Huancayo. *Arquitectura y Urbanismo, vol. XLII*, número (3), 112-117.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=376869567007>
- Birche M.E (2021). Diagnóstico de diseño y uso del espacio vial peatonal(2): aportes desde el paisaje para la ciudad de La Plata. *Urbano vol.24*, número (44), 58-59.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19869962006>
- Código Nacional de Tránsito Terrestre [CNTT]. Ley 769 de 2002. Artículo 1°. Agosto 6 de 2002. <https://www.mincit.gov.co/ministerio/normograma-sig/procesos-de-apoyo/gestion-de-recursos-fisicos/leyes/ley-769-de-2002.aspx>.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (s. f). *Censo Nacional de población y Vivienda 2018*. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivenda-2018/cuantos-somos>.

Ducharme E. (2023). Movilidad peatonal, sentidos del lugar y (des)territorialización en una periferia popular de la Ciudad de México. *Territorios Esp.* 49, 12927.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35777174008>

El Sol de Cuernavaca (2023). *Ser peatón en Morelos, un deporte de alto riesgo*. El Sol de Cuernavaca. <https://www.elsoldecuernavaca.com.mx/local/ser-peaton-en-morelos-un-deporte-de-alto-riesgo-10529773.html>.

Empresa Industrial y Comercial del Estado. (s. f). *Preguntas y Respuestas Frecuentes. ¿Qué hacemos en Adeli?*. [https://adeli.gov.co/sitio/preguntas\\_frecuentes](https://adeli.gov.co/sitio/preguntas_frecuentes).

Fernández – Garza A. y Hernández-Vega H. (2019). Estudio de la movilidad peatonal en un centro urbano: un caso en Costa Rica. *Revista Geográfica de América Central* , volumen (1), 62. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=451755940010>

Función Pública. (2020, septiembre 03). *Concepto 439141 de 2020 Departamento Administrativo de la Función Pública*.  
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=151468>.

Ley 2166 de 2021. Por la cual se deroga la Ley 743 de 2002, se desarrolla el Artículo 38 de la Constitución Política de Colombia en lo referente a los organismos de acción comunal y se establecen lineamientos para la formulación e implementación de la política pública de los organismos de acción comunal y de sus afiliados, y se dictan otras disposiciones. Diciembre 18 de 2021.  
[https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma\\_pdf.php?i=184758](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=184758).

Ley 769 de 2002 (2022). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Agosto 06 de 2002.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=5557>.

Pérez Porto, J. y Merino M. (2022). Espacio Público. En *Definición de*. Recuperado en febrero 11, 2024 de <https://definicion.de/espacio-publico/>.

Pérez Porto, J. y Merino M. (2022). Peatón. En *Definición de*. Recuperado en febrero 11, 2024 de <https://definicion.de/peaton/>.

Real Academia Española (2024). Peatón. En *Diccionario de la lengua española*. Recuperado en febrero 11, 2024 de <https://dle.rae.es/peat%C3%B3n>.

Real Academia Española (2024). Andén. En *Diccionario de la lengua española*. Recuperado en febrero 11, 2024 de <https://dle.rae.es/and%C3%A9n>.

Reynoso C. (2021). El Pasaje peatonal Lima de Puno (1994-1995) Una crónica de cómo fue su construcción e impacto. *Revista de Derecho vol.6*, número (2).

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=671870938001>

Rodríguez R.D, Martín S., Francisco J. (2022). Análisis e intervención urbana desde la perspectiva peatonal en Autlán de Navarro, Jalisco, México. *Arquitectura y Urbanismo, vol. XLII*, número (3), 4-17.

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=376875103002>

- Sánchez Y., Castillo L., Benavidez A., Santos O. y Marqués M. (2021). Análisis con enfoque de proyecto al proceso de elaboración de la ficha técnica de mantenimiento de infraestructura peatonal en centros históricos cubanos. *Revista de Arquitectura e Ingeniería de Matanzas, Cuba vol. 15*, número (1).  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193966527004>
- Semana (2022). *¡Bogotá abandonada! Denuncian que más de la mitad de los andenes se encuentra en regular o mal estado*. Semana.  
<https://www.semana.com/nacion/articulo/bogota-abandonada-denuncian-que-mas-de-la-mitad-de-los-andenes-se-encuentra-en-regular-o-mal-estado/202223/>.
- Tanikawa-Obregon K. y Paz-Gómez D.M (2021). El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: una visión para construir ciudades del futuro. *Boletín de Ciencias de la Tierra*, número (50), 33-38.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=169575355004>
- Zumelzu A., Barría T. y Barrientos-Trinanes M. (2020). Efectos de la forma urbana sobre la accesibilidad peatonal en barrios del Sur de Chile. *Arquitectura Revista vol.16*, 1-22. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193662824001>

## Anexos