



PLAN MAESTRO  
**RIO MAGDALENA**

**11**  
**Infraestructura y  
servicios públicos**



## Introducción

El presente apartado analiza la relación que tienen elementos de la estructura urbana con el río Magdalena, principalmente en el área correspondiente a la delegación Magdalena Contreras. La delimitación espacial de este componente obedece a dos razones principales.

El río Magdalena se encuentra completamente entubado en la delegación Álvaro Obregón, por lo que su análisis como un cauce entubado vinculado a espacios abiertos susceptibles de ser rescatados simbólicamente ya se realizó en apartado 9 (Espacios abiertos urbanos) y en el 10 (Espacio natural y rural). Este componente no proporciona elementos importantes para dicha finalidad.

En segundo lugar, la infraestructura urbana (especialmente en términos de vialidad y transporte) en la zona correspondiente a la delegación Coyoacán es sumamente compleja; cualquier modificación tendría repercusiones serias en su funcionamiento, lo que podría acarrear más perjuicios que beneficios. De esta manera, para la zona de los viveros de Coyoacán (sección donde el río recupera el cauce abierto) interesa más las acciones de saneamiento y reintegración paisajística del cauce al entorno. Los elementos propiamente urbanísticos poco aportan a estas tareas, aunque se mencionan ciertos elementos cuando se consideró relevante.

Los objetivos centrales del apartado radican en tener una caracterización detallada que permita generar propuestas en las siguientes etapas del proyecto para mejorar la accesibilidad y revertir la acumulación de residuos sólidos en el cauce y márgenes del río. Asimismo, se analiza la manera en que la ciudad lo incorpora a su dinámica en función de la infraestructura y el equipamiento existentes.



## 11.1 Accesibilidad

La accesibilidad urbana consiste en la posibilidad de los usuarios para llegar a un sitio deseado; sin embargo, no todas las rutas existentes son igualmente eficientes. Por ello, el presente apartado, pretende mostrar las rutas accesibles a la zona de estudio (de la cuenca del río Magdalena, especialmente en su zona urbana). Las rutas de acceso se han clasificado en primarias, secundarias y terciarias o locales, incluyendo la ruta de la ciclista.

Los principales puntos que se ocuparon para la calificación de la accesibilidad fueron:

- Transporte
- Señalización
- Ancho de las calles
- Equipamiento

Estos factores son fundamentales para comprender cómo funciona la accesibilidad, ya que cada uno genera un problema específico en el recorrido. Todo lo mencionado se traduce en tiempo y dinero. Los accesos al río los podemos encontrar desde peatonales, hasta vehiculares, todo ello depende de la comunicación y la forma en cómo fue expandiéndose la población dentro del contorno urbano.

Asimismo encontramos tramos que tienen veredas peatonales, que comunican a las personas con sus viviendas; sin embargo, hay tramos en donde la población ha construido en los límites del río impidiendo el acceso y la continuidad de la vereda. También algunos accesos son de forma visual ya que no hay modo de acercarse al río de forma física. En ciertos tramos la zona federal del río está invadida por bardas domiciliarias o pequeñas bardas construidas por seguridad de la población de conjuntos habitacionales.

En términos generales se puede afirmar que el río Magdalena presenta una accesibilidad sumamente precaria, ya que no ha existido una real integración del río al desarrollo urbano,



permaneciendo “oculto” y desvalorizado como elemento rector del surponiente de la ciudad.

### **11.1.1 Análisis de la accesibilidad primaria**

La delegación Magdalena Contreras cuenta con una vía de acceso principal que es la Av. México (avenida reconocida históricamente a nivel delegacional). Esta vialidad tiene señalización en algunas intersecciones, su traza ayuda a que la ruta no sea complicada. Incluso si el trayecto es realizado en fines de semana, días festivos y fuera de horarios escolares, el trayecto se vuelve agradable, ya que el tránsito vehicular no es pesado. Es necesario señalar las deficiencias que no hacen de esta ruta una excelente alternativa, entre las que destacan las siguientes:

- a) Existen equipamientos consecutivos y actividades comerciales (tianguis) que generan conglomeraciones,
- b) Los anchos de calles son insuficientes contando con carriles de 2-4, los cuales disminuyen en el trayecto,
- c) No toda la avenida cuenta con la señalización adecuada y si la hay en algunos casos no es visible,
- d) La deficiencia del transporte público empeora la circulación vehicular y,
- e) Caos vial en la realización de festejos religiosos.

### **11.1.2 Análisis de la accesibilidad secundaria**

La ruta que corresponde a este rubro, cuenta con transporte sin embargo este es escaso a pesar de que la Av. San Francisco y Luis Cabrera son importantes a nivel delegacional. La señalización es escasa, los sentidos de las calles son confusos para el visitante y el recorrido se vuelve complicado por la traza; sin embargo es una forma de llegar rápido ya que presenta poca acumulación de equipamientos. Goza de 2 a 6 carriles, los cuales disminuyen en el trayecto, provocando que la circulación sea de un carril por sentido



en la parte cercana al pueblo de La Magdalena. Es puntual señalar que el acceso a esta ruta es en el entronque de Luis Cabrera y Periférico.

### **11.1.3 Análisis de la accesibilidad terciaria**

Esta ruta es la que tiene una mayor interacción con el río Magdalena a lo largo de toda la delegación Magdalena Contreras. Sus deficiencias son notorias y no permiten una adecuada accesibilidad peatonal y/o vehicular al cauce debido a que las calles son angostas, se carecen de lugares adecuados para el estacionamiento vehicular provocando problemas de circulación peatonal, la traza es complicada dificultando cualquier tipo de recorrido cercano al cauce. El punto de acceso como las demás accesibilidades es por el Periférico y cuenta con poco equipamiento en el recorrido.

### **11.1.4 Ciclopista**

La ciclopista tiene un fácil recorrido y está vinculada a elementos urbanos de importancia histórica como la antigua estación del ferrocarril. El problema es que en ese punto la falta de planificación provocó que el recorrido ciclista se haga sobre el andador vehicular.

Uno de los principales problemas consiste en que la señalización es deficiente y presenta problemas de basura o cascajo, generando así un aspecto desagradable para la imagen urbana del recorrido y la seguridad del usuario. Como se pudo observar en todos los casos, los principales puntos de acceso a las rutas planteadas están localizados sobre el Boulevard Adolfo Ruiz Cortinez (Periférico). Si se desea tener acceso a la zona de estudio por zonas que rodean este espacio, es complicado debido a la topografía, falta de señalización, número de carriles, inseguridad presentada en las colonias colindantes y una mala comunicación de las delegaciones que se encuentran a los costados.



## 11.2 Vialidad

Se sabe que la estructura vial de la delegación Magdalena Contreras es compleja debido a las condiciones topográficas del terreno. Las barrancas existentes en la zona son serios problemas de comunicación y evitan el libre desplazamiento entre colonias. A lo anterior se añade el problema de los trazos irregulares de las calles, generando una desigualdad espacial en su estructura.

Otro problema identificado fue la mala división en los predios, lo que provoca calles angostas y en ocasiones sin banquetas. La mala señalización, la falta de continuidad de pavimento en zonas altas de la demarcación y la insuficiencia de las calles transversales, provocan una circulación más lenta en horas de máxima demanda.

Un aspecto importante en las intersecciones que repercute en el nivel de servicio es la semaforización, en las cuales se observa un problema básico: falta de sincronía de los que se encuentran localizados en los corredores, lo que genera congestión vehicular especialmente en los corredores más transitados.

La avenida Luis Cabrera es la única de importancia en cuanto a su trazo, cuenta con 6 carriles, camellón en medio, glorietas, plazas cívicas, retornos y semáforos. Atraviesa transversalmente la zona urbana, comunicando a las colonias del Cerro del Judío con el Periférico y es la única vía interior que conduce a la Delegación Álvaro Obregón. La Avenida San Jerónimo se une a la Avenida Potrerillo y San Bernabé, formando un circuito que atraviesa la Unidad Independencia, el Puente del Rosal y San Bernabé Ocoatepec, para regresar al Periférico por Avenida Toluca. La Avenida Álvaro Obregón continúa con el nombre de Camino a los Dinamos y en la colonia La Cruz se entronca con la Avenida Camino Real de Contreras que conduce al pueblo rural de San Nicolás Totolapan.





Esta última avenida comunica a su vez con diversas arterias de las colonias del Pedregal y Pedregal de Santa Teresa (Del. Tlalpan).<sup>1</sup>

### **11.2.1 Análisis de la vialidad primaria**

Los conectores primarios tienen la particularidad de alojar en su trayecto principalmente usos comerciales y de servicios, ya que su localización se ve favorecida por la cantidad de flujos vehiculares, así como de transporte público masivo y peatonales. La vialidad primaria presenta congestionamientos en horas pico, particularmente en las intersecciones, ya que la mayoría de estos no fueron diseñados para funcionar como tales.

Entre los problemas que presentan las vialidades están las reducidas secciones de arroyo vehicular, falta de sitios adecuados para el ascenso y descenso de pasaje, falta de señalamiento preventivo e informativo, falta de sincronización de semáforos, falta de regulación de estacionamientos, inadecuada integración a usos comerciales y de equipamiento, así como el deterioro de la superficie de rodamiento por el tránsito de transporte pesado.

Los sentidos de las vialidades primarias tienden a ser de doble circulación. Algunas cuentan con camellón para su delimitación, favoreciendo el flujo vehicular con ciertos lapsos de excepción en horas pico.

### **11.2.2 Análisis de la vialidad secundaria**

Las vialidades secundarias presentan una falta de conectividad con las vialidades primarias debido a la traza de la delegación, ya que muchos tramos quedan de manera indefinida y sin ningún destino por la falta de planificación en la estructura vial y la presencia de los asentamientos irregulares. En cuanto a los usos de suelo de

---

<sup>1</sup> La Magdalena Contreras, vialidad, septiembre 2007, <<http://www.mcontreras.df.gob.mx/servicios/transporte.html>>.



estas vialidades, es común que se mezclen el uso comercial y el habitacional.

Esta situación complica el flujo vehicular, por lo que se encuentran casos en los que no se dispone de pavimentos en buen estado. También es posible apreciar que en muchos casos las especificaciones de secciones y pendientes longitudinales se encuentran fuera de las normas mínimas establecidas por las vialidades urbanas, propiciando situaciones riesgosas para los usuarios.

La mayoría de las vialidades secundarias es de doble sentido, algunos de ellos resultan confusos debido a que las calles no tienen señalada la dirección de las calles para el tránsito vehicular.

### **11.2.3 Análisis de la vialidad terciaria o local**

Las calles locales o terciarias en ocasiones presentan déficit de pavimentos dentro de la delegación. Al igual que en vialidades secundarias, las especificaciones de secciones y pendientes no cumplen con las normas mínimas, sobre todo en las colonias populares y en los asentamientos irregulares. Estas vialidades favorecen el cambio de uso de suelo habitacional a comercial y servicios, para los cuales no fueron diseñadas estas vialidades.

En las vialidades peatonales existentes se identificaron varios problemas entre los que destacan: el ancho de las banquetas, estacionamientos improvisados que dificultan la circulación peatonal, falta de conexión, inexistencia de banquetas y escalinatas que dificulta el tránsito de personas de edad avanzada o con capacidades diferentes.

Las vialidades terciarias o locales son usadas en doble sentido, situación que complica el tránsito vehicular debido al ancho de las calles, la circulación de camiones con exceso de largo, así como por los vehículos estacionados a los costados.

La ciclopista resulta un medio por el cual la gente transita fácilmente, ya que no hay vehículos que impidan la libre circulación. En estas vías los problemas son: el confinamiento de basura y la inseguridad pública en ciertas zonas.





### 11.3 Transporte

Las rutas de transporte público dentro de la delegación se encuentran cubiertas por camiones y peseros. Es evidente que la delegación no dispone de una red completa debidamente identificada y preparada para la circulación de vehículos grandes de transporte o de carga que cumpla los siguientes términos:

- Geometría vial: radios de giro y visibilidad adecuada para estos vehículos.
- Dotación de equipamiento urbano: gasolineras, estaciones de servicio, demarcación de zonas de estacionamiento, etc.
- Dispositivos de seguridad: rampas de frenado de emergencia, reductores de velocidad.

La delegación cuenta con calles que son de pendiente prolongada, en las cuales se han dado casos en donde vehículos tanto público como particular se han quedado sin frenos sin una opción para minimizar el problema.

El sistema de transporte es deficiente, presentando carencias como el mal estado de las unidades, sobrecupo y el incumplimiento del reglamento de tránsito. Cabe señalar que debido a la falta de integración urbana del río Magdalena, el transporte público no cuenta con paradas estratégicas que faciliten el acceso peatonal al río en el área urbana.

Desde el punto de vista turístico, existe un transporte público que facilita el acceso del público visitante a los parajes de los dinamos. Si bien se cubre una necesidad de movilidad importante en el área, la unidad no hace uso de tecnologías sustentables por lo que es un factor de contaminación atmosférica, sonora y visual.

La falta de estacionamientos en el límite del suelo de conservación y el suelo urbano favorece que los visitantes prefieran utilizar sus vehículos particulares para acceder a los servicios ecoturísticos de los dinamos que hacer uso del transporte público.



#### **11.4 Manejo de residuos sólidos**

El confinamiento de residuos sólidos en las márgenes y el cauce del río Magdalena es uno de los problemas más evidentes en el área urbana. El problema radica en la falta de cultura ambiental de los vecinos que consideran más fácil arrojar sus desperdicios al cauce o deshacerse de objetos medianos y grandes en las barrancas de la delegación. No hay una educación en distintos niveles (formal e informal) que permita a la población conocer la importancia de separar la basura y valorar los servicios ambientales que puede ofrecer el río Magdalena en el área urbana si este permanece limpio. En ese aspecto falta un sentido de apropiación simbólica de los vecinos con respecto al río para que ellos sean los primeros vigilantes y sancionadores morales de todas aquellas personas que arrojen sus desperdicios al cauce o los acumulen en las márgenes.

Por otro lado, el problema del manejo de residuos sólidos en el Distrito Federal es estructural y abarca desde la separación de la basura hasta la política de manejo y reciclamiento. Este problema estructural se expresa de manera particular en la delegación Magdalena Contreras debido a la topografía y a las calles estrechas próximas al cauce que dificultan el paso de los vehículos recolectores en la demarcación.

Actualmente la delegación Magdalena Contreras está implementando un programa piloto de recolección separada en tres rutas, impulsada por la creación de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal. Hasta la fecha no se han tenido los avances deseados por las características anteriormente señaladas.

Este problema es central si se busca recuperar los espacios abiertos aledaños al río Magdalena.

El subcomponente utiliza la información estadística disponible a nivel delegacional y está complementada con trabajo de campo que analiza el problema de los residuos sólidos de manera más concreta en las proximidades y cauce del río Magdalena.



### 11.4.1 Zonas de separación de residuos inorgánicos y orgánicos

El programa de recolección de basura separada en la delegación Magdalena Contreras beneficia a colonias aledañas al cauce del río Magdalena, entre las que se encuentran:

**Cuadro 2**  
SEPARACIÓN DE BASURA EN COLONIAS

Colonias donde se aplica la separación de basura dentro de la Delegación La Magdalena Contreras
Barrio de las Calles
La Concepción
La Cruz
La Guadalupe
Plazuela del pedregal
Pueblo san Nicolás
Totolapan
San jerónimo Lídice
Santa Teresa

**Fuente:** Dirección General de Medio Ambiente y Ecología, Delegación, La Magdalena Contreras, 2007.

La delegación lleva años implementando programas para la recolección de basura, tratando de generar consciencia en la población en el tema de la separación de la basura y en desecho cívico de basura que va desde muebles hasta cascajo. Sin embargo, la estrategia de comunicación y difusión ha presentado fallas, situación que se debe tomar en cuenta para la creación de algún nuevo programa. Es frecuente que los ciudadanos desconozcan el horario de recolección de residuos y de operación de los programas, así como los camiones recolectores no cumplan con el horario establecido confundiendo a la población y favoreciendo que ésta deje la basura en la vía pública.

Los programas existentes en la materia son:

- *Llegando a casa.*



- *Domingo limpio.*
- *Con trabajo sin trebejos.*
- *Nuestros dinamos siempre limpios.*(especialmente para el área natural de los dinamos)
  - Dando, dando, vamos reciclando.
  - Oficina limpia.
  - *Escuela limpia.*
  - *Un sábado en tu colonia.*

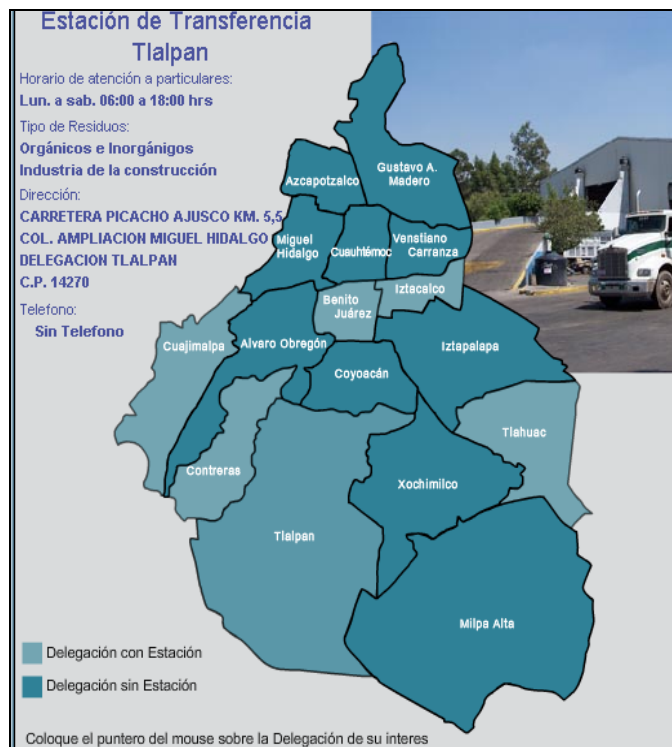
El tipo de basura recolectada dentro del perímetro delegacional corresponde a un 70% orgánica y un 30% inorgánica, debido a que la jurisdicción cuenta con una gran cantidad de suelo de conservación y espacios arbolados.

La basura que se acumula con mayor frecuencia en el cauce del río Magdalena corresponde a desechos inorgánicos, en su mayoría son: botellas de plástico, latas de aluminio, botellas de vidrio y bolsas de plástico de todo tipo. A estos residuos se le anexa los drenajes de las viviendas en la zona urbana que arrojan sus desechos sólidos al río.

### 11.4.2 Mención de Zonas de Transferencia

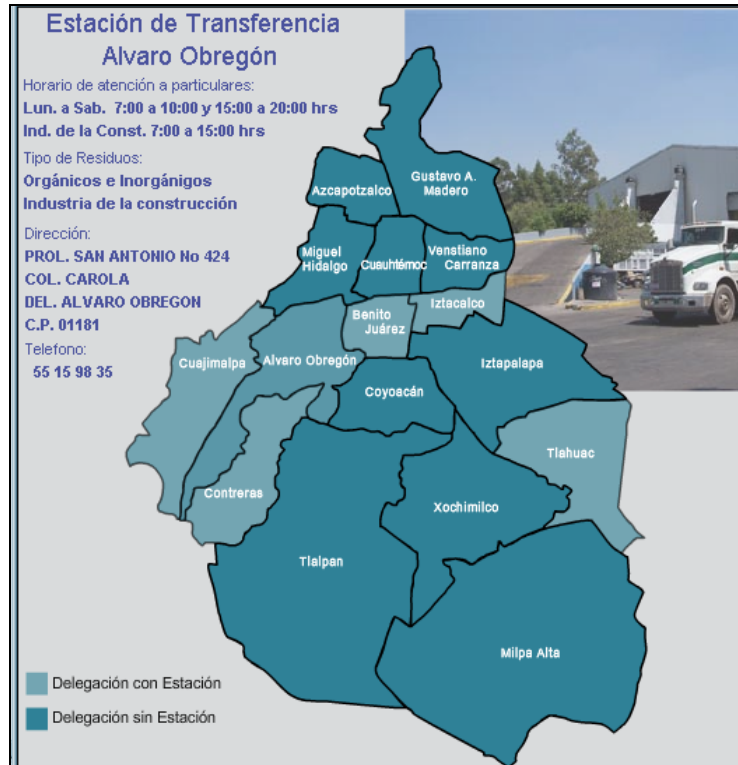
La delegación Magdalena Contreras no cuenta con zona de transferencia, por lo que las unidades realizan el tiro de residuos sólidos en las transferencias de Tlalpan y Álvaro Obregón, que se encuentran operadas por la Dirección General de Servicios Urbanos del Gobierno del Distrito Federal.

**Figura 1**  
ZONAS DE TRANSFERENCIA. TLALPAN



Fuente: Pagina de la Dirección General de Servicios Urbanos del Gobierno del Distrito Federal.

**Figura 2**  
ZONAS DE TRANSFERENCIA. ÁLVARO OBREGÓN



Fuente: Pagina de la Dirección General de Servicios Urbanos del Gobierno del Distrito Federal.

### 11.4.3 Basura generada anualmente en las proximidades del río Magdalena

La basura que se recolecta en el en las márgenes del río Magdalena en el área urbana es principalmente de tipo inorgánica, la cual es dejada en el lugar por visitantes, transeúntes y pobladores. Cabe señalar que la concentración de basura aumenta en días festivos, mercado sobre ruedas y ceremonias.

Cabe señalar que parte de la basura de tipo orgánica que se encuentra en el cauce es causada por la vegetación que hay en las márgenes.



La información estadística sobre los residuos sólidos en las proximidades del río Magdalena corresponde a la cantidad de basura recolectada por el personal de limpieza de manera mensual. Se carece de información para el primero y último mes del año 2007 que fue la base de datos asequible en el momento de la investigación.

**Cuadro 2**

**BASURA GENERADA EN LAS PROXIMIDADES DEL RÍO MAGDALENA**  
(2007)

Mes	Toneladas de basura
Enero	-----
Febrero	11
Marzo	31
Abril	51
Mayo	35
Junio	78
Julio	80
Agosto	100
Septiembre	52
Octubre	187
Noviembre	45
Diciembre	-----
<b>Total</b>	<b>670</b>

**Fuente:** Roberto Rivera López, J.U.D. de Parques y Jardines, La Magdalena Contreras, 2007.

Se identificaron varios puntos de acumulación de residuos sólidos en el área urbana del río Magdalena. Esta situación es grave no solo por el aspecto visual desagradable y el impacto ecológico a los ecosistemas acuáticos, sino porque su acumulación provoca el aumento del cauce y es causa potencial de desbordamientos e inundaciones en ciertas zonas.

Uno de los puntos más críticos identificados en el campo es la barranca de Texmaloya, la cual presenta severos problemas de contaminación. La insuficiencia del diámetro de la tubería de drenaje



propicia su desbordamiento la mayor parte del año, situación que favorece el arrastre de desechos sólidos al río en la zona de entronque de la calle Zacatecas y en la parte posterior del Conjunto Residual Santa Teresa. La limpieza de la barranca se realiza en los meses de mayo, agosto y diciembre. Esta tarea está a cargo de la Unidad Departamental de Mantenimiento de Arbolado Urbano y Barrancas. Esta unidad presenta problemas de equipo y personal, los cuales resultan insuficientes para el grado de contaminación de la barranca.<sup>2</sup>

Se identificaron zonas en donde el procedimiento de limpieza consistía en juntar la basura en ciertos puntos. El procedimiento facilita la recolección de los desechos siempre y cuando se realice el mismo día; empero, se observó que la recolección se posterga, lo que aumenta la contaminación visual del entorno, provoca la aparición de fauna feral y mal olor.

#### **11.4.4 Rutas de Limpia**

La delegación Magdalena Contreras genera al mes aproximadamente un promedio de 1800 a 2000 toneladas de basura recolectada en el barrido manual de calles y avenidas. En el caso de la recolección domiciliaria se junta la cantidad que va de 10500 a 11000 toneladas promedio por mes (este rubro considera la recolección domiciliaria y el retiro de montones de residuos de la vía publica). La delegación también se encarga de recolectar la basura de todas las escuelas y equipamientos.

---

<sup>2</sup> Mario Alberto Segura Vega, J.U.D. Mantenimiento de Arbolado Urbano y Barrancas, La Magdalena Contreras, 2007.

### 11.4.5 Barrido Manual

El servicio del barrido manual es diario y se realiza en horarios de madrugada. La basura se recolecta en tambos y posteriormente es recogida por los camiones que laboran por la zona. El equipo de trabajo del personal se guarda en lugares cercanos a su área designada, en ocasiones en pequeños fraccionamientos o donde haya gente les da permiso. En la siguiente tabla se observa el kilometraje recorrido de los barrenderos dentro del área de estudio.

**Cuadro 3**

**BARRIDO MANUAL DISTANCIAS**

Vialidades	Distancia (m)	Porcentaje
**Total en la Delegación	274,000	100%
Barrido Manual en la Delegación	173,604	63.3%
Barrido de las colonias a los costados del río	12,221.3	4.46%
Promedio	1527.6625	

**Fuente:** Entrevista a Lic. Álvaro Heras Ramírez, J.U.D. de SIG Ambiental, Delegación La Magdalena Contreras. <sup>3</sup>

La delegación cuenta con una plantilla de personal que realiza el servicio de barrido manual el cual es de 99 trabajadores de base y 20 trabajadores eventuales. Se identificó el cobro del personal por aceptar la basura domiciliaria en horarios más accesibles que el de las rutas recolectoras, situación que favorece la acumulación nocturna de residuos en ciertos puntos cercanos al río.

<sup>3</sup> Nota: No se incluyen.- Lateral de periférico, ciclovía y carretera a los Dinamos, Pedregal 2 es particular, U:H: Santa Teresa es particular, Conj Res Santa Teresa es particular, Plazuela del pedregal se une con barrio las calles.



### **11.5 Establecimientos Generadores de Concentración de Población y principales equipamientos**

Los elementos generadores de actividades a gran escala son los equipamientos y las unidades habitacionales, ya que son factores importantes en la movilidad de población local y foránea.

Uno de los principales establecimientos de concentración poblacional es el edificio delegacional de Magdalena Contreras, el cual se había ubicado originalmente en la zona del pueblo de la Magdalena debido a que era un lugar estratégico para registrar y recibir la mercancía traída de Toluca.

Otros grandes concentradores de población son los conjuntos habitacionales. En el área de estudio destacan la Unidad Independencia, Pedregal II y el Conjunto Residencial Santa Teresa, entre otras de menor tamaño. Estos conjuntos generan la necesidad de equipamiento destinados a servir a la población, la cual requiere cada vez más de equipamientos especializados.

El desarrollo urbano que no ha integrado el río como elemento central del paisaje urbano se refleja en los conjuntos habitacionales aledaños al río. En esas zonas se carece de áreas de paseo o recreo que favorezca la interacción entre el río y los condóminos; de hecho hay zonas que de acceso restringido limitan aún más el paso por el río.

Uno de los principales problema con el que enfrenta la delegación vinculado a los equipamientos y el tránsito vehicular ocurre en los horarios de entrada y salidas de las escuelas. En esos horarios se crean congestionamientos severos que pueden parar totalmente el tránsito, ya que algunas escuelas se encuentran en calles angostas fáciles de saturar por la acumulación de peatones y el doble sentido en la circulación vial.

Otros equipamientos que generan problemáticas vehiculares son las clínicas, centros de salud y hospitales. En este rubro destaca el Hospital Ángeles a la hora de visitas, ya que genera una reducción de carriles e interrumpe el tránsito por el acceso controlado al edificio. Como generador de empleo en la zona se encuentra asociado al descenso y ascenso de transporte público en la entrada



principal, la cual no es una parada oficial para tales fines. Otro equipamiento que provoca un caos vial es el verificentro ubicado sobre la avenida México, en la colonia La Cruz, entorno al cual se hace una fila de automóviles en los últimos días de verificación.

Al igual que los conjuntos habitacionales, el equipamiento urbano desaprovecha el potencial del río, no hay una comunicación entre los equipamientos y el cauce como un detonador de posibilidades para una nueva movilidad (peatonal o ciclista) y para espacios de espera o descanso dirigida a los ciudadanos o usuarios temporales de tales equipamientos. Esta desarticulación es comprensible por la imagen deteriorada del paisaje que caracteriza a las márgenes del río Magdalena en el área urbana que desfavorece la atracción de población.