

CONSTRUYENDO CIUDAD:
PEREIRA PARAÍSO NATURAL Y CÍVICO

VALENTINA LONDOÑO GRISALES

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de Arquitecto

Asesor. Arq. GUILLERMO GUTIÉRREZ MORALES

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
PEREIRA
2019

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a mis padres y hermana: Paula A. Grisales, Manuel S. Londoño y Mariana Londoño por ser el apoyo y fortaleza en momentos de dificultad y debilidad, por confiar y creer en mis expectativas. De igual manera extiendo mis agradecimientos a mis compañeros de trabajo por convertir este proceso de formación en una experiencia enriquecedora intelectual y moralmente valiosa. Finalmente agradezco a la Universidad Católica de Pereira y a los docentes que compartieron su conocimiento a lo largo de mi preparación como arquitecta.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	11
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
3. JUSTIFICACIÓN	16
4. OBJETIVOS	18
4.1 OBJETIVO GENERAL.....	18
4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	18
5. MARCOS.....	19
5.1 MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL	19
5.2 MARCO REFERENCIAL.....	20
6. METODOLOGÍA.....	21
6.1 FASE I: IDENTIFICACIÓN	21
6.1.1 Categorías proyectuales de planificación:	21
6.1.1.1 Categoría Geografía.....	21
6.1.1.2 Categoría Paisaje	21
6.1.1.3 Categoría Sociedad	21
6.1.1.4 Categoría Morfología	22
6.1.1.5 Categoría Infraestructura	22
6.1.1.6 Categoría Arquitectura	22
6.1.2 Sistematización de información por subcategorías	22
6.1.3 Sistematización de información por categorías.....	23
6.2 FASE II: DIAGNOSTICO.....	30
6.2.1 Criterios de valor	30
6.2.2 Criterios de intervención.....	32
6.3 FASE III: PROPUESTA.....	34
6.3.1 Modelo de Ocupación Territorial	34
6.3.2 Sistemas de conectividad	38
6.3.3 Proyectos estratégicos (P.E).....	44
6.3.4 Proyecto plan piloto	62
6.3.5 Relaciones.....	94
7. PROYECTO ARQUITECTÓNICO	97

7.1 Metodología	97
7.1.1 Justificación.....	97
7.1.2 Objetivo general.....	98
7.1.3Objetivos específicos	98
7.1.4 Hipótesis	98
7.1.5 Concepto: Gruta 21	99
7.2 Memoria proyectual	99
7.2.1 Operaciones formales	99
7.2.3 Necesidades del proyecto / necesidades funcionales y biológicas	100
7.2.4 Zonificación / espacios privados, públicos y de servicios	100
7.2.5 Normativa / reinterpretación y aplicación.....	101
7.2.6 Sistema portante.....	102
7.3 Desarrollo del proyecto arquitectónico	102
7.3.1 Visuales / dirección de los módulos.....	102
7.3.2 Miradores.....	103
7.3.3 Jerarquía volumétrica	104
7.3.4 Circulaciones	105
7.3.5 Cortes urbanos.....	105
7.4 Planimetría	106
7.4.1 Planta primer piso.....	106
7.4.2 Planta segundo piso.....	107
7.4.3 Plano de cubiertas	108
7.4.4 Cortes Arquitectónicos	108
7.4.5 Fachadas.....	109
8. CONCLUSIONES	111

TABLA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Mapa de Ubicación geográfica	11
Ilustración 2 Matriz para la sistematización de información por subcategorías	23
Ilustración 3 Matriz para la sistematización de información por categorías	24
Ilustración 4 Plano síntesis por categorías	29
Ilustración 5 Matriz sistematización de información de criterios de valor	30
Ilustración 6 Matriz sistematización de información de criterios de intervención	33
Ilustración 7 Gráfico corredores ambientales	39
Ilustración 8 Gráfico corredores urbanos	40
Ilustración 9 Gráfico interactividad	41
Ilustración 10 Gráfico circunvalar	42
Ilustración 11 Gráfico sistemas integrados	43
Ilustración 12 Plano Modelo de Ocupación Territorial	44
Ilustración 13 Gráfico concepto P.E río Otún	45
Ilustración 14 Plano P.E río Otún	46
Ilustración 15 Gráfico P.E río Consota	47
Ilustración 16 Plano P.E río Consota	47
Ilustración 17 Plano y gráfico P.E eje ambiental Canceles	49
Ilustración 18 Plano y gráfico concepto P.E eje ambiental Batallón	51
Ilustración 19 Gráfico concepto P.E ejes longitudinales	52
Ilustración 20 Plano P.E ejes longitudinales	53
Ilustración 21 Gráfico concepto P.E ejes transversales	54
Ilustración 22 Plano P.E ejes transversales	54
Ilustración 23 Gráfico concepto P.E movilidad	57
Ilustración 24 Plano P.E movilidad	57
Ilustración 25 Gráfico concepto P.E nodos	59
Ilustración 26 Plano P.E nodos	60
Ilustración 27 Gráfico concepto P.E cinturón verde	61
Ilustración 29 Plano categoría geografía	64
Ilustración 30 Plano categoría paisaje	65
Ilustración 31 Plano categoría sociedad	68
Ilustración 32 Plano categoría morfología	69
Ilustración 33 Plano categoría infraestructura	70
Ilustración 34 Plano categoría arquitectura	73
Ilustración 35 Gráfico concepto plan piloto	77
Ilustración 36 acercamiento transporte público	79
Ilustración 37 acercamiento boulevard ciudad victoria y Egoyá	80
Ilustración 38 acercamiento conexión avenida sur	80
Ilustración 39 acercamiento isla generada en la av. sur	81
Ilustración 40 acercamiento av. Belalcazar	81
Ilustración 41 acercamiento barrio Olaya	82
Ilustración 42 acercamiento soterramiento calle 21	82
Ilustración 43 acercamiento soterramiento carrera 13 y 14	83

Ilustración 44 acercamiento recuperación museo.....	83
Ilustración 45 acercamiento conjuntos cerrados	84
Ilustración 46 acercamiento carrera 1 potencial paisajístico.....	84
Ilustración 47 acercamiento coliseo menor y colegio Carlota Sánchez.....	85
Ilustración 48 acercamiento vía crucis	85
Ilustración 49 acercamiento re densificación de vivienda av. del río.....	86
Ilustración 50 acercamiento re organización barrio Pereira y Mejía Robledo.....	86
Ilustración 51 acercamiento re organizar calle 21	87
Ilustración 52 acercamiento remate paisajístico barrio providencia.....	87
Ilustración 53 acercamiento reubicación barrio Esneda	88
Ilustración 54 acercamiento recuperación ambiental y espacio público barrio Esneda	88
Ilustración 55ío acercamiento recuperación paisajística y ambiental av. del río	89
Ilustración 56 acercamiento peatonalización carreras 6 - 7 -8.....	89
Ilustración 57 acercamiento peatonalización calle 19 - 24.....	90
Ilustración 58 acercamiento centros de manzana	90
Ilustración 59 acercamiento integración del espacio público centro comercial la 14.....	91
Ilustración 60 acercamiento planteamiento de telesillas	91
Ilustración 61 acercamiento planteamiento del tranvía	92
Ilustración 62 acercamiento planteamiento tranvía circunvalar.....	92
Ilustración 63 acercamiento planteamiento tele sillas calle 19.....	93
Ilustración 64 acercamiento tranvía av. del río	93
Ilustración 65 acercamiento soterramiento av. del río	94
Ilustración 66 Operaciones formales.....	99
Ilustración 67 necesidades del proyecto.....	100
Ilustración 68 zonificación	100
Ilustración 69 Normativa	101
Ilustración 70 Reinterpretación de normativa.....	101
Ilustración 71 sistema portante	102
Ilustración 72 Visuales.....	102
Ilustración 73 Jerarquía volumétrica.....	104
Ilustración 74 circulaciones	105
Ilustración 75 Planta primer piso.....	106
Ilustración 76 Planta segundo piso	107
Ilustración 77 Plano de cubiertas.....	108
Ilustración 78 Corte A - A´	108
Ilustración 79 Corte B - B´	109
Ilustración 80 Corte C - C´	109
Ilustración 81 Render.....	110

RESUMEN

El presente documento expone el proceso desarrollado en la optativa planificación y proyectos estratégicos para una nueva ciudad, en la cual se usó la metodología de lo general a lo particular, estableciendo unas etapas claras donde se analiza la ciudad por medio de categorías proyectuales ,donde se sintetiza el análisis que arroja , potencialidades y fortalezas, lo que lleva a un planteamiento posterior de un Modelo de Ocupación territorial ,desarrollado bajo una visión sistémica donde se establecen sistemas que interactúan entre sí y cumplen una función dentro del gran sistema urbano ,dejando así una guía de proyección del territorio donde se desarrolla el plan piloto con el fin de medir la eficacia del planteamiento urbano, que finaliza con un proyecto arquitectónico inscrito en todo el planteamiento urbano, que debe responder y solucionar la fragmentación encontrada en el territorio ,solucionándola desde distintos ámbitos.

Palabras Claves: Planificación Urbana, Desarrollo Urbano, Análisis de Datos, Diseño Urbano.

ABSTRACT

The present document exposes the process developed in the optional planning and strategic projects for a new city, in which the methodology of the general to the particular was used, establishing clear stages where the city is analyzed through project categories, where synthesizes the analysis that throws, potentialities and strengths, which leads to a subsequent approach of a Territorial Occupation Model, developed under a systemic vision where systems are established that interact with each other and fulfill a function within the large urban system, thus leaving a guide of projection of the territory where the pilot plan is developed in order to measure the effectiveness of the urban approach, which ends with an architectural project inscribed in the whole urban approach, which must respond and solve the fragmentation found in the territory.

Key words: Urban planification, Urban Development, analysis of data, Urban Design.

RESUMO

O presente trabalho expõe o processo desenvolvido no planejamento opcional e projetos estratégicos para uma nova cidade, na qual foi utilizada a metodologia do geral para o particular, estabelecendo etapas claras onde a cidade é analisada através de categorias de projetos, onde sintetiza a análise que lança, potencialidades e pontos fortes, o que leva a uma abordagem subsequente de um Modelo de Ocupação Territorial, desenvolvido sob uma visão sistêmica onde se estabelecem sistemas que interagem entre si e cumprem uma função dentro do grande sistema urbano, deixando assim um guia de projeção do território onde o plano piloto é desenvolvido para medir a efetividade da abordagem urbana, que termina com um projeto arquitetônico inscrito em toda a abordagem urbana, que deve responder e solucionar a fragmentação encontrada no território, resolvendo-o de diferentes.

Palavras chave: Planejamento urbano, Desenvolvimento Urbano, Análise de dados, Design Urbano.

GLOSARIO

Planificación: 1.*f.* acción de planificar, 2.*f.* Plan general, metódicamente organizado y frecuentemente de gran amplitud, para obtener un objeto determinado, tal como el desarrollo armónico de la ciudad, el desarrollo económico, la investigación científica, el funcionamiento de una industria, etc.

Paisaje: *f.* El paisaje urbano, también conocido como espacio urbano, es aquel que distingue a los núcleos urbanos o ciudades de los rurales o periurbanos. Se caracteriza por una alta densidad de población, un conjunto de infraestructuras para satisfacer las peculiaridades de la vida urbana, una arquitectura característica, y por albergar actividades del segundo y tercer sector de la economía principalmente, que no del primero, propio del espacio rural.

Morfología: *f.* La morfología es la forma externa de las ciudades. Esta se ve influenciada por el emplazamiento y la situación.

Arquitectura: *f.* se encarga de modificar y alterar el ambiente físico para satisfacer las necesidades del ser humano.

Fragmentación: 1.*f.* acción de fragmentar, 2.*f.* irrupción de discontinuidades en zonas que antes presentaban vegetación continua. Con la fragmentación, el hábitat se convierte en un conjunto de fragmentos que aparecen aislados entre sí y desconectados.

Ocupación territorial: 1.*f.* acción de ocupar, 2.*f.* la forma en que los seres humanos ocupan el territorio expresa como es su sistema económico, su cultura y cómo se relacionan con la naturaleza. Los procesos de ocupación territorial varían a lo largo del tiempo, pues cada sociedad usa los recursos y transforma el territorio de una manera diferente.

Geografía: *f.* ciencia que trata de la descripción de la superficie de la tierra en su aspecto físico, actual y natural o como lugar habitado por la humanidad.

Sociedad: *f.* conjunto de personas, pueblos o naciones que se relacionan entre sí y conviven bajo normas comunes con determinadas reglas de organización jurídica y consuetudinarias, y que comparten la misma cultura o civilización en un espacio o tiempo determinados

Infraestructura: *f.* conjunto de elementos, dotaciones o servicios necesarios para el buen funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera.

Sistema: *m.* conjunto de cosas que relacionadas entre sí ordenadamente contribuyen a determinado objeto.

Conectividad: *f.* en diversas especialidades, capacidad de conectarse o hacer conexiones.

Modelo: *m.* arquetipo o punto de referencia para imitarlo o reproducirlo.

Urbano: *m.* Hace referencia a todos los dinámicas o procesos que se realizan en torno a la ciudad.

Ciudad: *f.* es un asentamiento de población con atribuciones y funciones políticas, administrativas, económicas y religiosas, a diferencia de los núcleos rurales que carecen de ellas, total o parcialmente.

1. INTRODUCCIÓN

Este documento se construye a partir de un ejercicio de reflexión desarrollado por el equipo de trabajo que se desenvuelve en el marco de la optativa “Planificación y proyectos estratégicos para una nueva ciudad” siendo esta la premisa que marca el rumbo de dicha investigación, tomando la ciudad de Pereira Capital de Risaralda como objeto de estudio, esta se encuentra localizada en el región centro-occidente de Colombia, con una ubicación privilegiada en el centro del triángulo de oro ,cuenta con dos principales fuentes hídricas, río Otún y Consotá, y áreas de importancia eco sistémica que han sido fundamentales para el desarrollo urbano de la ciudad.

Ilustración 1 Mapa de Ubicación geográfica



Fuente: Editado por el autor

Se decide abordar la ciudad de Pereira desde una visión sistémica por medio de 6 categorías las cuales son geografía, paisaje, sociedad, morfología ,infraestructura y arquitectura que permitan descomponer la ciudad con un fin metodológico de sistematizar el análisis proyectual , pero manteniendo el entendimiento de la ciudad como un todo, un conjunto de elementos donde cada uno de estos se interrelacionan , siendo la historia el valor fundamental que transversaliza el desarrollo de cada una de las categorías , el cual permite darle sentido a la ciudad entendiéndola desde su transformación y los elementos que han influido en este fenómeno inevitable del cambio.

Partiendo del análisis y los hallazgos encontrados se logran concretar varias etapas, en la primera se plantea un Modelo de ocupación Territorial¹ donde se condensan todas las visiones de los integrantes del curso, con el fin de proyectar un planteamiento que sirva de guía para todos los desarrollos urbanísticos que se den en la ciudad, dotando en primera instancia a este planteamiento de una base conceptual enfocada en la visión sistémica, La teoría General de Sistemas², acuñada por el biólogo Ludwig Von Bertalanffy³ donde se aplica en los organismos y en los sistemas artificiales, su aplicabilidad en torno al pensar la ciudad, consiste en entenderla como un todo, conformada por componentes que se relacionan y son interdependientes.

Dichos componentes llevan a la segunda y tercera etapa, en la cual se realiza el planteamiento de los sistemas que conformen dicho MOT, los cuales a su vez son conformados por proyectos estratégicos. Los sistemas planteados son: El Sistema Corredores Ambientales que está conformado por el río Otún y Consotá, los ejes ambientales del Batallón San Mateo y el cerro Canceles. Estos cumplen dentro del sistema, la función de estructurar la ciudad de Pereira integrando en una escala macro todo el casco urbano y a su vez con los municipios aledaños.

El Sistema de corredores conformado por corredores longitudinales y transversales cumplen la función de conectividad a una escala urbana, sistema interactividad conformado por red de nodos y movilidad que cumplen la función de integrar los demás sistemas, y por último el sistema circunvalar conformado por el cinturón, que cumple la función de elemento de transición entre la zona urbana y rural.

Todo este planteamiento urbano se desarrolla con el fin de lograr una integración de la ciudad en todos los ámbitos y que los desarrollos que se den en ésta se proyecten bajo una guía, que no partan desde cero, sino que ya se tengan unos principios como guía de navegación en la planeación del territorio, permitiendo que cada proyecto, intervención o renovación, entre otros, que se desee

¹ En el presente documento cuando se haga referencia al modelo de ocupación territorial se hará como MOT.

² En el presente documento cuando se haga referencia a la teoría general de los sistemas se hará como TGS.

³ Karl Ludwig Von Bertalanffy (Viena 1901- Nueva York 1972) Fue un biólogo y filósofo austriaco reconocido fundamentalmente por el desarrollo de su teoría general de los sistemas.

ejecutar en la ciudad, estén dentro de unos lineamientos claros que aseguren que la ciudad se vaya desarrollando de una manera coherente e integral.

Siguiendo estos lineamientos se desarrolla el plan piloto que pretende verificar la eficacia del MOT, dos ejes los cuales son el de la calle 19 y 24 ubicados en el centro tradicional de Pereira, pertenecientes al sistema de corredores urbanos, desarrollándose bajo el concepto de imanes urbanos que pretende atraer las actividades potenciales al eje bajo la función de conectividad e integración del territorio.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Bajo la propuesta de estudio planteada en la optativa, se busca determinar la formación de la ciudad y los hechos que han dado la realidad de la ciudad de Pereira, estudiar y examinar a lo largo del tiempo el territorio para plantear un nuevo modelo de ocupación, permitiendo proyectar una nueva ciudad que mejore la calidad de vida de sus habitantes.

El enfoque de la optativa parte de la premisa que la ciudad de Pereira necesita un cambio en su percepción, en su desarrollo y planificación, donde por medio de su análisis se determinen las falencias y potencialidades y que así se sustenten proyectos enfocados en generar una nueva ciudad.

Dentro de los hallazgos, se evidencia la fragmentación de la estructura urbana como la principal falencia ya que repercute en varios problemas más del territorio, teniendo como antecedentes los fenómenos de migración que se dieron principalmente en los años 50 y los cuales produjeron polos de crecimiento desarticulados del resto de la ciudad como la zona occidental la cual además posee una gran dependencia de la zona centro generando problemas en la movilidad.

Adicional a lo anterior se generó una las tendencias de ocupación en conjuntos cerrados desde la década de 1970 que junto algunas infraestructuras viales generaron vacíos urbanos y fragmentación en la estructura urbana, lo cual es evidente en zonas como la Av. Belalcázar, Av. Ferrocarril, Av. sur y en barrios como Centenario.

Por otro lado se establecieron a lo largo de la historia agrupaciones urbanas en zonas de importancia ambiental que no fueron planificadas dando como resultado los asentamientos informales y como consecuencia la degradación de ecosistemas y contaminación en las cuencas hídricas por una inadecuada ocupación del territorio, se evidencia en zonas de la Av. del Rio, el barrio Caracol la curva, Rocío, entre otros contaminando los dos ríos principales Otún y Consotá que a la vez generan una falta de apropiación del territorio por parte de la comunidad y así mismo la desigualdad social genera zonas vulnerables y limitantes tanto físicos como imaginarios.

De igual forma la concepción de ciudad se ha enfocado principalmente al vehículo motorizado dejando problemas en el sistema de movilidad y una necesidad cada vez mayor de infraestructura que se convierten en son limitantes en relación a la conectividad peatonal y alternativa.

Finalmente, una vocación indefinida y desconexión de los usos de suelos denota una fragmentación mayor de la ciudad, tanto a nivel físico como social. Por lo tanto, se evidencia una necesidad de establecer un plan de ocupación con el cual se puedan mejorar las condiciones de habitabilidad y funcionamiento de la ciudad de Pereira, buscando solucionar los conflictos identificados.

3. JUSTIFICACIÓN

El siguiente escrito busca plasmar el trabajo realizado dentro de la propuesta académica planteada en la optativa “Planificación y Proyectos Estratégicos para una Nueva Ciudad” en la cual se desarrollaron proyectos de ciudad partiendo de un análisis donde se identifican los conflictos y potencialidades de la ciudad de Pereira, debido que dentro de la propuesta académica se establece que la ciudad debe generar un cambio en la concepción y la forma en como se ha planificado.

En este trabajo se expondrán las problemáticas, potencialidades y situaciones que dieron pie a la realidad de la ciudad, denotando así, la importancia de abordar y desarrollar estrategias o proyectos, que den solución a las falencias identificadas y generen un aprovechamiento de las potencialidades existentes en el territorio, esto con el fin de consolidar y exponer la información recolectada, la cual pueda ser útil para las futuras investigaciones académicas.

Dentro de los descubrimientos que arrojó el análisis realizado, se evidencia la fragmentación de la estructura urbana como una de las falencias más relevantes, ya que repercute directamente sobre los problemas principales que posee el territorio.

En base a la investigación realizada acerca de toda la conformación territorial de la ciudad de Pereira se identifica la consolidación de polos de crecimiento en las periferias de la ciudad, las cuales generaron un crecimiento desarticulado y poco planificado, desarrollando a su vez una dependencia del centro tradicional y generando problemáticas en la movilidad de la ciudad, evidenciando así la poca planificación de una infraestructura la cual respondiera a las nuevas necesidades urbanas provocadas por los fenómenos de migración por los cuales atravesó el territorio.

Así mismo se evidencia la aparición de nuevas formas de ocupación del territorio, como lo son los conjuntos cerrados, que trajeron como consecuencia la fragmentación social y la pérdida de la identidad barrial; de igual manera el desarrollo de infraestructuras viales como la Av. De las Américas, la Av. Belalcazar y la Av. Del Ferrocarril generaron una fractura en toda la estructura urbana de la ciudad dejando residuos urbanos los cuales se convirtieron en zonas de peligro o en espacio público no efectivo.

También, se identificó como la consolidación de nuevas agrupaciones urbanas, entendidas como asentamientos informales sobre zonas de relevancia eco-sistémica, generaron un alto índice de contaminación sobre las fuentes hídricas y una degradación de los ecosistema, ocasionados por una incorrecta ocupación del territorio, ocasionando así la contaminación de las dos fuentes hídricas de la ciudad las cuales son el rio Otún y el rio Consota, lo que junto a las dinámicas de fragmentación urbana dada por los procesos de conformación no planificados y malas acciones urbanas, generan una desconexión del territorio no solo físicas sino también de carácter social.

En base a lo todo lo mencionando anteriormente, se sustenta la necesidad de establecer proyectos urbanos que estructuren la ciudad, para solucionar las problemáticas detectadas y se dé un aprovechamiento en cuanto a las potencialidades del territorio; de manera que las intervenciones de los proyectos puntuales generen un cambio en las condiciones en el territorio, siguiendo un mismo objetivo establecido en el modelo de ocupación, lo que al final dará como resultado la estructuración de este trabajo escrito donde se dé cuenta de todas las intervenciones realizadas en pro a la consolidación de una nueva ciudad planificada.

4. OBJETIVOS

4.1 OBJETIVO GENERAL

Realizar un documento que dé cuenta del proceso para el planteamiento territorial de la ciudad de Pereira, desde la formulación del modelo de ocupación territorial, partiendo de lo general a lo particular, abordando los sistemas que integran el MOT, los proyectos estratégicos que lo estructuran, el plan piloto y finalizando el proyecto arquitectónico puntual: centro de investigación y educación ambiental.

4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Recopilar información cronológica a través de categorías proyectuales: geografía, paisaje, sociedad, morfología, infraestructura y arquitectura.
- Analizar y sintetizar la información recopilada identificando problemáticas y potencialidades del territorio.
- Estructurar una propuesta urbana en donde se evidencie el proceso metodológico realizado para llegar a la formulación del equipamiento como hecho arquitectónico que integre el territorio de manera integral.

5. MARCOS

5.1 MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

Como fundamento del trabajo se abordan una serie de referentes que permitan la aplicabilidad dentro del planteamiento para el desarrollo de un modelo de ocupación territorial, reinterpretando el concepto de la teoría general de sistemas, la ciudad compacta y diversa frente a la urbanización difusa, direccionando la nueva forma de pensar la ciudad y adaptándola al territorio estudiado.

En primer lugar, para el desarrollo del modelo de ocupación territorial se ha tomado como referente conceptual La teoría General de Sistemas (TGS), esta teoría acuñada por el biólogo Ludwig von Bertalanffy (1901-1972), tiene un amplio campo de aplicación, sin embargo, es importante saber que sus raíces están en el área de los sistemas naturales, es decir en los organismos, y en los sistemas artificiales.

Mientras reconozcamos la relación entre estos, las dinámicas y organizaciones sociales, en esa medida, podemos abrir el campo de esta ciencia y aplicarla a distintos ámbitos de una manera correcta, dicha teoría se caracteriza por su desarrollo de una visión integrada donde la base fundamental son las relaciones entre los distintos elementos y los conjuntos que emergen de la relación entre estos, “elementos que guardan estrechas relaciones entre sí, que mantienen al sistema directo o indirectamente unido de modo más o menos estable y cuyo comportamiento global persigue, normalmente, algún tipo de objetivo” (Marcelo Arnold, 1998).

El contacto, la regulación, el intercambio y la comunicación a su vez son conceptos que fundamentan el concepto de sistema, desde una visión de la ciudad compacta, La ciudad compacta y diversa frente a la urbanización difusa, un texto desarrollado por salvador rueda, que expone que los componentes de la ciudad no son independientes los unos de los otros, pertenecientes al sistema urbano, este modelo de ciudad compacta se opone a la segregación espacial que se ha dado en las nuevas ciudades ,esa creación de espacios "exclusivos" que fragmentan la ciudad , creando un "puzzle" territorial, desconectando el tejido social y diluyendo el sentido que tiene la ciudad como una civis.

Es así como la teoría sistemática y de ciudad compacta son la base del entendimiento para desarrollar un modelo de ocupación territorial, donde se pretende plantear varios sistemas o

proyectos estratégicos que siendo elementos distintos responden a unos lineamientos y a un objetivo en común de unidad e integración.

5.2 MARCO REFERENCIAL

A partir del libro “diseño urbano adaptativo al cambio climático” de Osvaldo López Bernal y Adriana Patricia López Valencia, escogido como documento de apoyo para el primer y segundo semestre del 2018, se definen una serie de ítems para el desarrollo de una ciudad más equilibrada con el entorno natural, en donde resulta pertinente plantear unos lineamientos de diseño urbano para enfrentar una de las principales problemáticas que afrontan las ciudades latinoamericanas y ciudades en vía de desarrollo, como lo son los asentamientos informales, que en lugar de disminuir aumenta; siendo estas las zonas más afectadas por los cambios meteorológicos. El cambio del clima atribuido directamente o indirectamente a la actividad humana ha producido grandes afectaciones generalmente en asentamientos ilegales por ocupar, en su mayoría, áreas inundables o próximas a ríos, “aumentando su vulnerabilidad ante amenazas naturales antrópicas y exponiendo a las poblaciones más pobres”

En primer lugar, el objetivo fundamental del libro es relacionar los asentamientos ilegales con el desarrollo de una estructura urbana inexistente en estas zonas, en particular el contexto colombiano, adaptándose a los efectos naturales producidos por la actividad humana, mejorando:

La calidad del entorno natural

El confort ambiental urbano

Calidad de vida de la población

6. METODOLOGÍA

6.1 FASE I: IDENTIFICACIÓN

6.1.1 Categorías proyectuales de planificación:

Como primera instancia para el reconocimiento del territorio de Pereira se emplean seis categorías proyectuales con el objetivo de generar una matriz de intervención a través de una lectura proyectual centrada en la reconstrucción sistemática de las dimensiones y componentes del territorio, para categorizarlo, re – construirlo y mapearlo. Esta metodología se clasifica en tres etapas: rastreo, clasificación de documentación y síntesis, pasando por este proceso las seis categorías proyectuales, las cuales cuentan con distintas sub categorías con excepción de la subcategoría de historia que es fundamental para entender lo que es el territorio actualmente

6.1.1.1 Categoría Geografía

Busca el conocimiento de las características físicas naturales del terreno y define su tratamiento.

Subcategorías: Historia, topografía, hidrografía, orografía, suelos, fenómenos climáticos y atmosféricos, coberturas vegetales, especies, altimetrías.

6.1.1.2 Categoría Paisaje

Busca detectar las características paisajísticas naturales y artificiales del sector, que influyen en su percepción sensorial, lo mismo que los valores culturales o históricos que ayudan a definir un lugar de acuerdo a su estructura de actividades.

Subcategorías: Historia, visuales – perspectivas – percepciones, accidentes, elementos del paisaje urbano, sistema de espacios verdes, señalética – símbolos – imaginarios.

6.1.1.3 Categoría Sociedad

Busca definir las características del sector en cuanto a sus condiciones sociales y económicas.

Subcategorías: Historia, población, diagramas de flujos, diagramas de temporalidades, usuarios viandantes y habitantes, acontecimientos, nodos y sucesos, apropiación, comportamientos, estratificación, límites, velocidad y proximidad

6.1.1.4 Categoría Morfología

Busca definir las características de la forma sólida del sector

Subcategorías: Historia, plano nolly – llenos y vacíos, trazado, estructura urbana, cortes urbanos, tipologías de agrupación, grano, densidades, áreas morfológicamente homogéneas.

6.1.1.5 Categoría Infraestructura

Busca conocer el sistema vial existente y propuesto, su jerarquía, continuidad y relación con el territorio, de igual forma el transporte público su origen, destino y cobertura en distintas modalidades.

Subcategorías: Historia, equipamientos, vialidad, espacio público, movilidad peatonal, movilidad vehicular, movilidad alternativa.

6.1.1.6 Categoría Arquitectura

Busca definir los tipos predominantes y sus complementarios, lo mismo que su impacto, áreas de influencia, características de forma y relaciones espaciales con el primer piso urbano accesos, continuidades, rupturas y fugas.

Subcategorías: Historia, usos del suelo, normatividad, edificios públicos, edificios industriales, edificaciones comerciales, proyectos de impacto en el entorno, tipologías de residencias, espacialidades públicas y edificaciones o espacialidades patrimoniales.

6.1.2 Sistematización de información por subcategorías

Para sistematizar la información recolectada por categorías, se plantea una matriz compuesta por categorías, periodos y los cuadrantes restantes de la matriz se componen de un análisis textual acompañado de un análisis gráfico, cada una de estas varían dependiendo de la categoría proyectual, arrojando un resultado en las combinaciones horizontales y verticales.

Ilustración 2 Matriz para la sistematización de información por subcategorías

Subcategorías / Periodos	Estadio Original Prístino	1200 1540	1540 1690	1690 1860	1690 1860	1860 1920	1920 1950	1950 1970	1970 2000	2000 2016	2016 2018	Conclusiones	Análisis Grafico
Topografía													
Hidrografía													
Orografía													
Suelos													
Fenómenos climáticos y atmosféricos													
Coberturas vegetales													
Especies													
Altimetrías													
Conclusiones													

Fuente: Creado por el autor

En la figura 2 se puede apreciar la matriz con las subcategorías de la categoría geografía como ejemplo para las demás categorías que componen el trabajo de recopilación de datos del territorio de Pereira. Cada periodo fue elegido por sucesos y cambios trascendentales que caracterizan la conformación de la ciudad de manera transversal con las subcategorías.

Cada una de las 6 matrices arrojan una conclusión general, por subcategorías y por periodos fundamental para realizar un análisis entre todas las categorías y sintetizar toda la información recolectada en una sola matriz.

6.1.3 Sistematización de información por categorías

La figura 3 muestra la base de la matriz utilizada para compilar la información por categorías y que de igual forma arroja conclusiones generales que van desde un estudio minucioso del territorio hasta llegar a uno general.

Ilustración 3 Matriz para la sistematización de información por categorías

Categorías / Periodos	Antes de 1860	1860 1880	1880 1920	1920 1950	1950 1970	1970 1990	1990 2000	2000 2016	Plano Síntesis
Geografía									
Paisaje									
Sociedad									
Morfología									
Infraestructura									
Arquitectura									
Conclusiones									

Fuente: Creado por el autor

6.1.3.1 Conclusiones por periodos

Antes de 1860

- Los primeros asentamientos se ubicaron en los claros naturales, debido a que estos facilitan su implantación, esta también dependía de la cercanía del recurso hídrico del cual obtenían la materia prima para sus principales actividades.
- Guadua como elemento principal para su supervivencia.
- Mayor respeto hacia la naturaleza debido a sus creencias indígenas, entendiendo, así como su forma de aprovechamiento se dio con el máximo cuidado del contexto natural.
- Se impone la forma de vida en torno a la economía y poder, esto causa la subordinación de los recursos hacia las necesidades de la nueva cultura.
- Se empieza a dar un mestizaje en el territorio, dando un cruce de culturas, generando una denigración en la población nativa.
- Se imponen las creencias de la nueva cultura (monoteísmo)

Periodo comprendido entre 1860 – 1880

- La migración fue gestora del crecimiento poblacional y urbanístico, trayendo consigo nuevas técnica y dinámicas para la población del territorio.
- Las actividades de la zona era la agricultura, ganadería y la minería, interviniendo el territorio, afectando la geografía y el paisaje, aumentando la tala de bosques, la degradación del suelo lo que ocasiona fenómenos y borde y barrera.

- El territorio toma un aspecto monocromático, debido a la implementación del bahareque como material propio del lugar, aumentando la deforestación y a su vez la morfología urbana adopta una característica homogénea.
- La movilidad se daba por trochas, modificando el suelo a través del fenómeno de compactación, afectando las propiedades del suelo fértil.
- Se realiza el primer trazado urbano de la ciudad, delimitando las plazas principales y generando una jerarquización vial en torno a la centralidad, equipamientos y espacio público. Generando zonas de intercambio y una percepción católica del lugar.
- Debido a la baja densidad de la arquitectura existente, las limitantes visuales eran pocas.

Periodo comprendido entre 1880 – 1920

- La villa empieza a buscar condiciones de ciudad, donde se consolida el espacio público efectivo y el desarrollo de equipamientos de mayor magnitud, los cuales rompen con el trazado urbano, a su vez comienzan a conformar una morfología urbana diferente a la estructura damero que venía presentando la zona central.
- Varios acontecimientos que se dieron en este periodo se desarrollan en base al civismo que caracterizo la consolidación de los equipamientos de mayor importancia.
- Llegada de medios de transporte, siendo el ferrocarril el que genera mayor impacto, marcando el crecimiento de oriente a occidente.
- Debido al crecimiento urbano los accidentes geográficos empiezan a ser barreras por superar, en este proceso se da la canalización de diferentes quebradas, siendo la de Egoyá y la Arenosa las de mayor impacto, las cuales provocan fuertes problemáticas ambientales que afecta de igual forma al paisaje.
- En relación a la industria y la tecnificación del café, se abandonan los cultivos de “pan coger” aumentando la deforestación, la erosión de suelos y el paisaje cafetero, cambiando su percepción (las laderas de las montañas)
- La participación de la mujer se vuelve fundamental en el desarrollo de la ciudad.

Periodo comprendido entre 1920 - 1950

- La consolidación del café genera auge económico, lo cual produce otra perspectiva en la conformación de sus vías principales y a su vez se modifica la morfología urbana debido a la estructuración de la tipología de vivienda.
- El paisaje natural es modificado a una escala mayor a raíz de la agricultura y ganadería, mientras que el paisaje urbano cada vez es más consolidado.
- Se concibe la idea de espacio público efectivo. La plaza Victoria se define como punto de congregación con fines comerciales, mientras que las otras plazas representan una vocación más turística y comercial.
- Se incorpora un sistema de transporte alternativo (automóvil) el cual comienza a caracterizar las vías.
- El civismo fue apoyo para el crecimiento y desarrollo de la ciudad tanto infraestructura como en equipamientos.
- Aparecen los primeros equipamientos como respuesta a las necesidades básicas de la población, así mismo la presencia de industria se empieza a desarrollar en la periferia del territorio.

Periodo comprendido entre 1950 - 1970

- Se dio un crecimiento demográfico a gran escala debido al crecimiento industrial y las guerras civiles, dando acogida a la población desplazada, generando un crecimiento desordenado debido a asentamientos informales generalmente ubicados en laderas de los ríos y llanuras aluviales, creando vulnerabilidad a eventos catastróficos en procesos naturales.
- Debido a la desconexión al centro, la escala del espacio público cambia respondiendo a las necesidades ocasionadas por la conformación barrial.
- La planificación y consolidación de los barrios permiten cambios tipológicos en la vivienda, el patio pierde importancia como elemento ordenador y aparecen elementos como porches, nuevos sistemas constructivos que dan cabida al crecimiento en altura.
- Debido a la demanda industrial, se creó la Universidad Tecnológica de Pereira, esto jaló el crecimiento de la zona sur – oriental de la ciudad. Por otro lado, la ubicación del aeropuerto permitió el crecimiento perimetral de la zona.

- En la ciudad se da el paisaje perceptivo, para demostrar su imagen pujante al país, mejorando su aspecto urbano con nuevas megas obras que aparecen en el periodo.
- Se realiza el desmonte de las vías férreas con el pretexto de que generaba una división, sin embargo, se realizó con el objetivo de generar una independencia y un tema de inconformismo, este mismo trazado en su mayoría fue reutilizado y adaptado para generar otras vías y permitir el crecimiento de la zona.

Periodo comprendido entre 1970 - 1990

- Este periodo está marcado por los asentamientos informales generando que el 50% de la población tuviera necesidades básicas insatisfechas, en respuesta de esto se conforman barrios donde se reubican estos asentamientos en riesgo, en general las zonas aisladas del casco urbano.
- Lo mismo que denota una falta de normatividad en los suelos inestables y amenazas por remoción en masas, se comienza a evidenciar con la desmesurada construcción, el incremento en el índice de desbordamiento, inundaciones y avenidas torrenciales dando como resultado la aparición de entidades corporativas ambientales.
- El civismo generó un desarrollo en los equipamientos deportivos a gran escala como respuesta a los juegos nacionales, lo mismo que propició la conformación barrial y espacio público entorno a este.
- Se consolida la avenida sur como vía alterna para descongestionar la problemática en cuestión de movilidad que presentaba la avenida 30 de agosto y generar otra conexión entre Cuba y el centro.
- El crecimiento de la ciudad hace evidente el incremento de transporte público y una concentración en los terminales de transporte generando nodos de conflicto en la zona céntrica.
- La zona rural se ve afectada por el crecimiento de la ciudad y la ruptura entre el pacto del café, dando pie a otro tipo de comercio.

Periodo comprendido entre 1990 - 2000

- Se evidencia un gran flujo de campesinos a la zona urbana de la ciudad a causa de la caída del café, esto impulso al comercio informal en las calles principales de la ciudad, generando conflictos de movilidad vehicular y peatonal.
- La sociedad y el desarrollo de la ciudad se ve afectado por la presencia del narcotráfico, esto se ve reflejado en la consolidación de condominios y edificaciones en altura.
- En las zonas periféricas se genera un fenómeno de dispersión que debilita las ruralidades, degrada los perímetros urbanos naturales y aumenta el fenómeno de fragmentación de ecosistemas.
- La afectación de las edificaciones evidencias una falta de normativa, estos a raíz de los eventos catastróficos que muestran la necesidad de implementar y establecer nuevas normas y generar equipamientos educativos de gran cobertura. Los eventos sísmicos presenciados en este periodo generan vacíos urbanos y límites físicos, lo que repercute en la población provocando migración.
- Las vías principales se ven afectadas por el crecimiento de la industria automotriz y el transporte público.

Periodo comprendido entre 2000 - 20016

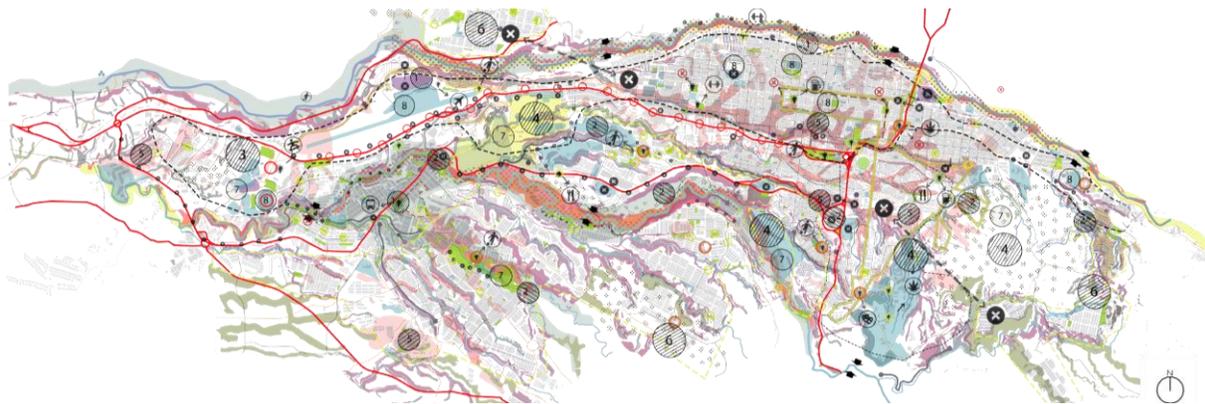
- Este periodo se caracteriza por la regulación, la aparición de los planes parciales y la renovación urbana, estos planes se caracterizan no solo por incluir la maya vial como elemento representativo, si no que se empieza un proceso de inclusión del espacio público, estos planes de desarrollo cambian la percepción urbana y el aspecto de la ciudad.
- Surge la necesidad de asumir diferentes planes para la recuperación de los recursos naturales, se priorizan los corredores ambientales y se define el espacio público como elemento estratégico para la recuperación de las rondas hídricas, se identifican y caracterizan áreas potenciales debido a la variedad de las coberturas vegetales, para el desarrollo de conexiones urbanas y la implementación de proyectos socio – ambientales.
- Se evidencia una ciudad cultural e incluyente para la apropiación de la ciudad, por medio de colectivos, convites y movimientos cívicos para el desarrollo de la ciudad.
- Con las renovaciones urbanas se presentan cambios morfológicos en la zona centro, la consolidación de sectores en la periferia de la ciudad, la aparición de grandes superficies y el aumento de conjunto cerrados.

- Predominancia en nodos de carácter elitista como centros comerciales dejando a un lado los espacios públicos tradicionales.

6.1.3.2 Plano síntesis por categorías

De manera horizontal la matriz síntesis por categorías arroja un plano síntesis el cual expone el proceso del territorio desde el periodo antes de 1860 hasta el año 2016 el cual es la compilación de las dinámicas sociales, transformaciones en la geografía y en la trama urbana, entre otras. Como resultado final de la fase de identificación, se integran las categorías en un único plano.

Ilustración 4 Plano síntesis por categorías



Fuente: Creado por el autor

Como resultado de la anterior matriz se derivan los primeros acercamientos de valor e intervención propicios para la recuperación, aprovechamiento y la solución de problemáticas actuales. Entendiendo la ciudad como el resultado de acontecimientos a través del tiempo que repercuten en la actualidad, de igual forma estrategias sociales y de planificación del territorio con gran potencial y que han desaparecido en el tiempo.

6.2 FASE II: DIAGNOSTICO

6.2.1 Criterios de valor

A partir del reconocimiento del territorio anteriormente expuesto, se establece una matriz con potencialidades y características significativas desde las seis categorías proyectuales, las que podrían ser aprovechadas para la solución de una serie de problemáticas que son el resultado del desarrollo territorial a través del tiempo.

A continuación, se ilustra la matriz utilizada para la clasificación de los criterios de valor con su respectiva problemática por categoría, de los cuales se exponen únicamente las problemáticas, siendo estas el punto de partida para la realización del Modelo de Ocupación Territorial.

Ilustración 5 Matriz sistematización de información de criterios de valor

Categorías	Criterios de Valor						Problemáticas	
Geografía								
Paisaje								
Sociedad								
Morfología								
Infraestructura								
Arquitectura								
Problemática General								

Fuente: Creado por el autor

6.2.1.1 Problemáticas

Categoría Geografía

La ciudad de Pereira cuenta con una desconexión en sentido norte – sur de los recursos naturales, en especial las fuentes hídricas, lo cual no permite la continuidad de los hábitats naturales, desplazándolas a la periferia y viendo afectada la ciudad en cuanto a la calidad de vida, contribuyendo al espacio público discontinuo y poco efectivo. La contaminación y deterioro de los recursos naturales, van ligados a la densificación urbana cercana a ellos.

Desconectado – Deteriorado – Potencial

Categoría Paisaje

La ciudad se ha formado desordenadamente y esto ha creado una variedad en el paisaje, a causa de la urbanización sin planificación, generando un ritmo muy cambiante que se puede percibir a lo lejos, esta dinámica también se presenta en el cromatismo de las edificaciones debido a los diferentes materiales con los que se han construido. A su vez el “desarrollo” ha ido desplazando al peatón de su protagonismo en las calles y dándole más prioridad a los vehículos automotrices ocasionando déficit de espacio público, todo esto es por parte del paisaje urbano. El paisaje rural ha sido consumido por la urbanización, convirtiéndose en un paisaje lejano casi imperceptible.

Disperso – Variado – Perceptivo

Categoría Sociedad

A lo largo de la historia la ciudad se vio involucrada en grandes procesos de mezclas culturales y étnicas, convirtiéndose en un punto de llegada de miles de inmigrantes, desplazados generalmente provenientes de diferentes zonas del país y del mundo, siendo las razas predominantes los mestizos, negros e indígenas respectivamente. Convirtiendo así la ciudad en un espacio multicultural, generando un sobre poblamiento de la ciudad y un gran déficit en infraestructura, servicios y una gran problemática de fragmentación social y urbana en la totalidad del territorio.

Multicultural – Fragmentado – Pujanza

Categoría Morfología

Debido al crecimiento acelerado que ha tenido la ciudad y la poca planificación urbana, ha dado como conclusión una disposición de una estructura urbana dispersa y fragmentada.

Dispersa – Fragmentada

Categoría Infraestructura

Déficit de espacio público, a su vez el existente se mantiene inconexo entre estos y con los equipamientos, lo que permite potenciarla. La conectividad de la ciudad se concentra en el desarrollo vial, generando puntos de gran conflicto, dejando de lado la movilidad alternativa y el espacio público como ejes conectores. Carente – Desconectado – Centrado

Categoría Arquitectura

La prevalencia del interés económico en el diseño habitacional, sobre las necesidades básicas de sus usuarios., mal manejo en el uso de los suelos, el cual obliga a una expiación innecesaria hacia sus periferias.

Fragmentado – Disperso – Insostenible

6.2.2.2 Problemática general

Con base al análisis anterior y la abstracción de los criterios por categoría se denota el territorio con una serie de problemáticas, entre estas la fragmentación en la trama urbana que no permite la conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad, degradación de ecosistemas y contaminación en las cuencas hídricas por una inadecuada ocupación del territorio generando la falta de apropiación de estas por parte de la comunidad, así mismo la desigualdad social genera zonas vulnerables y limitantes tanto físicos como imaginarios, por otro lado la desarticulación en el sistema de movilidad y la falta de infraestructura son limitantes en relación a la conectividad, no definición de vocación y desconexión de los usos de suelos que en general denota una fragmentación de la ciudad, tanto a nivel físico como social.

6.2.2 Criterios de intervención

Como complemento de los criterios de valor, se establecen una serie de criterios de intervención por cada uno, exponiendo de igual forma las posibles soluciones ante las problemáticas anteriormente mencionadas. A continuación, se exponen las soluciones dadas a las problemáticas anteriores por categoría.

Ilustración 6 Matriz sistematización de información de criterios de intervención

Categorías	Criterios de Intervención								Soluciones
Geografía									
Paisaje									
Sociedad									
Morfología									
Infraestructura									
Arquitectura									

Fuente: Creado por el autor

6.2.2.1 Soluciones

Categoría Geografía

Aprovechamiento del medio ambiental como conector, en especial las fuentes hídricas y zonas boscosas, promoviendo la continuidad entre estos ejes ambientales y la buena relación de estos con la zona urbana, a su vez brindando espacio a la comunidad para su esparcimiento y concientización hacia estos, mejorando así la calidad de vida.

Categoría Paisaje

Al generar una articulación del paisaje natural y el urbano, se puede propiciar una armonía y un entendimiento entre estos, denotando ese ritmo y esa variedad característica de dichos paisajes, que a su vez hacen parte de un conjunto, lo que facilita la continuidad con el paisaje rural por medio de la integración urbano – ambiental.

Categoría Sociedad

Aprovechamiento de la multiculturalidad de las distintas etnias, para generar zonas de interacción entre estas, promoviendo la vida cívica, así mismo responder de manera eficiente a las necesidades culturales y sociales por medio de espacios de integración que mitiguen la fragmentación social del territorio.

Categoría Morfología

Mejoramiento de la relación de los espacios urbanos, por medio de los ejes ambientales que facilitan la cohesión de la ciudad.

Categoría Infraestructura

Desarrollar una red de equipamientos y de espacio público que estén articulados entre si y ubicados en muchos sectores de la ciudad, mitigando la dependencia del centro tradicional que reduciría los flujos y mejoraría la movilidad, así mismo potenciar los ejes ambientales y el espacio público como elementos articulados a nivel físico y social.

Categoría Arquitectura

Darle identidad a la ciudad, por medio de una mezcla de usos regulados que tengan una continuidad y armonía, donde debe prevalecer su potencial ambiental, así mismo ordenar la forma en cómo se ocupa el territorio por medio de herramientas de regulación.

6.3 FASE III: PROPUESTA

6.3.1 Modelo de Ocupación Territorial

Con base al análisis anterior y la abstracción de los criterios por categoría se denota el territorio con una serie de problemáticas, entre estas la fragmentación en la trama urbana que no permite la conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad, degradación de ecosistemas y contaminación en las cuencas hídricas por una inadecuada ocupación del territorio generando la falta de apropiación de estas por parte de la comunidad, así mismo la desigualdad social genera zonas vulnerables y limitantes tanto físicos como imaginarios, por otro lado la desarticulación en el sistema de movilidad y la falta de infraestructura son limitantes en relación a la conectividad, no definición de una vocación y desconexión de los usos de suelos que en general denota una fragmentación de la ciudad, tanto a nivel físico como social.

6.3.1.1 Introducción

Pereira se gestó en un punto estratégico en el territorio colombiano (zona centro occidente) inmersa entre las cuencas del río Otún y río Consotá, esta ubicación geográfica genera fortalezas en las conexiones y otorga ventajas estratégicas, esto le permite unos privilegios determinantes para la evolución y consolidación de la misma, suscitando un fuerte desarrollo en las dinámicas del crecimiento demográfico de la región, desde mediados del siglo XX a la fecha actual.

Una de las dinámicas más relevantes fue el proceso de migración que derivó, en el crecimiento demográfico, la cual se produjo por las grandes demandas económicas y el desarrollo de los procesos industriales, este hecho repercute en las dinámicas de ocupación del territorio, que se dan sin lineamientos claros y cuando estos se dan, no se ejecutan de la manera correcta.

En relación a lo anterior, se han generado una serie de problemáticas (fragmentación en la trama urbana, degradación de ecosistemas y contaminación en las cuencas hídricas, desigualdad social, desintegración del uso de suelos, desarticulación en el sistema de movilidad, no definición de una vocación y la inadecuada ocupación del territorio), en general denotando una fragmentación de la ciudad en todos los ámbitos, es por tal que se adopta una metodología de estudio, fundamentada en las categorías proyectuales (geografía, paisaje, sociedad, morfología, infraestructura y arquitectura).

Así mismo se evidencia que las fortalezas del territorio, tales como, recursos naturales, recursos hídricos, condiciones paisajísticas, centralidad a escala regional, valores patrimoniales, multiculturalidad, arraigo por las tradiciones, emprendimiento y civismo que han caracterizado a los habitantes, son potencialidades que pueden integrar y unificar el territorio en relación a las falencias que se han identificado.

Partiendo de esta identificación, se pretende generar un modelo de ocupación territorial (MOT) basado en las falencias y potencialidades que tienen como proyección una integración de ciudad, por medio de la planeación y el desarrollo de proyectos estratégicos, un sistema que revitalice el territorio, y que reintegre las conexiones perdidas.

6.3.1.2 Marco teórico

Para abordar el desarrollo del modelo de ocupación territorial se ha tomado como referente conceptual La teoría General de Sistemas (TGS), esta teoría acuñada por el biólogo ludwig von bertalanffy (1901-1972) , tiene un amplio campo de aplicación, sin embargo es importante saber que sus raíces están en el área de los sistemas naturales, es decir en los organismos, y en los sistemas artificiales.

Mientras reconozcamos la relación entre estos, las dinámicas y organizaciones sociales, en esa medida, podemos abrir el campo de esta ciencia y aplicarla a distintos ámbitos de una manera correcta, dicha teoría se caracteriza por su desarrollo de una visión integrada donde la base fundamental son las relaciones entre los distintos elementos y los conjuntos que emergen de la relación entre estos, “elementos que guardan estrechas relaciones entre sí, que mantienen al sistema directo o indirectamente unido de modo más o menos estable y cuyo comportamiento global persigue, normalmente, algún tipo de objetivo” (Marcelo Arnold, 1998).

El contacto, la regulación, el intercambio y la comunicación a su vez son conceptos que fundamentan el concepto de sistema, desde una visión de la ciudad compacta, La ciudad compacta y diversa frente a la urbanización difusa, un texto desarrollado por salvador rueda, que expone que los componentes de la ciudad no son independientes los unos de los otros, pertenecientes al sistema urbano, este modelo de ciudad compacta se opone a la segregación espacial que se ha dado en las nuevas ciudades ,esa creación de espacios "exclusivos" que fragmentan la ciudad , creando un "puzzle" territorial, desconectando el tejido social y diluyendo el sentido que tiene la ciudad como una civis.

Es así como las teoría sistemática y de ciudad compacta son la base del entendimiento para desarrollar un modelo de ocupación territorial, donde se pretende plantear varios sistemas o proyectos estratégicos que siendo elementos distintos responden a unos lineamientos y a un objetivo en común de unidad e integración.

6.3.1.3 Justificación

Los planes o desarrollos proyectuales que se han planteado en la ciudad, se han dado de manera inconexa o sólo han tomado sectores de esta con el objetivo de mitigar problemáticas puntuales y aún, estando planteados tardan mucho en llevarse a cabo, en muchos casos por falta de gestión de los organismos gubernamentales, es por tal razón, que se identifica una falta de desarrollo de las herramientas para articular estos planes, con una idea proyectual total de ciudad, no abordándola por partes sino de una forma integral.

Desde los análisis realizados por las distintas categorías proyectuales que se abordaron, se evidenció un crecimiento de una conformación del territorio de una manera desordenada y poco regulada, esto acompañado de los asentamientos informales ubicados en las zonas de riesgo de inundación que representa el deterioro del recurso hídrico.

Por otro lado, la sectorización de la ciudad ha generado conflictos en distintos ámbitos, en gran parte por las condiciones geográficas de la zona, así mismo, una de las principales problemáticas ha sido la falta de infraestructura que articule todos estos sectores, el desarrollo de espacio público y equipamientos concentrados en unas zonas, denota la dependencia hacia el centro tradicional que aún se mantiene, generando grandes desplazamientos y complicaciones en cuanto a la movilidad, lo que tiene una repercusión en el cambio climático.

Las dinámicas de fragmentación urbana, no solo son físicas sino también de carácter social, es por esto que se plantea un modelo de ocupación que dé respuesta a las condiciones que han caracterizado la ciudad durante su conformación, planteando una ciudad compacta, natural e integral.

6.3.1.4 Objetivo general

Proponer un Modelo de Ocupación Territorial (MOT), el cual permita la integración del territorio y sus dinámicas urbanas, por medio de proyectos estratégicos basados en la integración urbanística, bajo una visión de ciudad compacta y sistémica.

6.3.1.5 Objetivos específicos

- Articular los tres modelos de ocupación planteados “IRAC” “Entre Ríos” y “Tejiendo Ciudad”.
- Establecer proyectos estratégicos que tomen las potencialidades de cada uno de los modelos planteados.
- Desarrollar un sistema conformado con cada proyecto estratégico que funcione de manera integral y que se articulen bajo la visión sistémica de ciudad.

6.3.1.6 Concepto

Visión sistémica: Comprende un conjunto de sistemas relacionados entre sí, que pretende la articulación y unificación, respondiendo al problema del territorio, que opera a través de sistemas interdependientes.

6.3.2 Sistemas de conectividad

6.3.2.1 Justificación

Pereira se consolidó de forma desarticulada, debido a fenómenos de migración que se asentaron de manera no planificada junto a unos condiciones naturales que se convirtieron en límites para la continua ocupación del territorio, lo cual trajo consigo un mal manejo de los recursos ambientales y una contaminación de las fuentes hídricas, por otro lado, debido a la falta de vocación de la ciudad, los usos del suelo no han sido coherentes con las necesidades sociales, por consiguiente, la conformación de la ciudad se ha dado de forma difusa con problemáticas en la conectividad de dinámicas urbanas, enfatizando en las conexiones norte - sur.

No obstante, cabe destacar que la ciudad cuenta con cuencas hídricas que la atraviesan de oriente a occidente, una zona central consolidada y con características culturales y patrimoniales significativas y una particularidad ciudadana destacada por el emprendimiento y el civismo, lo cual genera una base para desarrollar propuestas que den soluciones frente a las problemáticas mencionadas.

6.3.2.2 Objetivo general

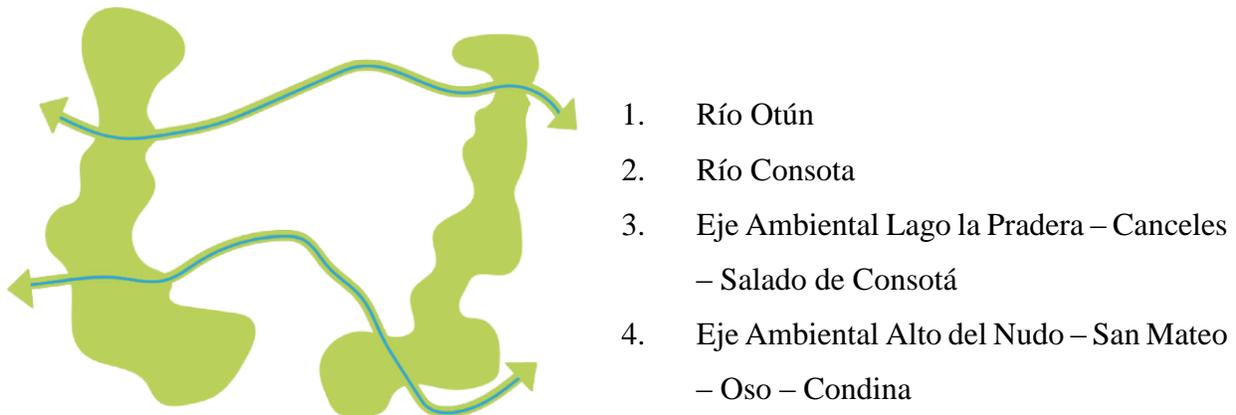
Generar corredores que, a partir de la valoración, recuperación y adecuación de elementos urbanos de significancia para la ciudad, la conecten en sentido oriente – occidente y norte – sur.

6.3.2.3 Objetivos específicos

- Proponer la re-significación de hechos urbanos de importancia para la ciudad, que puedan ser aprovechados para propiciar e incentivar conexiones longitudinales, articulando las dinámicas urbanas con el territorio.
- Establecer trayectos urbanos en sentido norte sur que genere conexiones en el territorio, resaltando los puntos más significativos para la ciudad y así lograr mitigar el déficit de conectividad en el territorio.

6.3.2.4 Corredores ambientales

Ilustración 7 Gráfico corredores ambientales



Fuente: Creado por el autor

Justificación

El desaprovechamiento de las cuencas hídricas, las áreas de importancia ambiental y la desarticulación de estas, ha propiciado la falta de integración del territorio tanto del medio natural como construido, es por tal que el sistema de los corredores ambientales surge por la necesidad de ordenar, articular y equilibrar la ciudad a partir de su riqueza ecosistémica.

Objetivo general

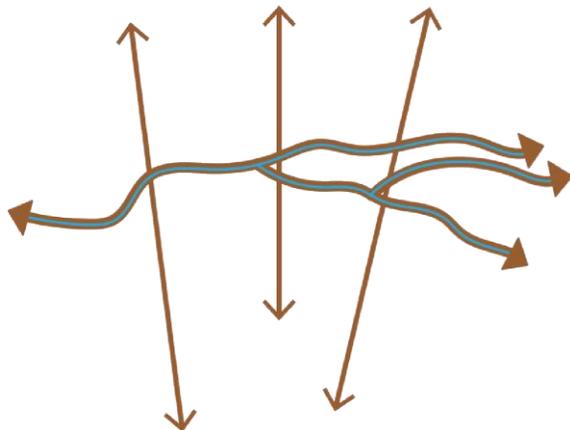
Estructurar el territorio a partir de la recuperación de las cuencas y corredores ambientales potencializando las zonas ecosistémicas, generando un equilibrio entre lo construido y lo natural.

Objetivos específicos

1. Proponer la Ordenación del territorio a partir de la recuperación, integración y apropiación de la cuenca media del río Otún
2. Implementar la Articulación del Río Consota con la estructura urbana existente convirtiéndolo en un elemento estructurador urbano ambiental.
3. Promover la Consolidación de las características ambientales del corredor oriental, desde sus condiciones topográficas y paisajísticas.
4. Plantear la Articulación de las zonas de importancia ecosistémica y áreas urbanas consolidadas en la zona occidente, generando la estructuración del territorio.

6.3.2.5 Corredores urbanos

Ilustración 8 Gráfico corredores urbanos



5. Ejes Longitudinales

6. Ejes Transversales

Fuente: Creado por el autor

Justificación

Pereira se consolidó de forma desarticulada, debido a fenómenos de migración que se asentaron de manera no planificada junto a unos condiciones naturales que se convirtieron en límites para la continua ocupación del territorio, lo cual trajo consigo un mal manejo de los recursos ambientales y una contaminación de las fuentes hídricas, por otro lado, debido a la falta de vocación de la ciudad, los usos del suelo no han sido coherentes con las necesidades sociales, por consiguiente,

la conformación de la ciudad se ha dado de forma difusa con problemáticas en la conectividad de dinámicas urbanas, enfatizando en las conexiones norte - sur. No obstante, cabe destacar que la ciudad cuenta con cuencas hídricas que la atraviesan de oriente a occidente, una zona central consolidada y con características culturales y patrimoniales significativas y una particularidad ciudadana destacada por el emprendimiento y el civismo, lo cual genera una base para desarrollar propuestas que den soluciones frente a las problemáticas mencionadas.

Objetivo general

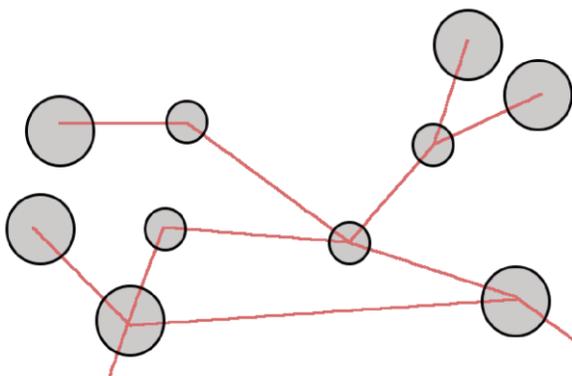
Generar corredores que a partir de la valoración, recuperación y adecuación de elementos urbanos de significancia para la ciudad, la conecten en sentido oriente – occidente y norte – sur.

Objetivos específicos

1. Proponer la re-significación de hechos urbanos de importancia para la ciudad, que puedan ser aprovechados para propiciar e incentivar conexiones longitudinales, articulando las dinámicas urbanas con el territorio.
2. Establecer trayectos urbanos en sentido norte sur que genere conexiones en el territorio, resaltando los puntos más significativos para la ciudad y así lograr mitigar el déficit de conectividad en el territorio.

6.3.2.6 Interactividad

Ilustración 9 Gráfico interactividad



7. Movilidad integrada

8. Nodos

Fuente: Creado por el autor

Justificación

La fragmentación urbano-social- que vive el territorio de Pereira, evidencia la falta de desarrollo en la infra estructura y la poca planificación con la que esta se ejecutara, generando así una falta de integración entre la sociedad y su territorio, lo cual no permite que exista una apropiación acertada por parte de la comunidad con su hábitat. Se identifica la predominancia de algunas concentraciones, urbanas en la ciudad que interfiere en el desarrollo integral de la misma, el sistema de movilidad actual no asegura la cobertura de los sectores periféricos del territorio lo que incentiva la fragmentación, además por la predominancia del vehículo particular generando distintos conflictos viales que afectan la movilidad y la calidad de vida de las personas.

Objetivo general

Propiciar la interacción de los habitantes o usuarios de la ciudad a partir de la consolidación de centralidades urbanas y la definición de canales de comunicación.

Objetivos específicos

1. Definir una red de nodos que abarque el territorio mediante un sistema Multi-escalar Regional, Municipal Y Barrial, que brinde la cobertura adecuada a las necesidades de las diferentes comunidades de la ciudad.
2. Generar una movilidad más inclusiva, segura y sostenible, dando prioridad al peatón, transporte público y sistemas alternativos, promoviendo así el desarrollo territorial, equilibrado para la ciudad de Pereira.

6.3.2.7 Circunvalar

Ilustración 10 Gráfico circunvalar



Fuente: Creado por el autor

9. Cinturón Verde

Justificación

El proyecto estratégico de Cinturón verde dentro del MOT representa la compactación del territorio marcando un límite en las zonas de expansión de la ciudad y a su vez el amortiguamiento entre las zonas urbanas y rurales, generando una transición entre ellas. Se presenta como un proyecto que garantiza la delimitación de los suelos de expansión urbana con los suelos rurales, garantizando una consolidación de una ciudad densificada.

Objetivo general

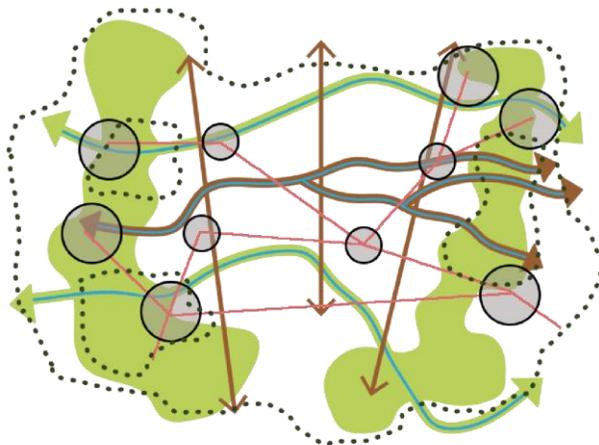
Configurar un cinturón perimetral que contenga el suelo urbano y defina una transición con el suelo rural delimitando el suelo de expansión y promoviendo la re-densificación urbana.

Objetivos específicos

1. Fusionar propiedades y dinámicas urbanas-rurales en un nuevo planteamiento de transición territorial.
2. Generar el desarrollo de unos proyectos puntuales que respondan al desarrollo del Proyecto Estratégico (P.E) con una característica de alto impacto de desarrollo.
3. Conectar la ciudad por medio de un cinturón verde que se pueda recorrer de forma ininterrumpida y se pueda recorrer con medios de transporte alternativos como el senderismo y el ciclismo.

6.3.2.8 Sistemas integrados

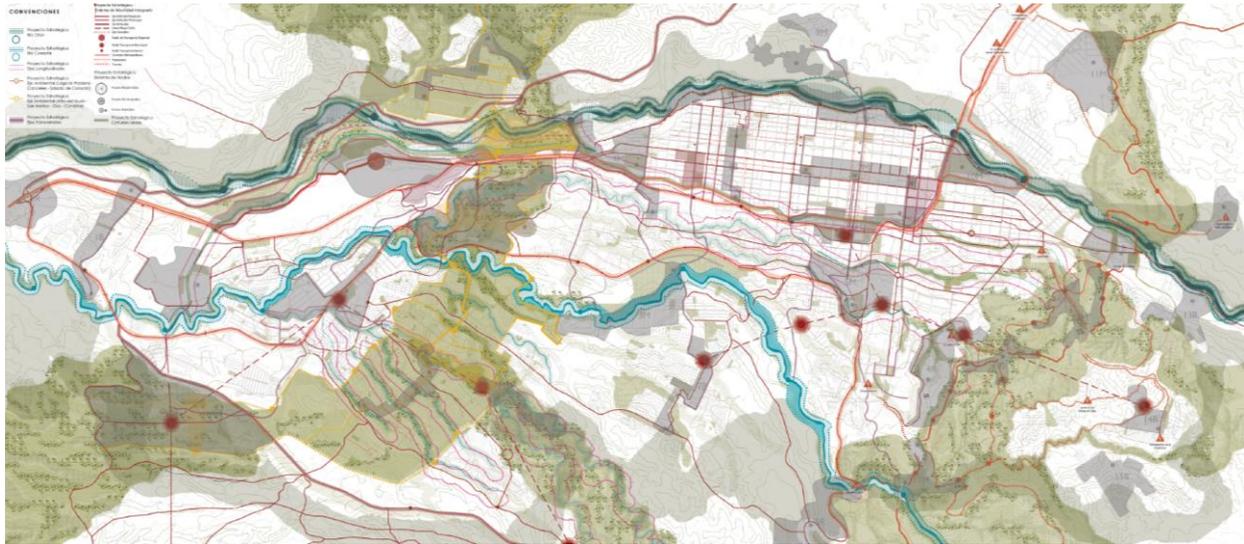
Ilustración 11 Gráfico sistemas integrados



Fuente: Creado por el autor

1. Río Otún
2. Río Consota
3. Eje Ambiental Lago la Pradera – Canceles – Salado de Consotá
4. Eje Ambiental Alto del Nudo – San Mateo – Oso – Condina
5. Ejes Longitudinales
6. Ejes Transversales
7. Movilidad integrada
8. Nodos
9. Cinturón Verde

Ilustración 12 Plano Modelo de Ocupación Territorial



Fuente: Creado por el autor

6.3.3 Proyectos estratégicos (P.E)

6.3.3.1 Proyecto estratégico río Otún

Justificación

El proyecto estratégico Otún dentro del MOT, se contempla como un gran eje hídrico con grandes potenciales en relación al ordenamiento del territorio y al medio ambiental, desarrollándose como estructurante por medio de espacio público. Este funciona en el sistema como receptor del proyecto estratégico de conexiones transversales y longitudinales, e igualmente soportando la relación entre el proyecto del corredor ambiental Lago la Pradera - Canceles – Salado de Consota y el proyecto corredor ambiental Alto del Nudo - San Mateo - Oso – Condina.

Objetivo general

Ordenar el territorio a partir de la recuperación, integración y apropiación de la cuenca media del río Otún en su condición de borde, en los tramos establecidos por el proyecto estratégico.

Objetivos específicos

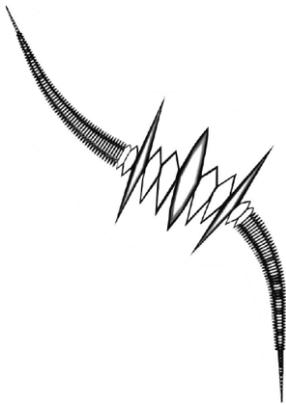
- Recuperar las características ambientales del río Otún, promoviendo su protección y apropiación por parte de la ciudadanía

- Integrar el río a la dinámica urbana de la ciudad con nuevas formas de apropiación de los espacios colectivos como escenarios de diversidad, expresión y manifestación cultural.
- Promover la apropiación de la cuenca del río Otún, a través de la cultura y aprendizaje interactivo, exaltando su valor eco sistémico, ambiental, visual, histórico y perceptivo.

Hipótesis

¿la cuenca media del río Otún como sistema estructurante, podrá ordenar el territorio siendo recuperado, integrado y apropiado por la ciudadanía para lograr una mejor relación urbano – ambiental?

Ilustración 13 Gráfico concepto P.E río Otún



Fuente: Creado por el autor

- **Vertebras secundarias:**
zonas que ordenan el territorio a una escala barrial, consolidando las relaciones urbano ambientales en el eje estructurante (Espinas, elementos generadores de soluciones y propuestas puntuales de una zona)
- **-Relaciones:** elementos que consolidan la continuidad ambiental y las relaciones de la cuenca media con la cuenca alta y baja

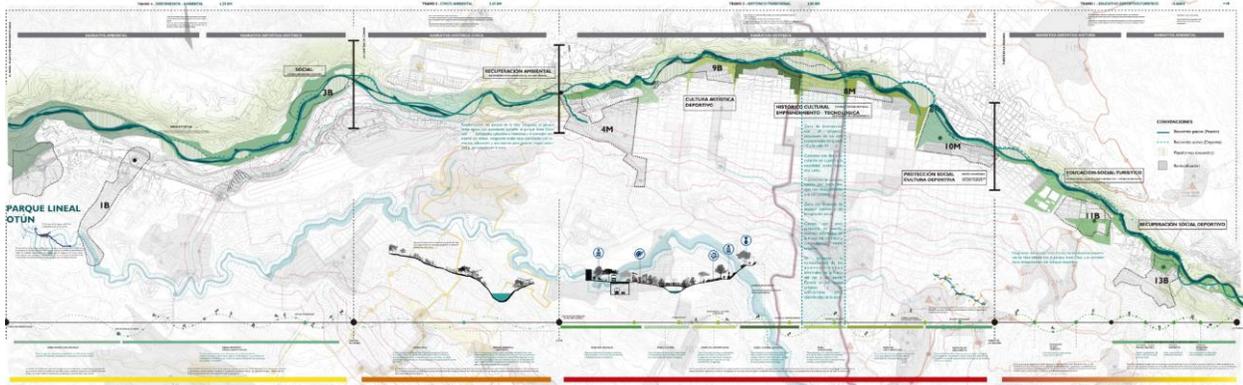
Concepto:

ESPINA DORSAL

Se comprende como eje estructurante con gran potencial para las relaciones urbanas y ambientales en sentido longitudinal, dando soporte a la relación con el sistema y al cruce de los demás.

- **Vertebras principales:** zona articuladora con los demás proyectos estratégicos y sistemas en escala de ciudad, formando relaciones metropolitanas estructurante.

Ilustración 14 Plano P.E río Otún



Fuente: Creado por el autor

6.3.3.2 Proyecto estratégico río Consota

Sistema de corredores ambientales

Los proyectos que componen el sistema se complementan entre sí permitiendo la estructuración del territorio a partir de la recuperación de las cuencas y corredores ambientales, potencializando las zonas ecosistémicas, generando una continuidad biótica articulada a la ciudad permitiendo así un equilibrio entre lo construido y lo natural.

Justificación

En la actualidad la relación del río Consota con la ciudad describe ciertas problemática ambientales y físicas, ya que la ciudad ha venido creciendo sin una planificación clara, dándole la espalda al río y a su vez generando una desarticulación en la trama urbana con la estructura ecológica principal, reduciendo su protección y convirtiendo al río como un elemento estructurador, buscando la unificación de la malla urbana con el sistema ambiental, teniendo así un mayor equilibrio entre los dos elementos.

Objetivo general

Articular el río Consota con la estructura urbana existente, convirtiéndolo en un elemento estructurador urbano ambiental que integre las áreas de la ciudad en su entorno urbano, aprovechando sus valores ambientales y paisajísticos.

Objetivos específicos

- Integrar al río Consota el sistema de corredores urbanos propuestos para configurar una relación entre los sistemas y las demás zonas de la ciudad.
- Potenciar el recurso hídrico y ambiental en el territorio por medio de la renovación de los tramos urbanos del río Consota.
- Generar espacios de concientización ambiental por parte de las instituciones educativas que se encuentran sobre el río, mejorando así la apropiación.

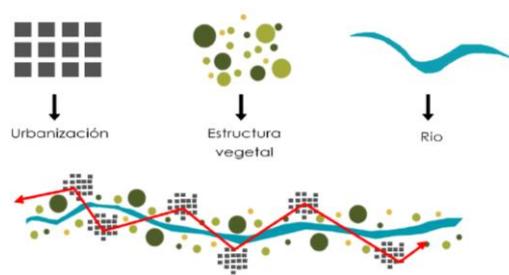
Hipótesis

¿el río Consota podrá articular todo el territorio y a su vez mejorar ser mejor apropiado por la población si se logra una mejor relación urbano – ambiental?

Concepto

TEJER HÁBITATS

Ilustración 15 Gráfico P.E río Consota



La idea principal del concepto, es generar una relación urbano ambiental mucho mas estrecha, tomando como base tres componentes del territorio (urbanización, estructura vegetal y río) y tejiéndolos logrando así una armonía territorial, donde los diferentes hábitats se desarrollan en conjunto, teniendo el río como elemento articulador.

Fuente: Creado por el autor

Ilustración 16 Plano P.E río Consota



Fuente: Creado por el autor

6.3.3.3 Proyecto estratégico eje ambiental Lago la Pradera – Canceles – Salado de Consotá

Justificación

Debido al crecimiento urbano longitudinal característico de la ciudad de Pereira, se ha debilitado la continuidad transversal y ha generado discontinuidad de los ecosistemas naturales, los cuales se encuentran propensos a la urbanización. Se propone un sistema que estructure el modelo de ocupación “Pereira paraíso natural y cívico – engranajes de sociedad, ríos y cultura” a partir de una franja ambiental metropolitana, que garantice la protección de zonas de alta importancia ecosistémica, por medio de su cualidad como interceptor con los diferentes proyectos estratégicos, compactando y conteniendo el territorio en la zona oriental.

Objetivo general

Consolidar las características ambientales del corredor oriental, desde sus condiciones topográficas y paisajísticas, incentivando su conservación y la apropiación por parte de los habitantes de las zonas aferentes, articulando el cinturón perimetral y los ríos Otún y Consota con el corredor ambiental.

Objetivos específicos

- Fortalecer las condiciones del paisaje geográfico y el capital natural del corredor ambiental, vinculando las cuencas hidrológicas, la vegetación existente y los barrios aledaños.
- Integrar la naturaleza a la ciudad a través de un paisaje intermedio que permita el flujo de las especies de flora y fauna endémica y foráneas a la trama urbana existente, articulando áreas de protección ecológica y generando condiciones para la continuidad de los

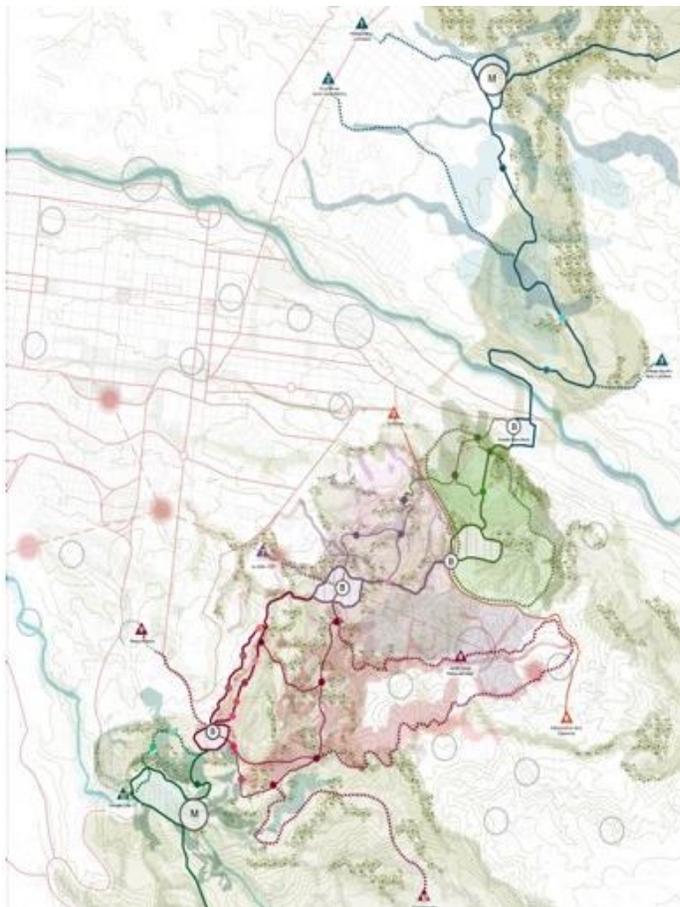
ecosistemas.

- Potenciar las características y particularidades socio – culturales locales a partir de acciones y estrategias que activen los usos públicos y promuevan la apropiación de los proyectos por parte de la ciudadanía.

Hipótesis

¿El sistema “corredores ambientales” podrá estructurar el modelo de ocupación por medio del corredor ambiental Lago la Pradera - Canceles - Salado de Consotá, logrando consolidar las características ambientales de la zona oriental de la ciudad?

Ilustración 17 Plano y gráfico P.E eje ambiental Canceles



Concepto

TRENZANDO PAISAJES

Entretéjer caminos de diferentes características (deportivo, educativo, comercial y turístico) que al cruzarse alternativamente generan un conexión conjunta en sentido norte – sur, integrando las zonas aledañas y enlazando los diferentes nodos del MOT.

CARACTERIZACIÓN DE ZONAS UNIDADES DE PAISAJE AGRUPACIÓN DE NODOS

Fuente: Creado por el autor

6.3.3.4 Proyecto estratégico eje ambiental Alto del Nudo –San Mateo – Oso – Condina

Justificación del sistema

El desaprovechamiento de las cuencas hídricas, las áreas de importancia ambiental y la desarticulación de estas, han propiciado la falta de integración del territorio tanto del medio natural como construido, es por tal que el sistema de los corredores ambientales surge por la necesidad de ordenar, articular y equilibrar la ciudad a partir de su riqueza eco sistémica.

Objetivo del sistema

Estructurar el territorio a partir de la recuperación de las cuencas y corredores ambientales potencializando las zonas eco sistémicas, generando un equilibrio entre lo construido y lo natural.

Justificación

El corredor San Mateo ubicado en el sistema de corredores ambientales se traza con el propósito de plantear corredores de gran extensión y cobertura que cumplan la labor de estructurar el MOT, lo que significa que su rol es el de base permitiendo dar la cualidad de integración y cohesión en el ordenamiento del territorio, tarea que realiza de la mano directa mente con el rio Otún y Consotá por los cuales es intersecado y el eje cancelos pertenecientes al mismo sistema, este se constituye por la articulación de zonas ecosistemitas y áreas urbanas re - significándolas, así mismo por medio de su proyección en sentido Norte -Sur no sólo estructura el territorio inmediato sino que también lo articula a nivel Regional.

Objetivos

Objetivo general

Articular las zonas de importancia ecosistemita y áreas urbanas consolidadas en la zona occidental de la ciudad de Pereira, inmersas en sectores heterogéneos que van desde lo rural, el casco urbano y zonas de expansión, generando la estructuración del territorio.

Objetivos específicos

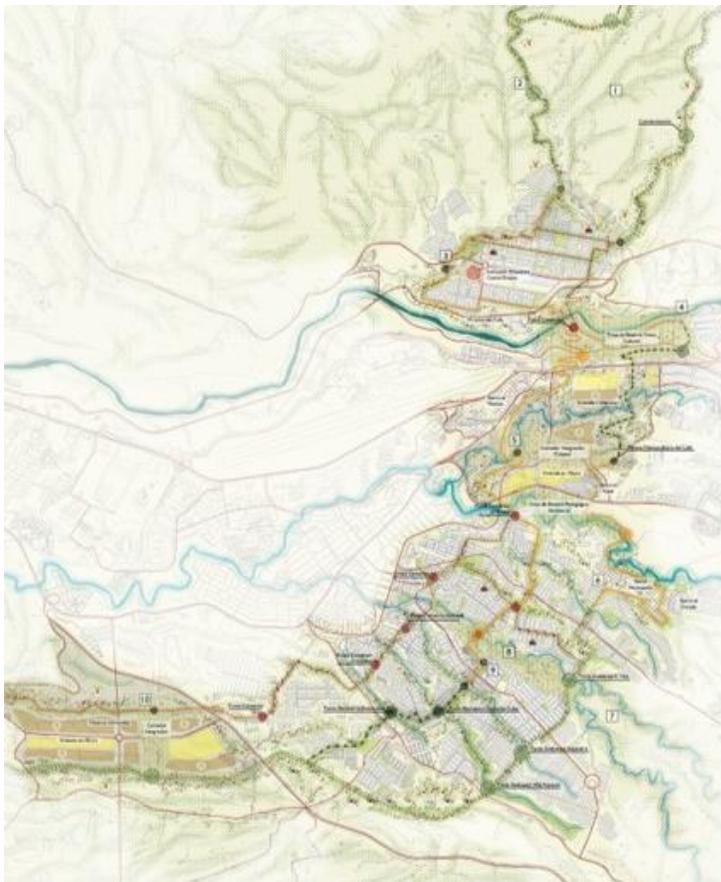
- Identificar las zonas de alta importancia eco sistémica y áreas urbanas consolidadas, en el occidente de la ciudad
- Potencializar las zonas identificadas articulándolas entre sí por medio de tramos con distintas características

- Plantear proyectos arquitectónicos que responden a la caracterización de los tramos, ligados por espacio público que configuran el corredor ambiental.

Hipótesis

¿el corredor ambiental san mateo, podrá lograr la estructuración del territorio en conjunto con los demás proyectos que constituyen el sistema corredor ambientales, logrando un aprovechamiento y concientización de las zonas de importancia ecosistemita?

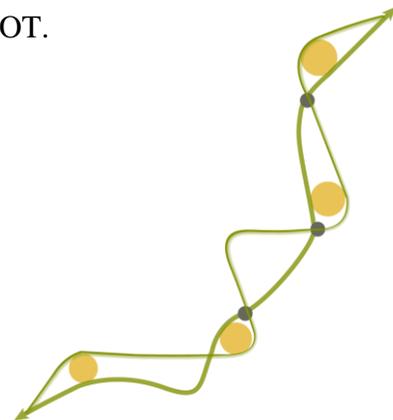
Ilustración 18 Plano y gráfico concepto P.E eje ambiental Batallón



Concepto

FRANJA DE ENLACE

Franja que funciona como un elemento de cohesión de zonas de importancia eco sistémica y áreas urbanas, que en conjunto con los proyectos estratégicos propicia la integración y estructuración del MOT.



Fuente: Creado por el autor

6.3.3.5 Proyecto estratégico ejes longitudinales

Justificación

El proyecto estratégico ejes longitudinales dentro del modelo de ordenamiento territorial (MOT) genera conexiones urbano - ambientales, consolidando y articulando la ciudad de Pereira, este a

su vez soportado con espacio público y sistemas de movilidad peatonal y alternativa, lo que suscita la apropiación de las cuencas (Egoyá, Dulcera, Arenosa y Oso) por parte de los habitantes aportando la mayor relevancia e integrando las dinámicas urbanas con el territorio.

Objetivo general

Propiciar la re significación de hechos urbanos de importancia para la ciudad de Pereira, que pueden ser aprovechados para propiciar e incentivar conexiones longitudinales, articulando las dinámicas urbanas con el territorio.

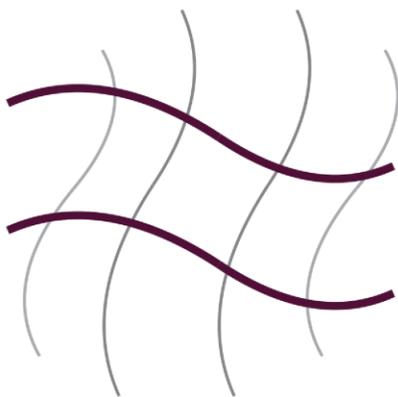
Objetivos específicos

- Identificar los hechos urbanos de importancia para la ciudad de Pereira con el fin de potencializarlos, articulando y conectando el territorio en sentido oriente – occidente.
- Recuperar los corredores urbanos a través de espacios que articulen la ciudad de Pereira, propiciando e incentivando las dinámicas sociales.
- Aprovechar los corredores longitudinales de la ciudad de Pereira para fortalecer sus características urbanas por medio de estrategias y/o intervenciones que reactiven estos ejes.

Hipótesis

¿podrá los ejes longitudinales planteados establecer y articular conexiones en la ciudad de Pereira potencializando sus características urbano - ambientales?

Ilustración 19 Gráfico concepto P.E ejes longitudinales



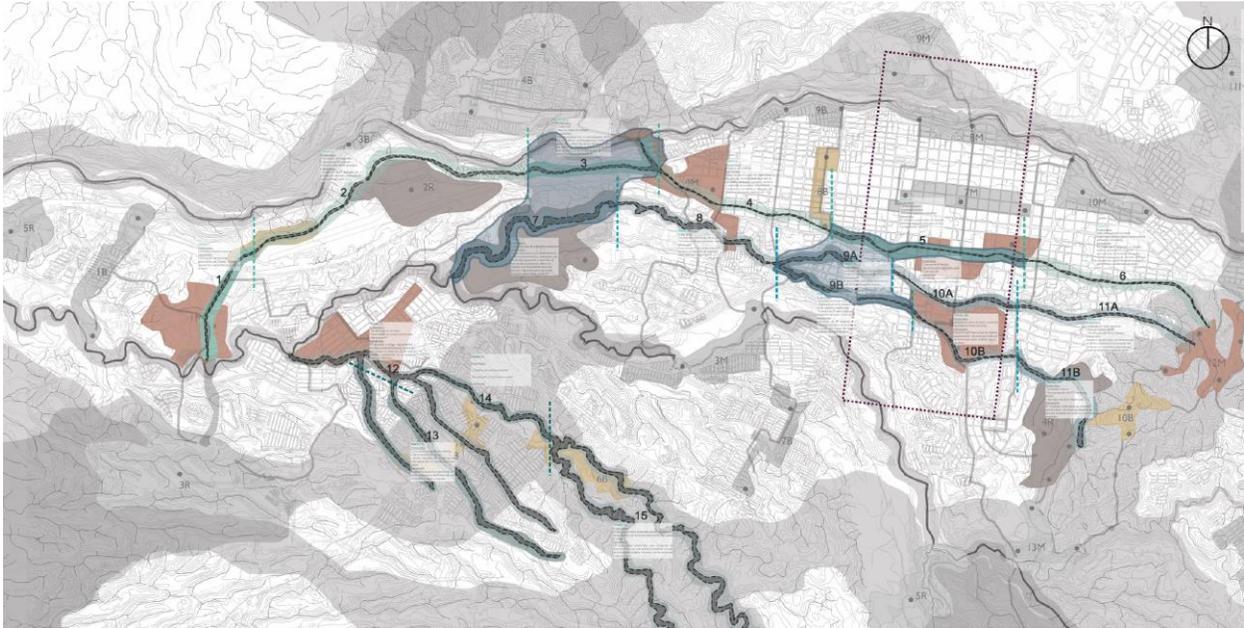
Fuente: Creado por el autor

Concepto

HILANDO TERRITORIO

Generación de un tejido a partir de conexiones que enlacen los diversos sistemas, hilando y articulando el territorio.

Ilustración 20 Plano P.E ejes longitudinales



Fuente: Creado por el autor

6.3.3.6 Proyecto estratégico ejes transversales

Justificación

El territorio se caracterizó por un acelerado proceso de crecimiento debido a la migración, la cual se dio de forma no planificada, dando así una desarticulación en la trama urbana, acompañado de unas condiciones topográficas de carácter montañoso que no permitieron la relación de todos los sectores de la ciudad, viendo afectadas en especial las conexiones en sentido norte – sur.

Por otro lado, cabe resaltar la consolidación en la zona centro que posee unos ejes lineales ya existentes con características históricas, patrimoniales y culturales de civismo y emprendimiento, que permite tener una base para dar respuesta a las problemáticas de conectividad de la ciudad.

Objetivo general

Generar conexiones en el territorio resaltando puntos estratégicos de importancia para la ciudad por medio de ejes o trayectos urbanos en sentido norte – sur mitigando el déficit de conectividad de la ciudad.

Objetivos específicos

- Identificar los trayectos significativos, importancia urbana y connotación histórica para la ciudad
- Analizar y caracterizar cada trayecto identificando las cualidades y potencialidades del sector.
- Establecer propuestas arquitectónicas puntuales que abarquen los recorridos y las estancias para que así se potencialicen las fortalezas a largo de los ejes.

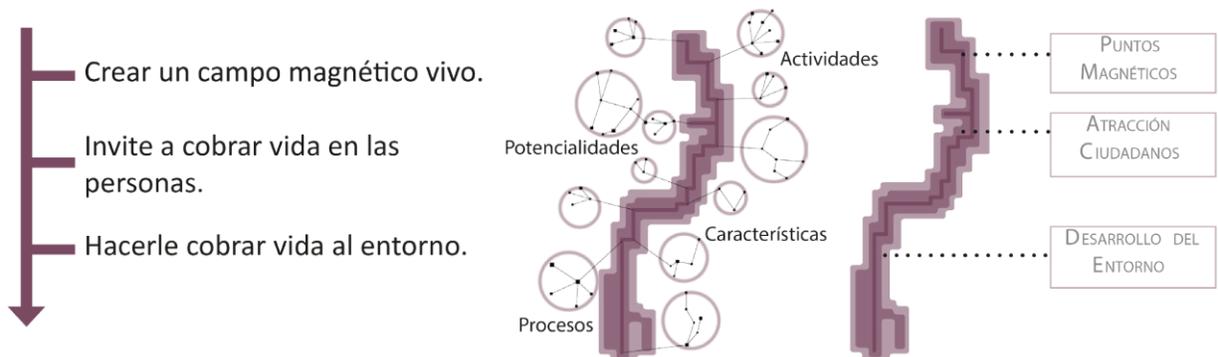
Hipótesis

¿los ejes transversales, podrán mitigar el déficit de conectividad norte – sur, liberando las zonas más congestionadas de la ciudad y a su vez lograr un buen complemento respecto a conectividad con los ejes longitudinales y el resto del sistema?

Concepto

RED URBANA DE IMANES

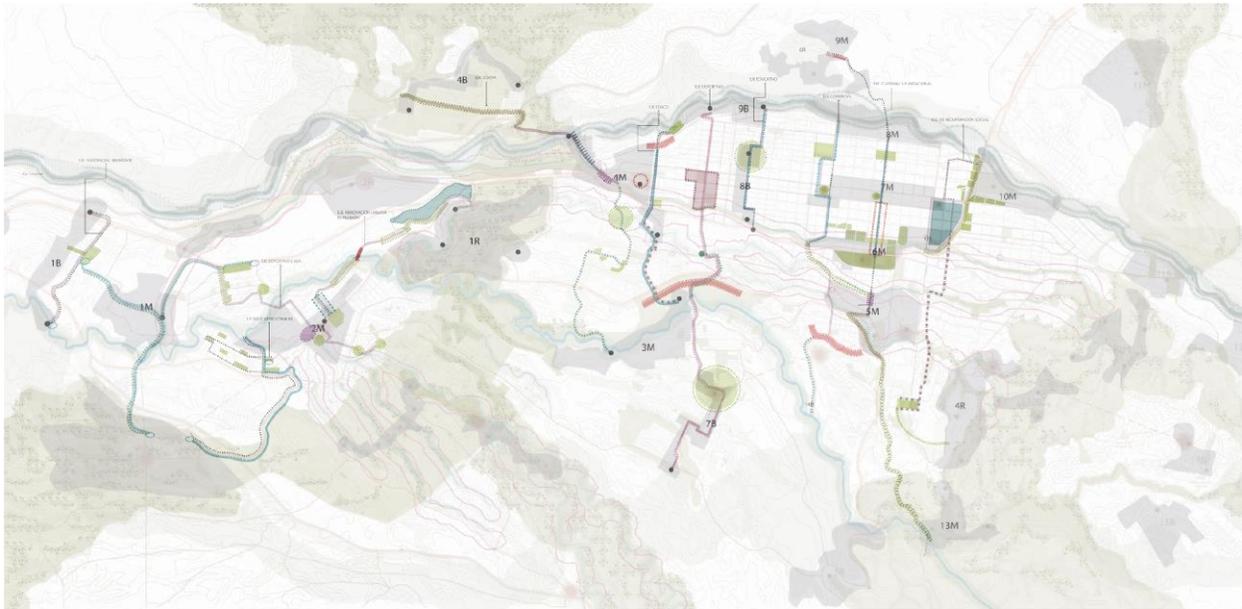
Ilustración 21 Gráfico concepto P.E ejes transversales



Fuente: Creado por el autor

Atraer las características, actividades, procesos y potencialidades del sector a los recorridos por medio de intervenciones, acciones, movilidad alternativa y sostenible, atrayendo la presencia de los ciudadanos y posteriormente las actividades del sector, por lo cual se resaltan las características de cada trayecto y se generan enfoques o vocaciones a cada uno de los ejes.

Ilustración 22 Plano P.E ejes transversales



Fuente: Creado por el autor

6.3.3.7 Proyecto estratégico movilidad integrada

Desarrollo metodológico sistema de interactividad

Justificación

La fragmentación urbano – social que vive el territorio de Pereira, evidencia la falta de desarrollo en la infraestructura y en la poca planificación con la que está ejecutada, generando así una falta de integración entre la sociedad y su territorio, lo cual no permite que exista una apropiación acertada por parte de las comunidades con su hábitat.

Se identifica la predominancia de algunas concentraciones urbanas en la ciudad que interfieren en el desarrollo integral de la misma. El sistema de movilidad actual no asegura la cobertura de los sectores periféricos del territorio lo que incentiva la fragmentación, además por la predominancia del vehículo particular genera distintos conflictos viales que afectan la movilidad y la calidad de vida de las personas.

Objetivo

Propiciar la interacción de los habitantes de la ciudad a partir de la consolidación de centralidades urbanas y la definición de canales de comunicación entre estas.

Función y relación en el sistema

Los proyectos estratégicos que componen el sistema se complementan de manera armoniosa, permitiendo así la interacción social en diferentes escalas, a través de ejes y formas de movilidad que confluyen en nodos urbanos y logran integrar la totalidad del territorio de Pereira.

Justificación Proyecto estratégico

Debido a los grandes conflictos de movilidad en la ciudad se ha generado una fragmentación urbano – social que afecta su desarrollo, este modelo pretende proponer un sistema o una forma de movilidad mucho más sostenible, donde el peatón, el transporte público y los sistemas alternativos sean la base primordial de donde parta toda la movilidad urbana, de esta forma se garantiza una accesibilidad universal y eficiente desde todos los sectores de la ciudad, creando un territorio mucho más compacto, seguro y de fácil acceso, además una de las premisas del sub sistema es conectar y darle “vida” a los demás proyectos estratégicos, siendo este esencial para generar un funcionamiento integral del MOT.

Objetivo general

Generar una movilidad mucho más inclusiva, segura y sostenible dando prioridad al peatón, transporte público y sistemas alternativos, promoviendo así un desarrollo territorial equilibrado para la ciudad de Pereira

Objetivos específicos

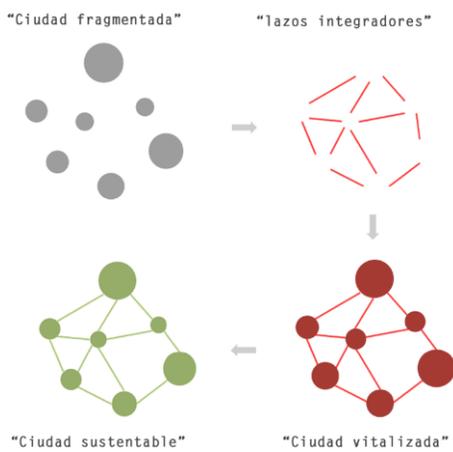
- Crear una infraestructura apropiada para una movilidad basada en lo peatonal, transporte público y uso de medios alternativos (disminuir el uso de vehículo particular)
- Generar una jerarquización de las vías, dándole unas características y usos acordes a lo que se quiere lograr con estas.
- Integrar todos los medios de transporte público, asegurando una cobertura universal mucho más eficiente y sostenible, dotando la ciudad de la infraestructura necesaria para lograr esto.

- Implementación de medios de transporte innovadores, eficientes y sostenibles, implementándolos en algunos sectores teniendo en cuenta sus características y requerimientos, además de su contexto social.

Hipótesis

¿La idea de generar una movilidad incluyente y sostenible lograra integrar de manera acertada los distintos sistemas y proyectos del modelo, aportando ala equilibrio territorial de la ciudad de Pereira?

Ilustración 23 Gráfico concepto P.E movilidad

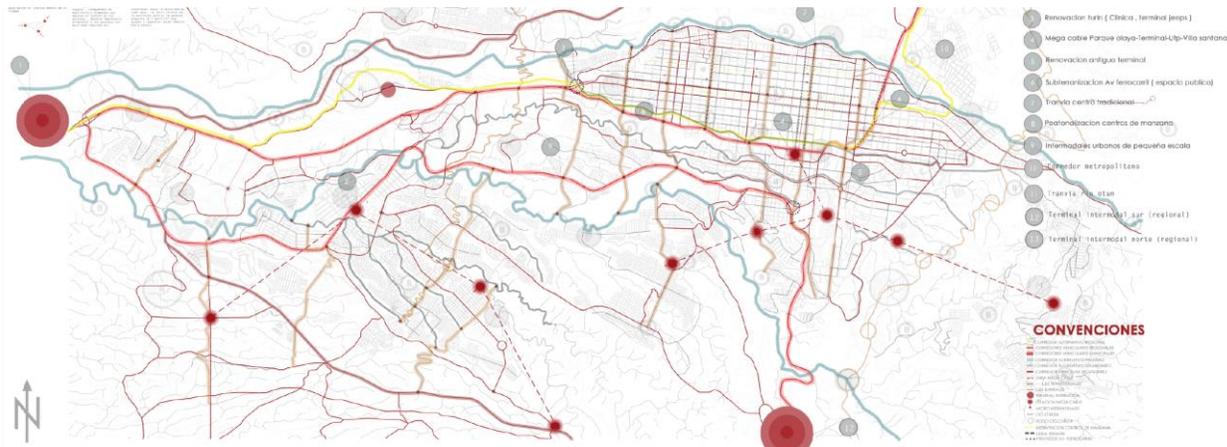


Concepto

LAZOS VITALES Y SUSTENTABLES

Dándole vida a la ciudad a través de una movilidad mas sustentable y eficiente.

Ilustración 24 Plano P.E movilidad



Fuente: Creado por el autor

6.3.3.8 Proyecto estratégico nodos

Justificación

la ciudad presenta un gran conflicto de fragmentación social debido a que la misma no cuenta con espacios que propicien la integración de la comunidad, concentrando sus principales actividades en algunos puntos del territorio que a su vez delimitan el crecimiento, desarrollado he integración de la misma, se evidencia la de desarticulación del territorio con los barrios ubicados en la periferia, lo cual fomenta al desarraigo de la comunidad y se marca la necesidad de generar conexiones en el territorio que fortalezcan las diferentes dinámicas urbanas y sub urbanas.

Objetivo general

Define una red de nodos que abarque el territorio mediante un sistema multi escalar, regional, municipal y barrial, que brinde una cobertura adecuada a las necesidades de las diferentes comunidades de la ciudad y la región.

Objetivo específico

- Identificar los puntos de intersección entre proyectos estratégicos
- Generar mediante el sistema multi escalar la integración y articulación de las centralidades
- Establecer la identidad y caracterización para cada uno de los nodos, partiendo de las relaciones que existen entre los demás sistemas.

Hipótesis

¿Es posible consolidar la ciudad por medio del sistema de nodos a diferentes escalas?

Concepto

RED NEURONAL

Ilustración 25 Gráfico concepto P.E nodos

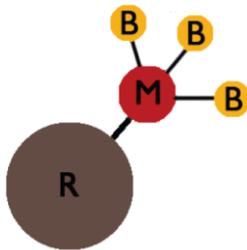
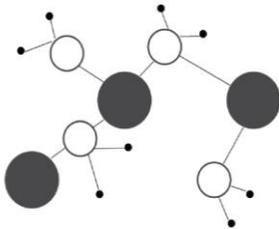
El proyecto estratégico de red de nodos dentro del MOT se consolida mediante la integración y consolidación de las nuevas centralidades clasificándose mediante un sistema multi escalar que apoyen y consoliden las nuevas dinámicas territoriales.

Regional: integración

La integración se da a escala regional y permite la unificación del territorio, respondiendo a las necesidades más generales de la ciudad, en ámbitos culturales.

Municipal: receptor

Los nodos receptores se dan a una escala municipal y son vistos como ese punto intermedio que responde a necesidades más puntuales, generando un equilibrio entre la escala regional y barrial

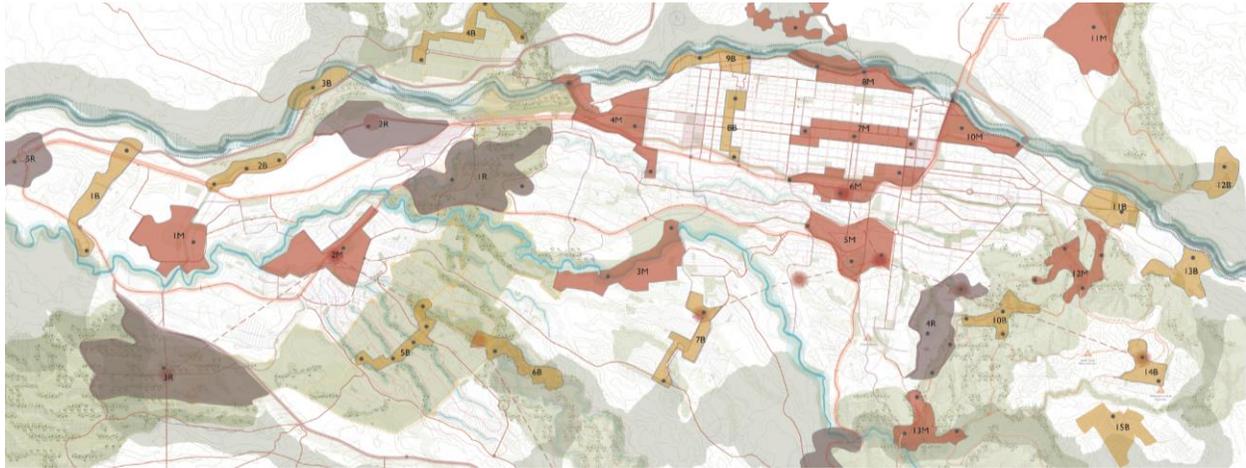


Fuente: Creado por el autor

Barrial: la apropiación

Se genera desde una escala barrial, es entendida como los espacios públicos que se caracterizan por la apropiación que le da la comunidad, estos suelen ser más sensibles con mayor arraigo y buscan nutrir la escala municipal.

Ilustración 26 Plano P.E nodos



Fuente: Creado por el autor

6.3.3.9 Proyecto estratégico cinturón verde

Justificación

El proyecto estratégico de cinturón verde dentro del MOT representa la compactación del territorio marcando un límite en las zonas de expansión de la ciudad y a su vez el amortiguamiento entre las zonas urbanas y rurales, generando transición entre ellas. Se presenta como un proyecto que garantiza la delimitación de los suelos de expansión urbana con los suelos rurales, garantizando una consolidación de una ciudad densificada.

Objetivos

Objetivo general

Configurar un cinturón perimetral que contenga el suelo urbano y defina una transición con el suelo rural delimitando el suelo de expansión y promoviendo la re – densificación urbana.

Objetivos específicos

- Fusionar propiedades y dinámicas urbanas-rurales en un nuevo planteamiento de transición territorial.

- Generar el desarrollo de unos proyectos puntuales que respondan al desarrollo del proyecto estratégico, con una característica de alto impacto y desarrollo.
- Conectar la ciudad por medio de un cinturón verde que pueda recorrer de forma ininterrumpida y se pueda recorrer con medios de transporte alternativos como el senderismo y el ciclismo.

Hipótesis

¿se podrá generar una ciudad densificada por medio del cinturón verde que amortigüe y genere una transición entre lo urbano y lo rural?

Concepto

MUTACIÓN TERRITORIAL

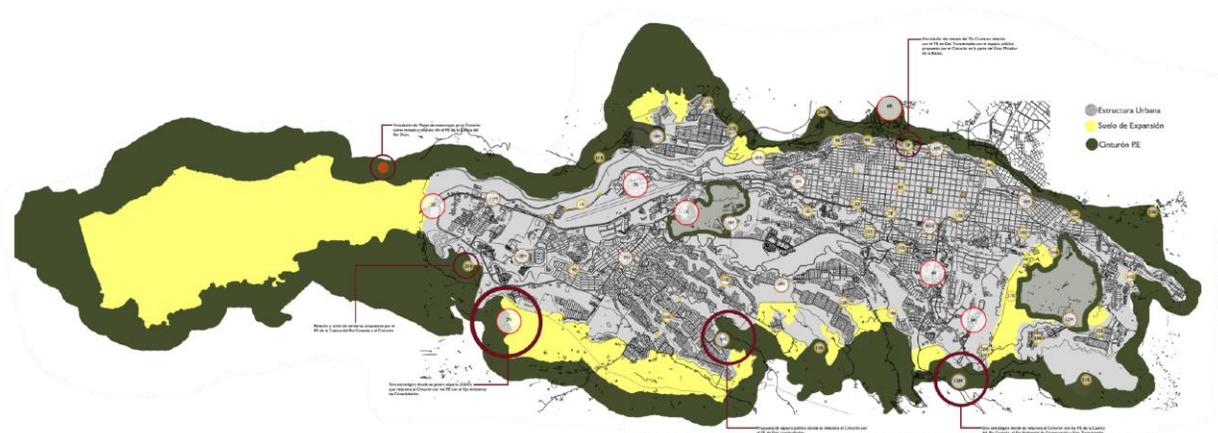
Ilustración 27 Gráfico concepto P.E cinturón verde



El concepto de mutación aplicado al proyecto estratégico de cinturón verde, va enfocado directamente al cambio de territorio que se da en los límites de adentro con el afuera; la ciudad muta de un territorio urbano a un territorio rural, el cinturón verde es entonces la transición entre estos.

Fuente: Creado por el autor

Ilustración 28 Plano P.E cinturón verde



Fuente: Creado por el autor

6.3.4 Proyecto plan piloto

El planteamiento desarrollado en la ciudad de Pereira, está configurado por un modelo de ocupación territorial que se basa en una visión sistémica, en este se plantea integrar los elementos del territorio, por medio del planteamiento de sistemas que se relacionan de manera interdependiente, estos son Estructurante, Conectividad, Interactividad y Transición, que así mismo se constituyen por proyectos estratégicos.

A partir de dicho planteamiento se aborda el sistema de conectividad, donde su principal función dentro del planteamiento de modelo de ocupación es generar las conexiones necesarias a partir de la valoración, recuperación y adecuación de elementos urbanos de significancia para la ciudad, en éste se desarrolla el proyecto estratégico de ejes transversales, el cual tiene como premisa generar conexiones urbanas en sentido norte sur, por medio de trayectos dentro del casco urbano.

Se establece el Plan Piloto donde se toman del proyecto los ejes de la calle 19 y la calle 24 los cuales poseen un carácter fundacional – histórico y servicios - comercial, respectivamente, donde a partir de su análisis se pretende identificar a la escala puntual de los dos ejes el potencial de conectividad que pueden tener y que respondan al entendimiento y planteamiento de los sistemas dentro del modelo de ocupación territorial.

6.3.4.1 Diagnostico y análisis corredores urbanos calle 19 y calle 24

El análisis del plan piloto está enmarcado principalmente por dos corredores principales (la calle 19 y la calle 24) Los cuales se extienden desde los sistemas de circunvalar (cinturón Verde) en la badea y los sistemas estructurantes de las cuencas del río Otún hasta el río Consota. El foco de análisis va desde la badea y el río Otún hasta el accidente topográfico que está en el barrio providencia que conecta indirectamente al río Consota con un remate paisajístico ambiental importante.

El proyecto plan piloto hace del proyecto estratégico de ejes transversales que a su vez responde directamente al sistema de conectividad que compone el modelo de ocupación (Pereira, paraíso natural y cívico: engranajes de ciudad, sociedad, ríos y cultura) este plan piloto fue seleccionado como estrategia como fin último pone en evidencia el resultado de los objetivos planteados en el modelo de ocupación y nos permite avanzar con la investigación en curso.

Este plan piloto cuenta con unas características especiales ya que es donde más proyectos estratégicos se interceptan dándole importancia pues permite desarrollar zonas puntuales donde se cruzan los proyectos estratégicos, además de las características propias con las que cuentan los corredores del plan piloto.

El análisis del plan piloto inicia con la identificación de los sistemas que lo componen junto con las incidencias de los proyectos estratégicos que pasan por los corredores transversales de la calle 19 y la calle 24, se evidencia entonces que el sistema estructurante es uno de los principales sistemas que dan lineamientos para el análisis, ya que los definen el marco de la investigación y los primeros límites a tener en cuenta, entre ellos las cuencas del río Otún y Consota, indirectamente los corredores ambientales inciden en el plan piloto desarrollado, puesto que son el paisaje próximo que integra el marco desarrollado.

encontramos que el sistema de conectividad es otro de los sistemas de importancia pues en principio define los ejes transversales que estructuran el plan piloto, sino también el proyecto estratégico de los ejes longitudinales quienes al final mostraran su importancia con las conclusiones del análisis pues hacen parte del problema de fragmentación que pretende solucionar el modelo de ocupación; el sistema de interactividad compuesto por los proyectos estratégicos de movilidad y nodos, hacen parte integralmente del proyecto plan piloto puesto que estos dan lineamientos de las problemática vocaciones, dentro del marco del proyecto plan piloto y plantean la mejor manera de generar una interactividad dentro del marco analizado integrando las distintas categorías que componen la ciudad; dentro de este plan piloto también hace parte el sistema de circunvalar que rodea la ciudad enmarcándola y mediando entre (suelos urbano y rural del municipio) de los diferentes suelos que componen el territorio, este sistema interactúa con eje transversal de la calle 19 a la altura de la badea del municipio de Dosquebradas cuya conexión se da de forma directa atravesando el viacrucis; para el análisis se tiene en cuenta el estudio por categorías en el cual se investiga la geografía, el paisaje, la morfología, la sociedad, la infraestructura y la arquitectura. Estas categorías son las que alimentan el análisis puntual del plan piloto.

Ilustración 29 Plano categoría geografía



Categoría Geografía

Inicialmente se evidencia que el territorio tuvo unas características geomorfológicas que fueron modificadas posteriormente por los asentamientos humanos, donde se identifica que la topografía del corredor transversal de la calle 19 en el marco investigado muestra que empieza con un accidente topográfico muy pronunciado que cae directamente en la cuenca del río Otún. Se observa una topografía con una pendiente pronunciada hasta la carrera 4^a a partir de allí la pendiente baja y se llega hasta la carrera séptima y octava que es la parte más alta de la montaña, a partir de allí el territorio empieza a descender de una forma constante y con una pendiente poco pronunciada, hasta llegar a la quebrada Egoyá, ahí en adelante la topografía aumenta su pendiente y se encuentra con la quebrada La Arenosa, Así mismo la topografía sigue hasta la quebrada La Dulcera con una pendiente mayor a las anteriores, en este punto se encuentra la altimetría más baja de esta zona y al continuar hacia el barrio providencia

observamos que la topografía sube con una pendiente constante y poco pronunciada hasta llegar al accidente topográfico del barrio providencia, de allí en adelante, la topografía desciende abruptamente hasta llegar a la cuenca hídrica del río Consota.

En este corredor transversal se observa una similitud con el corredor de la calle 19 con algunas diferencias, entre las más significativas se evidencia que el accidente topográfico de la badea, no llega directamente al río Otún sino a una playa con una sección significativamente amplia, en donde actualmente encontramos los asentamientos del barrio la esneda, al igual que en la calle 19 se observa una topografía con una pendiente alta hasta la carrera cuarta donde empieza a disminuir significativamente hasta la carrera séptima y octava, del lugar hasta la carrera 12 la topografía desciende con una pendiente poco pronunciada hasta llegar a la quebrada Egoyá.

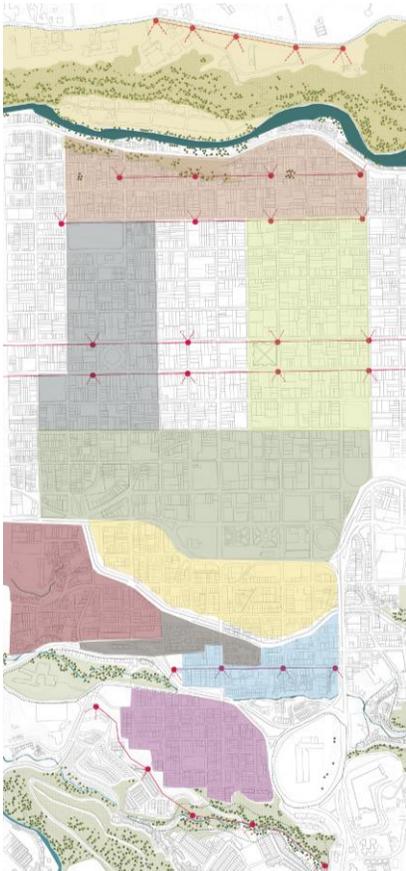
la topografía empieza a descender con mayor pendiente hasta encontrarse con la quebrada la Arenosa, desde este punto la topografía asciende un poco para volver a descender y llegar hasta la quebrada la Dulcera, a partir de ahí encontramos un accidente topográfico actualmente sobre la avenida sur a la altura de la calle 24 en donde se evidencia una isla de territorio y actualmente se encuentra en la avenida sur con ambas calzadas separadas, de allí en adelante la topografía asciende paulatinamente hasta llegar el barrio providencia, en donde remata en el accidente topográfico del barrio providencia.

Ilustración 30 Plano categoría paisaje

Categoría Paisaje

Con la categoría de paisaje, se encuentra con elementos importantes que deben ser reconocidos, en este caso son los accidentes topográficos, Elementos que nos permiten admirar el paisaje con claridad e importancia, empezando en el río Otún en donde se percibe una densificación baja permitiendo al paisaje sobresalir, pues se observa la cuenca del río, acompañada por la peña alta del río con su densa vegetación, desde la parte alta del río Otún específicamente en el sector de la badea en Dosquebradas, se vive en encuadre paisajístico magnifico pues el territorio se abre a un mirador paisajístico extenso en donde se puede evidenciar en primer plano la ciudad de Pereira.

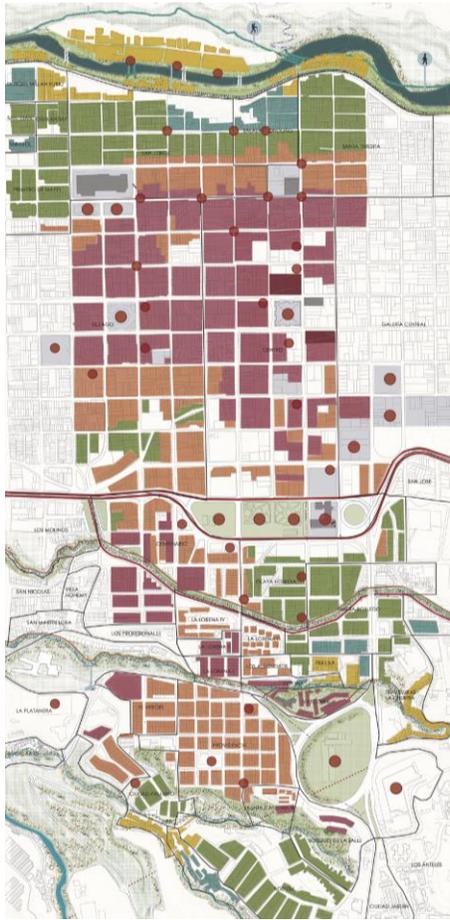
desde su centro tradicional hasta sus urbanizaciones posteriores, en un segundo y tercer plano se distingue que el paisaje remata en las cordilleras occidental y central con sus maravillosos nevados, como también en el valle del



Fuente: Creado por el autor

municipio el sector de cerritos, desde el otro extremo del marco investigado, observamos que el accidente topográfico del barrio providencia nos abre un encuadre paisajístico extensamente maravillo, desde allí se aprecia la cuenca hídrica del río Consota con su espesa vegetación.

Ilustración 31 Plano categoría sociedad



Categoría Sociedad

Con relación a la categoría de sociedad se expone principalmente enfocándonos en el sector del río Otún donde se presenta una situación con una población vulnerable, los habitantes del barrio la Esneda que habitan en un lugar de alto riesgo, lo mismo para las familias que tiene sus vivienda junto al río Otún, este barrio se consolidó debido a la falta del control físico de las ciudades, generando una situación de inseguridad para los habitantes de este sector.

El sector cuenta con una percepción desfavorable con relación a la inseguridad, al igual que la avenida del río, por otro lado entre las carreras primera y cuarta se manifiesta el uso de suelos predominante de residencia, y una dinámica económica de escala barrial, desde la carrera quinta hasta la carrera décima se observa una actividad principalmente económica y de servicios públicos y privados muy

importantes, se observa la invasión del espacio público para el desarrollo de las actividades económicas informales y dinámicas sociales, importantes desarrolladas en el espacio público.

En este sector del centro de la ciudad se distingue la activación de la vida social hasta altas hora de la noche, sobre la carrera sexta se evidencia una dinámica especial, que se diferencia de las demás vías de la ciudad, sobre esta vía se desarrollan actividades, socio-culturales atraídas por los café-bar y restaurantes que se emplazan a lo largo de esta vía, lo que permitió generar una mecánica social muy importante. sobre la carrera 12 se refleja una problemática generada por la invasión de la vía para el desarrollo de las actividades económicas enfocadas a los vehículos como el mantenimiento o mejoramiento de ellos, produciendo un trauma urbano que fragmenta el funcionamiento de la vía.

Una de las zonas importantes para el desarrollo de las actividades socio-recreativas es el parque Olaya, aunque tiene una percepción de seguridad desfavorable es uno de los espacio públicos de mayor relevancia para la ciudad, se evidencia entonces en los barrios Olaya y Pereira una dinámica social fragmentada, no hay una relación importante que conecte las dinámicas de los barrios, Adicionalmente se observa el desarrollo de actividades económicas de mecánica que generan problemas en el sector, se muestra la interrupción de la continuidad de los corredores transversales de las calles 19 y 24, por esta razón toda la dinámica socio-económica se re-direcciona hacia la calle 21, en la cual es la única conexión directa entre el barrio providencia y la zona centro de la ciudad, convirtiéndose ésta calle en una centralidad importante.

En el barrio providencia se identifica que la mayoría de habitantes del sector, son personas de edades mayores, se advierte un déficit de espacio público y de equipamientos que acompañe las dinámicas del barrio providencia, actualmente el accidente topográfico del barrio no está siendo aprovechado.

Ilustración 32 Plano categoría morfología



Categoría Morfología

Se observa que la ciudad tuvo un asentamiento urbano, formal y planificado con una estructura urbana en damero, esto se evidencia en el centro tradicional de la ciudad de Pereira, dentro del marco de análisis, a medida que la ciudad fue creciendo y expandiendo se fue adaptando la estructura urbana a la topográfica.

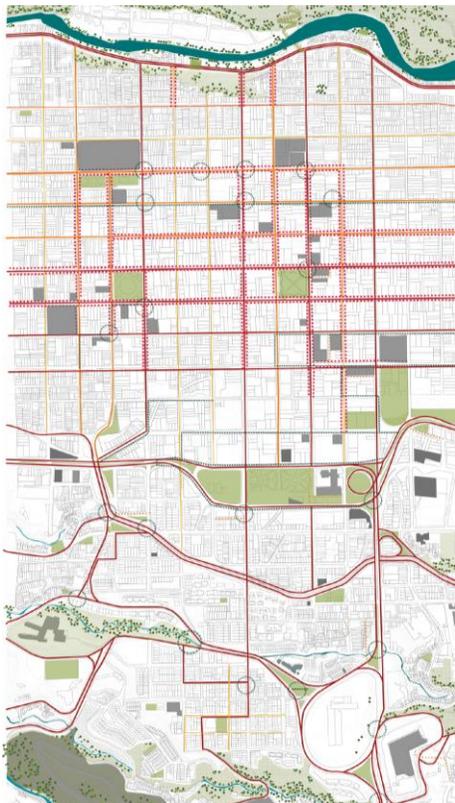
Por medio de la categoría de morfología se identifican los diferentes momentos que dio lugar al crecimiento poblacional que tuvo la ciudad y los diferentes momentos en que se ocupó el territorio, un primer momento es el fundacional, con unas manzanas de grandes dimensiones y con una característica de centros de manzana. El segundo momento cuando se expande el centro poblado hacia el territorio inmediato y que se organiza por medio de la estructura urbana.

Un tercer momento cuando la ocupación del territorio se enfrenta a los accidentes topográficos y/o geográficos que limitan la continuidad de las calles y/o conexiones existentes, encontramos entonces los barrios Olaya y Pereira, que empiezan a desarticular la conexión del territorio.

El cuarto momento responde a la construcción de los conjuntos cerrados ubicados entre la avenida Belalcazar y la avenida Sur, respondiendo a la fragmentación y a la moda urbanística de conjunto cerrado terminó de consolidar la desconexión, el desconocimiento y la fragmentación de la ciudad.

Por último se evidencia un quinto momento en el barrio providencia, con un trazado urbano formal y organizado, parecido a la estructura urbana del centro tradicional, con una característica importante que son las dimensiones de la manzana, pues se observa que la manzana propuesta para este sector corresponde a unas dimensiones de escala barrial, se puede inferir también que la tipología de manzana cambió y la dinámica de la manzana ya no respondía al patio interior; Por medio del análisis morfológico para el marco territorial de investigación nos muestra al ver el lleno versus lo vacío es evidente la falta de espacio público para con la parte del territorio analizada.

Ilustración 33 Plano categoría infraestructura



Categoría infraestructura

Teniendo en cuenta la categoría de infraestructura se observa que los corredores transversales de la calle 19 y la calle 24 son los únicos ejes que cruzan el río y llegan hasta el barrio La Esneda, como también las únicas vías que topográficamente lograron llegar hasta la avenida del río dentro del marco de investigación generando entre sí un circuito que permite crear un cinturón vial, los corredores ambientales generan un fragmento de vía sobre la avenida del río que marca tensión puesto que es el remate de los ejes sobre la trama vial; actualmente se encuentra con un intento de espacio público sobre la avenida del río, una insinuación muy retraída para el potencial que se podría generar en ese sitio.

se evidencia una ciclo-vía segregada en mal estado de conservación y con muy poca apropiación, por parte de la comunidad, el estado de las vías se encuentra generalmente en buen estado con algunas excepciones, se muestra una falta de espacio público de escala barrial entre la avenida del río y la carrera cuarta, desde allí se empiezan a identificar equipamientos recreo-deportivos y educativos.

las carreras cuarta y quinta son de alto flujo vehicular, principalmente de transporte público como buses y taxis, se manifiesta un conflicto de temporalidad con el cruce del ingreso y la salida de los estudiantes de las instituciones educativas que se encuentran sobre las carreras cuarta y quinta; sobre la carrera sexta se observa una intervención urbana distinta, que tuvo lugar con la construcción de las vías para la incorporación del Megabus en la ciudad, dándole un carácter más peatonal a esta vía, entre las carreras séptima y octava se encuentran algunas vías peatonalizadas, aunque también se encuentran desconectadas entre sí.

Se observan las carreras séptima y octava dentro del marco de investigación, se refleja su carácter peatonal por la cantidad de flujo viandante que tiene. Al igual que la calle 19, se encuentran dos parques importantes que activan las actividades sociales, se mira la existencia y vocación del parque Olaya herrera en donde se presta atención al inicio de la fragmentación de la ciudad.

En primera instancia el parque se encuentra fragmentado por la calle 21, en segunda instancia por las condiciones topográficas del barrio Olaya y Pereira, no permitieron la continuidad de los corredores trasversal de la calle 19 que se interrumpe en el parque Olaya herrera; reaparece en el barrio Pereira para luego desaparecer con la avenida Belalcazar y volver a aparecer el barrio providencia. en el barrio Olaya y Pereira se manifiesta la falta de espacio público y de equipamientos deportivos de escala barrial; Se muestra la preexistencia del museo de arte contiguo a la avenida sur donde se identifican algunos problemas urbanos como la desconexión que tiene este equipamiento con las dinámicas de la ciudad.

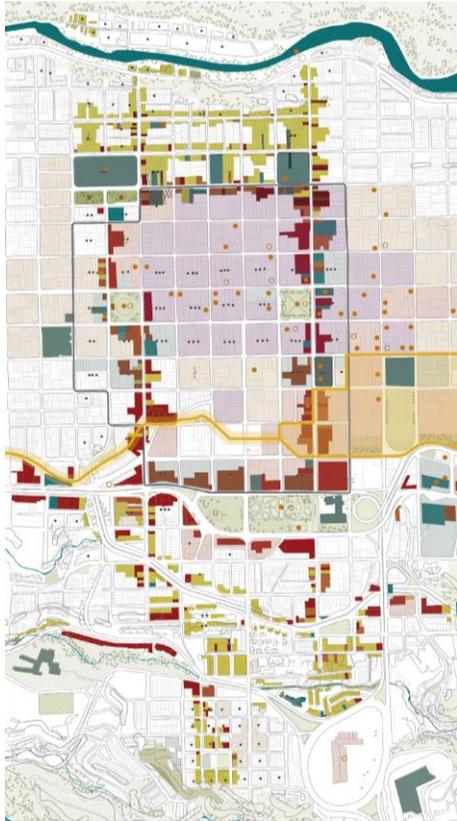
se identifica que la avenida sur actúa como un elemento que dificulta la llegada hasta el equipamiento, el desaprovechamiento del espacio público que le permita extender sus actividades al exterior. Otra de las problemáticas es sin duda los conjuntos cerrados que rodean el equipamiento y lo aíslan; hacia el sector del terminal se resalta la interrupción de la comunicación físico-espacial que tenía el sector de travesuras con el barrio Mejía Robledo donde se hizo un lleno antrópico para la construcción de la actual calle 17.

En el marco de investigación se identifica que la única conexión directa que enlaza el centro con el barrio providencia es la calle 21 que se superpone por medio de puentes sobre la avenida Belalcazar y la avenida Sur, donde se muestra una sección vial importante que va desde la carrera octava hasta el puente sobre la avenida Belalcazar a partir de ahí la vía se divide en dos calzadas de dos carriles bidireccionales, esta sección se extiende desde el puente de la avenida Belalcazar hasta el puente de la avenida Sur, pues en este punto la sección se reduce a una calzada de dos carriles bidireccionales.

También se identifican los problemas de movilidad que suceden dentro del marco de investigación generados por los flujos vehiculares provenientes de la avenida sur con dirección centro, donde se crean tres traumas urbanos de alto impacto, el primero se genera sobre la avenida sur a la altura de la calle 23 cuando los vehículos son conducidos a tomar la calle 27 para subir por el barrio centenario, en este giro se genera una congestión vehicular de alto impacto, el segundo trauma urbano es generado por los vehículos conducidos a tomar las calles 20 o 23 cuyo fin último es tomar la calle 21 con dirección centro generando tres momentos de congestión, el primero en la intersección de la carrera 20bis con calle 21, el segundo generado en el puente sobre la avenida Sur por la reducción de la calzada y el tercero en la intersección de la calle 21 con la avenida 30 de agosto; El tercer trauma urbano se genera en la intersección del terminal de transporte que recoge todos los flujos de la ciudad.

En el barrio providencia se genera un fenómeno territorial inesperado, pues sus vías no fueron diseñadas con el fin de alimentar las vías principales como es el caso de los flujos que provienen de la avenida Sur con dirección centro, que ingresan al barrio para tomar la calle 21 a raíz de este problema el barrio empezó a mutar sus dinámicas inicialmente planteadas, principalmente sobre la calle 21; también se identifica que el trazado urbano tiene una dimensión de manzana con escala barrial generando para el sitio unas vías sub-utilizadas que pueden ser aprovechadas urbanísticamente de una forma distinta, se evidencia déficit de espacio público, y de equipamientos colectivos de escala barrial.

Ilustración 34 Plano categoría arquitectura



Fuente: creado por el autor

Categoría Arquitectura

Con relación a la categoría de arquitectura se evidencia un asentamiento sobre una zona catalogada como de alto riesgo, es el barrio la Esneda que se consolidó de forma irregular, sobre la avenida del río evidenciamos el asentamiento de unas viviendas de baja densidad que entran dentro de las zonas de alto riesgo, entre la avenida del río y la carrera cuarta; evidenciamos un uso predominantemente residencial con una dinámica económica barrial.

se identifica la carencia de espacio público y de equipamientos colectivos de escala barrial, desde la carrera cuarta se evidencia el cambio chocante que se da entre lo residencial y lo comercial-servicios, como también se evidencia con la densificación del territorio,

puesto que desde la carrera cuarta hasta la avenida del río la densificación es baja mientras que desde la carrera cuarta hasta la carrera once la densificación es alta.

A partir de la carrera cuarta se evidencia sobre el corredor de la calle 19 la preexistencia de equipamientos de uso recreo-deportivos y equipamientos educativos, se evidencian edificaciones públicas como lo son la alcaldía municipal, la gobernación, el palacio nacional, el edificio el diario del Otún, las dinámicas de este sector son netamente comerciales y de servicios; se identifica por este corredor la existencia del parque de Bolívar, y otros edificios representativos que le dan a este corredor el carácter fundacional con el que se presenta.

Por el corredor de la calle 24 se identifican los equipamientos como el hospital san Jorge, el comando de policía, servicios complementarios de la salud como centros de imagenología y laboratorios clínicos, clínicas, universidades, centros de formación, hoteles, y afines que caracterizan este corredor transversal como de servicios. Haciendo el análisis de la re-densificación de la ciudad como se puede evidenciar sobre la calle 19 y se ha extendido, observamos que este

fenómeno no ha llegado con tanta fuerza hasta el corredor de la calle 24, pues aún se encuentran muchas viviendas de uso residencial de muy baja densificación.

En la categoría de arquitectura se evidencia e identifican las edificaciones y espacialidades que son catalogados como bienes de interés patrimonial, se observa que muchos está en buen estado de conservación, otros con mal estado, una de las anotaciones importantes es que estos edificios no está conectados entre sí, y no se relacionan. Actualmente se identifican algunos planes parciales propuestos para la zona de la quebrada Egoyá, entre ellos se encuentra el Plan Parcial Bulevar Ciudad Victoria, y el Plan Parcial Egoyá, unos proyectos interesantes que le apuestan al déficit del espacio público y al mejoramiento de la calidad de vida de toda la población del municipio; Sobre la avenida del ferrocarril se evidencia el planteamiento de un Plan Parcial de espacio público.

Pasando por el parque Olaya se identifican unos asentamientos urbanos poco planificados, entre ellos encontramos los barrios Olaya y Pereira que carecen de relaciones de comunicación directa, ambos barrios presentan una densificación baja con un uso mixto entre residencial y servicios (talleres de carros) usos que según el POT 2016 no están permitidos para este fragmento de ciudad. Se identifica la carencia de espacio público y la falta de conectividad con la zona sur del marco de investigación (barrio Providencia); A partir de la fragmentación existente en el territorio en principio naturalmente por las quebradas Egoyá, Arenosa y Dulcera, Posteriormente por las avenidas 30 de agosto, Belalcazar y Sur se consolidó una nueva forma de asentamiento de vivienda, que tiene lugar entre las avenidas Belalcazar y Sur, son las unidades cerradas que rompen la conectividad, y la continuidad, principalmente del corredor transversal de la calle 19, en este espacio de territorio se evidencia la consolidación de uso residencial con una densificación aguda. A la altura del barrio providencia se evidencia un asentamiento urbano con una trama urbana regular con una densificación mediana y un uso predominantemente residencial con excepción de la calle 21, se identifican equipamientos de uso educativo, se evidencia el déficit de espacio público y la carencia de equipamientos de escala barrial.

6.3.4.2 Planteamiento urbano corredores urbanos calle 19 y calle 24

El plan piloto busca principalmente generar una conectividad norte-sur , potenciando las características del sector y resolviendo el problema de fragmentación urbana tan evidenciado en la ciudad , para esto se plantean dos ejes principales : corredor calle 24 y corredor calle 19 los cuales cuentan con características específicas que responden a su zona de influencia ,pero además cuentan con unos ejes longitudinales que los potencian generando unas tensiones urbanas que revitalizan el territorio.

Eje histórico

El eje de la 19 es de carácter histórico, este busca consolidar la zona y recuperar esa memoria y tradición cultural en la ciudad a través de proyectos enfocados a cumplir este propósito, por esta razón también se generan unos tramos o vocaciones a lo largo del tramo, que determinan el tipo de intervención en cada zona específica.

Eje comercial

El eje de la 24 es de carácter comercial, el cual posee una importancia histórica y a su vez representa la transformación de las nuevas dinámicas respecto al uso del suelo, comercial, residencial y servicios en especial edificios hospitalarios y de formación como educativos o de emprendimiento.

Justificación

En relación al análisis desarrollado de los ejes de la calle 19 y 24, se formula una metodología de zonas de estudio, donde se identifican problemáticas y potencialidades de estos dos corredores urbanos, demarcado desde el sector de la badea al sector de providencia. Dichas zonas de estudio son delimitadas a partir de la identificación de sectores homogéneos y heterogéneos, basados en características urbanas como trama urbana, usos de suelo, flujos vehicular y peatonal, entre otros. Se evidencia una problemática general, en la cual las zonas no tienen espacios de transición generando limites tanto físicos como imaginarios, en algunos casos debido a características topográficas, especialmente en la zona del rio Otún, donde la topografía desciende de manera significativa, así mismo se generan limites en relación al uso de suelo, donde el cambio de uso

residencial y comercial es abrupto, como se evidencia desde la carrera 4 respecto a la zona norte y sur del centro. Otro de los límites físicos que se da en la zona sur, son las grandes vías como la Avenida Belalcázar, siendo un gran eje vial que atraviesa el barrio centenario, Mejía Robledo y Pereira, impidiendo la relación entre estos, así mismo la Avenida Sur desconecta la zona de Providencia y Lorena, que, en conjunto con el déficit de espacio público y sendas peatonales, afectan la movilidad peatonal y las dinámicas barriales. Dinámicas, que también se ven afectadas por la presencia de conjuntos cerrados los cuales junto con las avenidas generan mayor fragmentación y desconexión barrial.

Por otro lado, las cuencas hídricas que atraviesan la zona de estudio se ven desaprovechadas y excluidas, siendo en algunos casos límites por las condiciones geográficas, y en otros, se ven afectadas por los asentamientos urbanos que se encuentran en zonas de riesgo.

De manera general se evidencia una predominancia del vehículo motorizado que implica grandes desarrollos en infraestructura vial, dejando de lado la infraestructura peatonal y fragmentando el territorio.

La zona de intervención, presenta unas potencialidades generales, como lo son las características paisajísticas, que se dan en torno a las condiciones geográficas, específicamente en el sector de la badea y providencia, con la posibilidad de establecer circuitos de espacio público, en conjunto con las zonas hídricas, en la zona norte con el río Otún, en el centro la quebrada Egoyá y al sur la quebrada la dulcera, potenciando la conectividad. Se identifica en la zona, centros de manzana y segmentos de pasajes peatonales y comerciales, que funcionan de manera inconexa, dando la posibilidad de conectarlos potenciar la movilidad peatonal.

Las problemáticas y potencialidades identificadas, son el instrumento con el cual, se busca desarrollar la propuesta urbana de los ejes 19 y 24, orientada a generar la conexión del territorio en el ámbito social y físico, donde el espacio público, la re - significación de las cuencas hídricas, la movilidad peatonal y los valores históricos y patrimoniales constituyen elementos fundamentales en la construcción de ciudad.

Objetivos

Objetivo general

Desarrollar los ejes de la calle 19 y 24 con el fin de dar solución a la fragmentación del territorio por medio de proyectos urbanos.

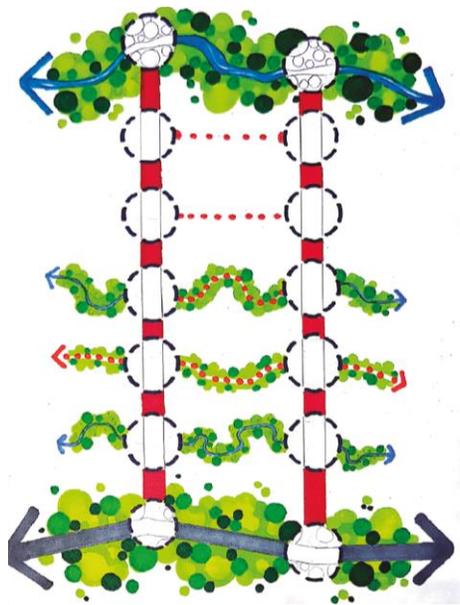
Objetivos específicos

- Generar circuitos peatonales que integran y posibiliten la transición de las distintas zonas.
- Desarrollar espacio público que propicie la re - significación de las cuencas hídricas y apropiación del espacio urbano.
- Formular proyectos puntuales que respondan a las necesidades del contexto inmediato anudados al planteamiento general.

Hipótesis

¿El plan piloto generara una conexión del territorio dentro de los ejes de la calle 19 y 24, respondiendo al planteamiento general del Modelo de Ocupación Territorial?

Ilustración 35 Gráfico concepto plan piloto



Fuente: creado por el autor

Concepto

RED URBANA DE IMANES

Atraer las características – actividades - procesos – potencialidades del sector a los recorridos por medio de intervenciones, acciones, movilidad alternativa y sostenible, atrayendo la presencia de los ciudadanos y posteriormente la activación del sector, por lo cual se resaltan las características de cada trayecto y se generan enfoques o vocaciones a cada uno de los ejes.

Referencia teórica

Magnetismo en las ciudades desarrollada por Basilio Bomczuk, Gabriel N. Sánchez, Mario Romero C. Busca, identifica y percibir la arquitectura usando la temática del magnetismo, estableciendo puntos que denomina campos magnéticos que influyan en el hombre y posteriormente en el entorno, “A partir de la identificación de la potencialidad de las fuerzas internas de espacios urbanos puntuales, es necesario conocer las relaciones que se manifiestan dentro del sistema con dichas fuerzas del espacio.” (Bomczuk et al., 2015).

Propuesta urbana plan piloto

La propuesta urbana del Plan Piloto, responde directamente al análisis realizado de los corredores transversales de las calles 19 y 24 del Proyecto Estratégico de Ejes Transversales del Sistema de conectividad que integra el Modelo de Ocupación Territorial: Pereira, Paraíso Natural y Cívico, Engranajes de Sociedad, Ríos y Cultura. A groso modo se puede sintetizar el análisis de los corredores transversales de las calles 19 y 24 en seis generalidades que son más significativas y representan el resultado de los elementos evidenciados en el territorio.

Fragmentación

Por las diferentes variables como la geografía, la mala intervención de ella, la morfología de algunos asentamientos urbanos, límites invisibles, la degradación del territorio, el paso de avenidas que dividen y demás, se evidencia una fragmentación territorial a lo largo de los ejes de las calles 19 y 24, elementos que generan desconexiones vitales, y cuyo fin último se traduce en la interrupción de la continuidad.

Riesgo

Son los lugares donde actualmente se desarrollan dinámicas urbanas, sobre suelos catalogados de alto riesgo por los diferentes elementos de riesgo contemplados en uso del suelo, entre los cuales se puede evidenciar el riesgo por inundación, por llenos antrópicos, por derrumbes, entre otros, Estos riesgos son identificados en el análisis hecho en los corredores de los ejes transversales de las calles 19 y 24, la propuesta urbana contempla soluciones para estas poblaciones y territorios.

Potencializar

Son lugares, elementos, condiciones y demás Espacios que se encuentran inmersos dentro de lo urbano, con un bajo o nulo aprovechamiento, y que, al ser aprovechados de la mejor manera,

significaría la reactivación de espacios, dinámicas o la creación de ellas, cuyo resultado último sería la generación de vida urbana, en lugares muertos o el mejoramiento de las condiciones actuales de ellos.

Espacio público

Son los espacios y lugares donde actualmente se desarrollan espacios de actividad pública, o cuyos espacios de gran impacto en donde debería desarrollarse las dinámicas públicas, en sus diferentes actividades como recreativas, de contemplación, de estancia entre otros; esta generalidad también hace énfasis en la conservación y la recuperación ambiental, que hubo, hay o se propone sobre y entre los corredores transversales de las calles 19 y 24.

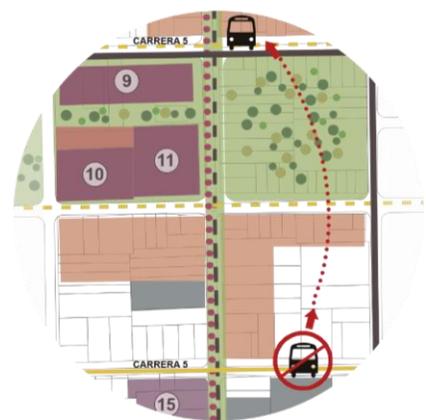
Transporte

Según el análisis de los corredores transversales de las calles 19 y 24 se evidencia la falta de conectividad en el sentido norte-sur, e integrando el Proyecto Estratégico de Movilidad, se plantean medios de transporte urbanos alternativos, que enriquecerían la movilidad del centro tradicional y se cubrirían lugares actualmente descubiertos de la movilidad.

FRAGMENTACIÓN

Sacar el transporte público de la carrera 5 y llevarlo hacia la carrera 3.

Ilustración 36 acercamiento transporte público



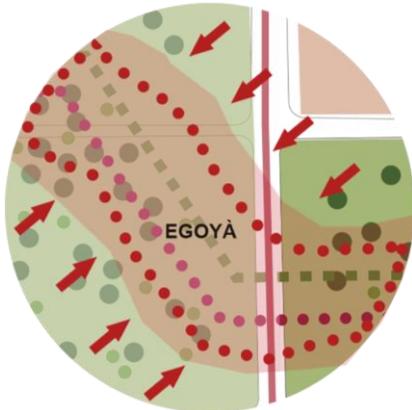
Fuente: creado por el autor

Según el análisis realizado esta vía representa un límite urbano invisible para la ciudad; una de las estrategias de la propuesta urbana es la limitación del tránsito para los vehículos de transporte público sobre la carrera 5, ya que las condiciones urbanas de esta vía son desfavorable para con la ciudad, la solución más viable es sin duda esta limitación, y el acondicionamiento de los andenes en aras de abastecer

la demanda de espacio público peatonal hecho directamente por las actividades educativas y de formación desarrolladas en el contexto inmediato a la carrera 5.

Planteamiento de los planes parciales boulevard ciudad victoria y Egojá

Ilustración 37 acercamiento boulevard ciudad victoria y Egojá



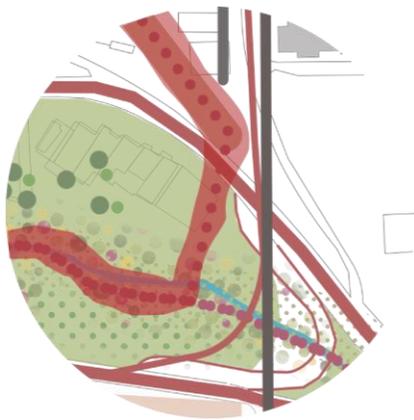
Fuente: creado por el autor

Otro de los límites invisibles lo arroja las categorías de geografía y arquitectura y se localiza a lo largo y ancho de la quebrada Egojá, ya que se encuentra inmerso dentro de un territorio consolidado y densificados, con unos usos del suelo definidos, mientras que este espacio del territorio se encuentra disgregado de las dinámicas propias del centro tradicional, se plantea la recuperación de la quebrada

Egojá como un espacio natural, con un espacio público de gran magnitud, cuyo trasfondo es generar una memoria de las huellas geográficas olvidadas.

Conexión de la avenida sur sentido cuba-Pereira, con la calle 23 por medio de puentes

Ilustración 38 acercamiento conexión avenida sur



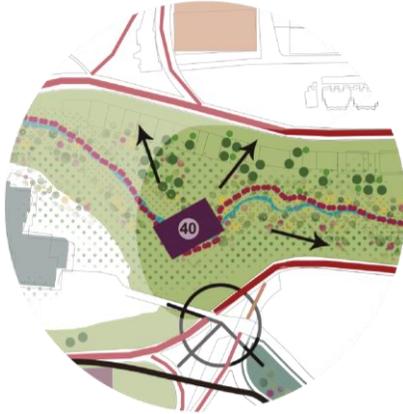
Fuente: creado por el autor

Según el análisis hecho de los corredores transversales de las calles 19 y 24 se evidencia un problema de movilidad que afecta directamente las dinámicas urbanas del barrio Providencia, ya que la falta de conexiones en ese sentido, han obligado a la población que se dirige hacia el centro de la ciudad, tener que tomar las vías del barrio providencia para poder tomar la calle 21, uno de los planteamientos del Plan Piloto

es la construcción de estas conexiones por medio de puentes elevados que cruzan la avenida sur por encima y llega directamente a la calle 23 en el barrio centenario y desde allí se puede continuar por la calle 23 o busca la calle 21.

Re significación de la isla generada en la avenida sur, contigua al colegio Deogracias Cardona

Ilustración 39 acercamiento isla generada en la av. sur

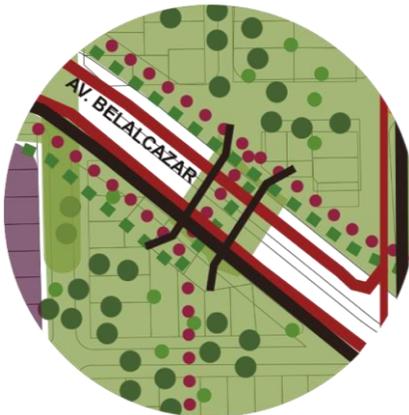


Fuente: creado por el autor

Según el análisis hecho, queda en evidencia la isla generada por la fragmentación generada por las dos calzadas de la avenida sur, en ella se evidencia esta porción de territorio que se encuentra aislada de las dinámicas urbanas desarrolladas a su alrededor, se observa la importancia que tiene este lugar y se plantea el desarrollo de actividades de espacio público, acompañado por un equipamiento que acompañe las actividades del colegio Deogracias Cardona, que está contiguo a este territorio.

Planteamientos de puentes a nivel de calle sobre avenida Belalcazar en la calle 19 y 24

Ilustración 40 acercamiento av. Belalcazar



Fuente: creado por el autor

La avenida Belalcazar es sin lugar a duda, el elemento urbano que más fragmentó el territorio, dividiendo barrios enteros, creando una barrera físico espacial, de gran impacto, lo que se pretende desarrollar es la generación de la continuidad de los corredores transversales a través de la avenida, aprovechando las condiciones topográficas de la vía, la cual se encuentra

en un nivel inferior al de los corredores transversales de las calles 19 y 24 se plantea el paso a través de puentes peatonales de una sección amplia.

Reorganización de la trama urbana del barrio Olaya

Ilustración 41 acercamiento barrio Olaya



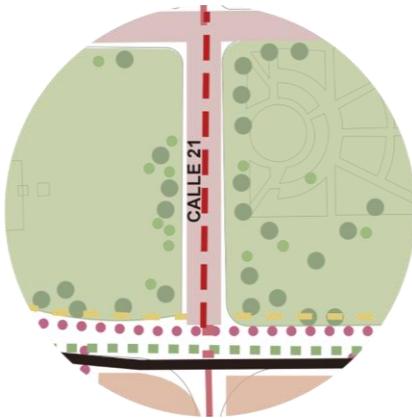
Fuente: creado por el autor

Respondiendo a un momento histórico distinto, el trazado urbano de la ciudad fue mutando, en el caso del barrio Olaya, se observa un fracaso en el planteamiento urbano, una de las propuestas hechas por el Plan piloto es la regulación del trazado del barrio, con el fin de generar un orden y homogeneidad en el territorio, que busca establecer unas dinámicas urbanas de escala barrial, también se

plantea la regulación del uso del suelo, que actualmente no responde a los usos generales planteados por el Plan de Ordenamiento Territorial.

Soterramiento de la calle 21 entre carreras 12 y 15

Ilustración 42 acercamiento soterramiento calle 21

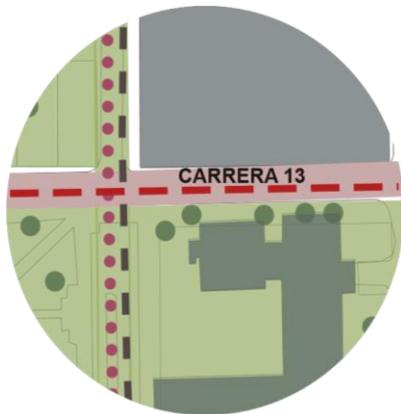


Fuente: creado por el autor

Según el análisis realizado se identifica que el parque Olaya Herrera es fragmentado por la calle 21, para lograr esta continuidad de espacio público se plantea que la calle 21 se soterré, para dar continuidad al paso peatonal a través del parque.

Soterramiento de la carrera 13 y 14 entre calles 18 y 25

Ilustración 43 acercamiento soterramiento carrera 13 y 14



Fuente: creado por el autor

Se evidencian claramente las avenidas como elementos urbanos que fragmentaron la continuidad físico-espacial del territorio, se propone que las carreras 13 y 14 sean soterradas entre las calles 18 y 25, con el fin de generar una continuidad física entre los corredores de las calles 19 y 24 con el parque Olaya Herrera.

Recuperación de las zonas contiguas al museo para reactivarlo

Ilustración 44 acercamiento recuperación museo

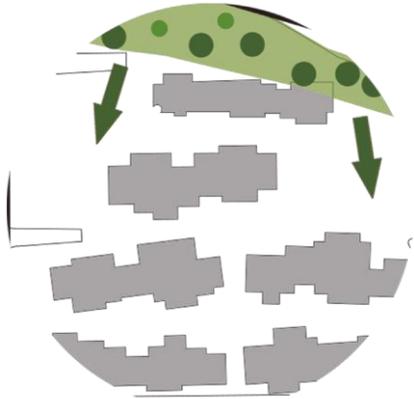


Fuente: creado por el autor

Otro de los hallazgos importantes se localiza en el museo de arte de la ciudad, y su contexto inmediato, la falta de control y de lógica urbana, y el afán de urbanizar, se pierde de vista la importancia de las cosas, se obvia la importancia del interés general sobre el interés particular, limitando el museo a la introversión, a desarrollar sus actividades únicamente dentro de sí mismo.

Recuperación de la conexión interrumpida por los conjuntos cerrados (quitando los cerramientos de los conjuntos)

Ilustración 45 acercamiento conjuntos cerrados



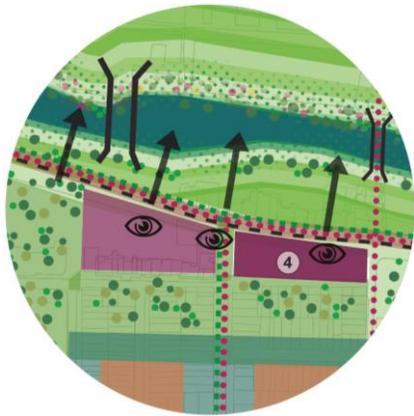
Fuente: creado por el autor

Con el análisis de los corredores transversales se evidenció la ocupación del territorio por medio de conjuntos cerrados que tuvieron lugar en este fragmento del territorio, rompiendo las conexiones urbanas existentes, uno de los planteamientos de la propuesta urbana es recuperar estos pasos a través de los conjuntos cerrados, y dependiendo del caso puntual se tiraría el cerramiento parcial o completamente, y así garantizar la continuidad lineal de los corredores transversales.

POTENCIALIZAR

Aprovechamiento potencial paisajístico carrera 1 entre calle 19 y 24

Ilustración 46 acercamiento carrera 1 potencial paisajístico

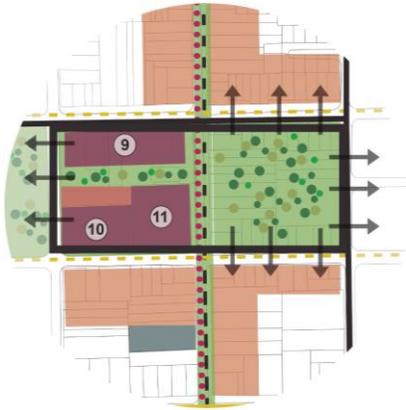


Fuente: creado por el autor

Respondiendo a las condiciones geográficas el plan piloto genera el aprovechamiento de la terraza urbana, generada por la topografía sobre la carrera 1 entre los corredores 19 y 24, que abre un paisaje próximo hacia la cuenca del río Otún y hacia la parte alta de la cuenca del río Otún, donde predomina el verde selvático de las peñas.

Intervención del coliseo menor y el colegio Carlota Sánchez

Ilustración 47 acercamiento coliseo menor y colegio Carlota Sánchez



Se evidencia la existencia de equipamientos de carácter Recre-deportivos como es el caso del coliseo mayor, por medio del plan piloto se plantea la intervención de mantenimiento y adecuación de los equipamientos hacia el corredor transversal de la calle 19, quien como se plantea en el plan piloto se vuelve peatonal, pudiendo estos equipamientos extender sus actividades hacia el exterior.

Re- Aprovechamiento potencial paisajístico viacrucis (BADEA)

Ilustración 48 acercamiento vía crucis

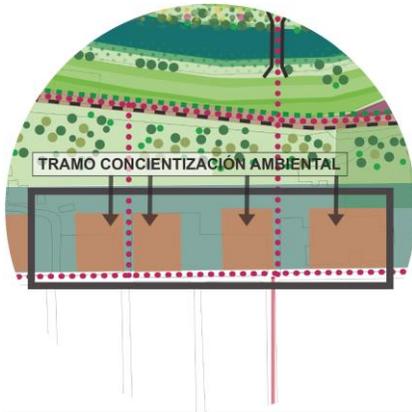


Fuente: creado por el autor

Como resultado del análisis uno de los puntos claves a aprovechar es claramente el potencial paisajístico con el que cuentan los corredores transversales de las calles 19 y 24, por este motivo, se plantea el desarrollo de proyectos urbanos paisajísticos como miradores, malecones, corredores lineales, que permitan potencializar estos elementos urbano actualmente desaprovechados.

Re-densificación de vivienda entre la avenida del río y la carrera 2

Ilustración 49 acercamiento re densificación de vivienda av. del río



Fuente: creado por el autor

Terminado el análisis se encuentra un desaprovechamiento del territorio entre la avenida del río y la carrera 2, donde el plan piloto plantea el desarrollo de la re-densificación de la vivienda, donde se reubicarían los habitantes del barrio la Esneda.

Re-organización del uso del suelo en el barrio Pereira y Mejía Robledo

Ilustración 50 acercamiento re organización barrio Pereira y Mejía Robledo



Fuente: creado por el autor

Debido a la falta de control en la planificación del territorio, el plan piloto contempla la reactivación de dinámicas urbanas, por medio de la reorganización de los usos del suelo, planteando la mezcla de la residencia con el comercio de uso barrial.

Re-organizar el uso del suelo en la calle 21

Ilustración 51 acercamiento re organizar calle 21



Fuente: creado por el autor

El análisis de los corredores transversales de las calles 19 y 24, demuestran que la calle 21 actualmente cumple un papel fundamental con relación a la movilidad de la ciudad, ya que es la única conexión transversales que hay entre el barrio providencia y la carrera 1, a lo largo del eje de la calle 21 se identifican dinámicas urbanas y sociales muy variadas, siendo la zona de providencia con el parque Olaya donde más dinámicas comerciales se encuentran,

Aprovechamiento del remate paisajístico de los corredores transversales de las calles 19 y 24 en el occidente geográfico del barrio providencia.

Ilustración 52 acercamiento remate paisajístico barrio providencia



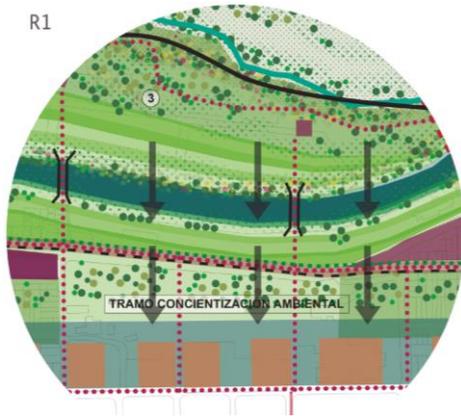
Fuente: creado por el autor

El plan piloto propone el aprovechamiento paisajístico, generado por el accidente geográfico en la zona donde termina el barrio providencia, se plantea el desarrollo de miradores, corredores paisajísticos y paseos gastronómicos, actividades que le daría vida a este espacio inutilizado.

Riesgos

Reubicación barrio la Esneda

Ilustración 53 acercamiento reubicación barrio Esneda



Fuente: creado por el autor

Teniendo en cuenta el análisis hecho de los ejes transversales 19 y 24 encontramos la existencia de un barrio localizado en un lugar catalogado de alto riesgo por inundación, se trata del barrio la esneda, por medio del Plan Piloto se propone la reubicación de estas personas sobre los proyectos de vivienda proyectados entre la avenida del rio y la carrera 2, evitando la generación de las dinámicas del lugar por el fenómeno del desplazamiento.

Espacio Público

Recuperación ambiental y de espacio público del barrio la Esneda.

Ilustración 54 acercamiento recuperación ambiental y espacio público barrio Esneda



Fuente: creado por el autor

El plan Piloto plantea la recuperación ambiental, del lugar donde actualmente se encuentra el barrio la esneda, un espacio para el desarrollo de actividad pública con una característica particular, por su condición de riesgo por inundación, se plantea el desarrollo con un espacio público ambiental, de contemplación e interpretación de fauna y flora.

Recuperación paisajística y ambiental de la avenida del río

Ilustración 55o acercamiento recuperación paisajística y ambiental av. del río

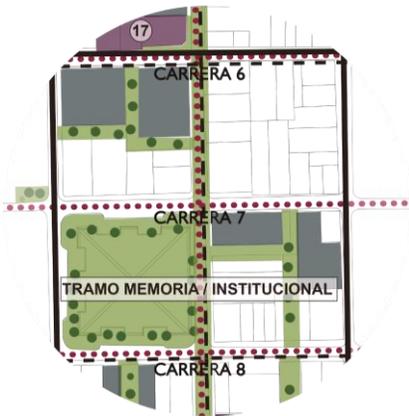


Fuente: creado por el autor

Se plantea por medio del Plan Piloto la generación de una especie de malecón sobre la avenida del río, lugar que por su importancia paisajística y con el elemento importante que es el río Otún se plantea la recuperación paisajística por medio de la fitotectura, y los elementos urbanos.

Peatonalización de las carreras 6, 7 y 8

Ilustración 56 acercamiento peatonalización carreras 6 - 7 -8

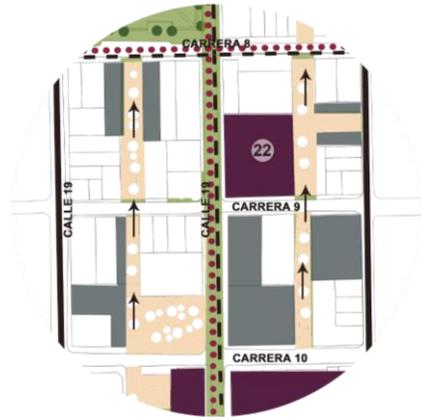


Fuente: creado por el autor

Como resultado del análisis realizado sobre los corredores transversales de las carreras 6, 7 y 8, se evidencia la necesidad latente de transformar estas vías como lugares totalmente peatonales, peatonalizar estas calles significa darle la importancia y el significado que realmente merece el peatón dentro del centro de la ciudad, se proyecta el espacio público peatonal de estas calles como el dialogo de lo que pasa en su contexto inmediato.

Peatonalización de la calle 19 y 24

Ilustración 57 acercamiento peatonalización calle 19 - 24



Como resultado del análisis realizado sobre los corredores transversales de las calles 19 y 24, se evidencia la necesidad latente de transformar las calles 19 y 24 como lugares totalmente peatonales, peatonalizar estas calles significa darle la importancia y el significado que realmente merece el peatón dentro del centro de la ciudad, se proyecta el espacio público peatonal de estas calles como el dialogo de lo que pasa en su contexto inmediato.

Fuente: creado por el autor

Planteamiento de los centros de manzana de las calles 18bis y 19bis

Ilustración 58 acercamiento centros de manzana

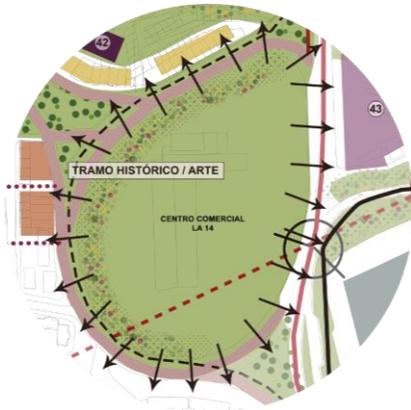


Fuente: creado por el autor

El Plan Piloto, proyecta la conexión por medio de los centros de manzana de las calles 18Bis y 19Bis, la conexión desde la carrera 8 hasta el parque Olaya, una serie de calles que generan una confluencia de Peatones que se dispersan a lo largo y ancho del espacio público propuesto por el Plan Piloto.

Integración del espacio verde del centro comercial la 14 como E.P para el corredor

Ilustración 59 acercamiento integración del espacio público centro comercial la 14



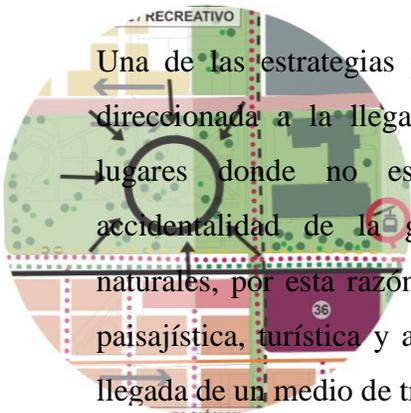
Fuente: creado por el autor

Se observa a través del análisis realizado que el centro comercial la 14 cuenta con unas zonas extensas de Espacio Público Sub-utilizados, y por medio del plan piloto se plantea generar el aprovechamiento de estas zonas, potenciando el remate del corredor transversal de la calle 19 por medio de gran espacio público que se abre al peatón.

TRANSPORTE

Planteamiento de las telesillas que inicie en el accidente geográfico del barrio providencia, llegue al Vergel y continúe hasta el salado del Consota, bordeando el Rio Consota.

Ilustración 60 acercamiento planteamiento de telesillas



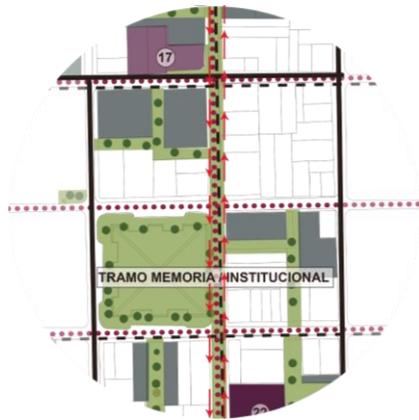
Una de las estrategias planteadas en el Plan Piloto, va direccionada a la llegada del transporte público a los lugares donde no es posible actualmente por la accidentalidad de la geografía y demás condiciones naturales, por esta razón y evidenciando la potencialidad paisajística, turística y ambiental del sector se plantea la llegada de un medio de transporte aéreo por medio de

telesillas, hasta el salado del Consota, es la continuidad

del transporte público donde entrega el tranvía en el barrio providencia, se continúa hasta el Vergel, punto importante evidenciado en el análisis, adicionalmente se plantea que el sistema de telesillas siga su recorrido bordeando el rio Consota hasta llegar al Salado del Consota, rematando en un parque ambiental emblemático para la ciudad.

Planteamiento del tranvía lineal por la calle 19

Ilustración 61 acercamiento planteamiento del tranvía



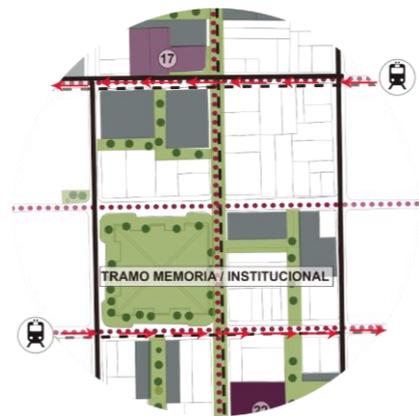
Fuente: creado por el autor

Una de las estrategias planteadas en el modelo de ocupación territorial, por medio del proyecto estratégico de movilidad, se plantea la posibilidad de la implementación de un sistema alternativo de transporte, con el cual se retoma la memoria de la ciudad con el sistema de movilidad por medio del tranvía, se propone que el tranvía sea el único medio de transporte que pasará

por el centro de la ciudad en sentido norte – Sur, entre el barrio providencia y la avenida del rio por el corredor transversal de la calle 19, se le llama Tranvía Lineal, porque va y se devuelve por la misma vía.

Planteamiento del tranvía circunvalar entre el parque de la libertad y Turín

Ilustración 62 acercamiento planteamiento tranvía circunvalar



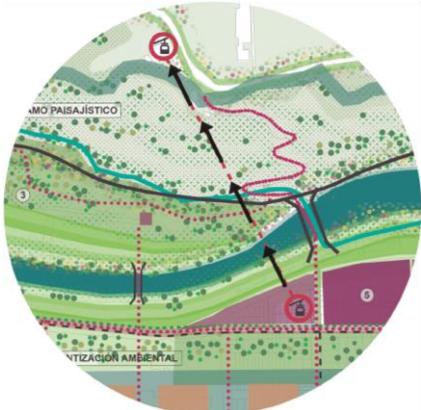
Fuente: creado por el autor

Una de las estrategias planteadas en el modelo de ocupación territorial, por medio del proyecto estratégico de movilidad, se plantea la posibilidad de la implementación de un sistema alternativo de transporte, con el cual se retoma la memoria de la ciudad con el sistema de movilidad por medio del tranvía, se propone que el tranvía sea el único medio de transporte que pasará por el centro de la ciudad en sentido oriente occidente

(Carreras 5 a 10) desde el parque de la libertad (Calle 13) hasta Turín (calle 46), este medio de transporte alternativo será alimentado por el sistema de transporte masivo Megabus, que le transferirá los usuario en el parque de la liberta (con origen Dosquebradas) y en Turín (con destino Cuba), este sistema de tranvía se le llama circunvalar porque su recorrido se asemeja a un anillo el cual recorre las calles 13 y 46 y las carreras 6, 7 y 8.

Planteamiento de las telesillas desde la calle 19 con avenida del rio hasta la badea

Ilustración 63 acercamiento planteamiento tele sillas calle 19



Fuente: creado por el autor

Una de las estrategias planteadas en el Plan Piloto, va direccionada a la llegada del transporte público a los lugares donde no es posible actualmente por la accidentalidad de la geografía y demás condiciones naturales, por esta razón y evidenciando la potencialidad paisajística, turística y ambiental del sector se plantea la llegada de un medio de transporte aéreo por medio de

telesillas, un sistema sencillo que permite la llegada del transporte público, hasta el sector de la Badea en Dosquebradas.

Planteamiento del tranvía lineal por la avenida del rio

Ilustración 64 acercamiento tranvía av. del río



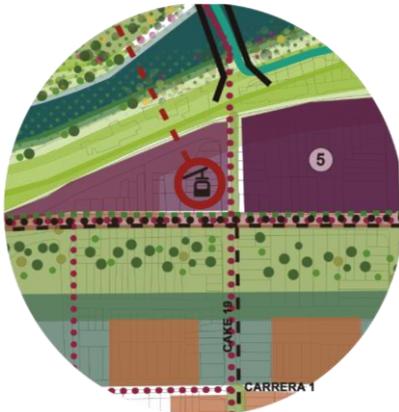
Fuente: creado por el autor

Una de las estrategias planteadas en el modelo de ocupación territorial, por medio del proyecto estratégico de movilidad, se plantea la posibilidad de la implementación de un sistema alternativo de transporte, con el cual se retoma la memoria de la ciudad con el sistema de movilidad por medio del tranvía, se propone que el tranvía sea el único medio de transporte público

que pasará por el perímetro del centro de la ciudad en sentido Oriente – Occidente (Avenida del Río) que va desde la calle 13 hasta Turín, se le llama Tranvía Lineal, porque va y se devuelve por la misma vía.

Soterramiento de la avenida del río entre la calle 19 y 24

Ilustración 65 acercamiento soterramiento av. del río



Fuente: creado por el autor

El Plan Piloto propone hacer el soterramiento de estas vías, con el objetivo de liberar el espacio público con toda la potencialidad que tiene este lugar y de igual manera, lograr una conexión continua que viene a través de los corredores transversales de las calles 19 y 24.

6.3.5 Relaciones

¿Qué es el MOT?

Es una propuesta de ocupación territorial, basado en la estructura ambiental la cual se relaciona entre sí por medio de la conexión de fenómenos socio-culturales y elementos naturales, que interactúan a través de espacios donde se integran diferentes tipos de actividades y dinámicas urbanas, todo esto enmarcado por un espacio de transición que delimita dichas dinámicas urbanas y al mismo tiempo relaciona la urbe con su contexto rural.

¿Qué sistemas componen el MOT?

- **SISTEMA ESTRUCTURANTE**
Es el sistema que ordena el territorio, por medio de cuencas y corredores naturales.
- **SISTEMA DE CONECTIVIDAD**
Es el sistema encargado de conectar el territorio por medio de los fenómenos socio-culturales y los elementos naturales.
- **SISTEMA DE INTERACTIVIDAD**
Es el espacio donde convergen de las diferentes actividades y dinámicas simultáneamente, generando flujos constantes de dinámicas urbanas dentro del territorio.
- **SISTEMA DE CIRCUNVALAR**
Es sistema que delimita y genera transición entre la urbe y su contexto rural.

¿Cómo se relaciona el sistema de conectividad con el modelo de ocupación territorial?

El Sistema de conectividad se relaciona con el M.O.T conectando, los fenómenos socio-culturales por medio de corredores transversales y longitudinalmente por medio de los elementos naturales (Quebradas).

¿Cómo se relaciona el proyecto estratégico de los ejes transversales con el sistema de conectividad?

El Proyecto Estratégico de ejes transversales se relaciona con el sistema de Conectividad Complementando y entrelazado las relaciones del territorio en sentido norte-sur, por medio de los fenómenos socio culturales que han gestado el desarrollo del territorio.

¿Qué es el plan piloto?

Es un planteamiento urbano enfocado en el desarrollo del proyecto estratégico ejes transversales, dentro de los cuales, se desarrollan los corredores de las calles 19 y 24 entre el Rio Otún y el rio Consota, teniendo como énfasis principal generar el fortalecimiento de las conexiones urbanas actuales y resolviendo el fenómeno de las fragmentación existentes.

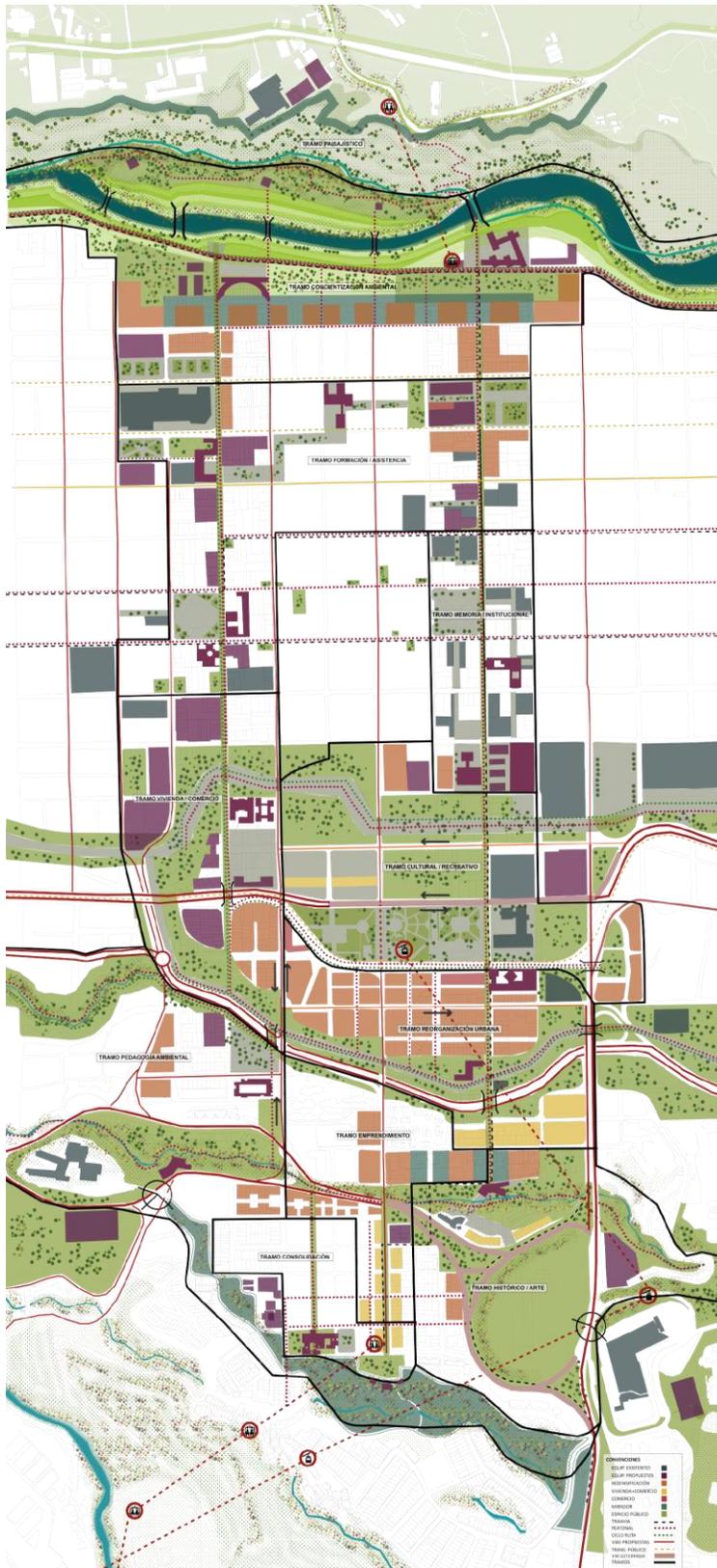
¿Cómo se relaciona el plan piloto con el proyecto estratégico de los ejes transversales?

El Plan Piloto se relaciona con el Proyecto Estratégico de Ejes Transversales por medio del desarrollo de los corredores de transversales de las calles 19 y 24, donde se evidencian problemáticas generadas por el fenómeno de fragmentación, y el fortalecimiento de las conexiones existente. Igualmente la relación se da por medio de la solución de los cruces de los demás proyectos Estratégicos tales como (Rio Otún, Rio Consota, Ejes Longitudinales, Nodos, Movilidad, Cinturón Verde) con el Proyecto Estratégico de los Ejes transversales.

De igual manera la relación se da por medio de la recuperación de las cuencas hídricas, cuyo carácter es netamente ambiental y es uno de los pilares fundamentales del modelo de ocupación.

¿Cómo se relaciona los proyectos puntuales con el plan piloto?

Los proyectos puntuales se relacionan con el plan piloto, entendiéndolos como imanes de tensión ubicados sobre los corredores que componen el plan piloto, generando unas dinámicas, Al mismo tiempo fortalece y consolida los corredores transversales por medio de la recuperación ambiental y el cambio de proyección de importancia, de lo vehicular a lo peatonal, también dan solución los usos del suelo, fortaleciendo las dinámicas urbanas.



1. Centro Agrícola de apoyo a la mujer
2. Centro lúdico para el trabajador
3. Parque natural río Otún
4. Centro de Artes y Oficios
5. Centro de la Memoria
6. Centro para el Inmigrante
7. Centro de Investigación
8. Centro Espiritual
9. Colegio Carlota Sánchez
10. Auditorio Carlota Sánchez
11. Renovación del coliseo menor
12. Ampliación liga contra el cáncer
13. Hogar geriátrico
14. Paseo Culinario
15. Galería Fundacional
16. Centro Técnico de Investigación
17. Edificio Institucional Publico
18. Centro de Emprendimiento para la mujer
19. Biblioteca
20. Centro Interactivo de Salud Urbana
21. Centro de Documentación
22. Museo de la Música
23. Residencias Universitarias
24. Expansión Hospital Rosales
25. Parqueaderos Públicos
26. -Cinemateca
27. Galería Cívica
28. Centro de Formación y apoyo a la medicina
29. Centro Tecnologías de información (TIC)
30. Centro Artesanal
31. Jardín Infantil
32. Liga Deportiva
33. Terminal de Transporte Rural
34. Centro de apoyo a la familia
35. Centro de Apoyo para el trabajador
36. Archivo Histórico
37. Centro Geriátrico
38. Centro de Desarrollo Infantil
39. Centro Artístico
40. Centro de Interpretación Ambiental
41. Centro Recreativo la Polvera
42. Teatro de Desarrollo Artístico
43. Centro de Integración Juvenil
44. Centro de Emprendimiento y capacitación
45. Adecuación Colegio Providencia
46. Jardín de desarrollo infantil ambiental
47. Centro de Investigación y Educación Ambiental
48. Centro de Visitantes

Fuente: creado por el autor

7. PROYECTO ARQUITECTÓNICO

7.1 Metodología

7.1.1 Justificación

Previo al proyecto puntual del Centro de investigación y educación ambiental, se planifico la ciudad de Pereira bajo la concepción de un Modelo de Ocupación Territorial, que tiene como concepto la visión sistémica, en el cual se identificaron una serie de problemáticas y potencialidades desde las categorías proyectuales de geografía, morfología, arquitectura, infraestructura, sociedad y paisaje característicos de la ciudad a nivel urbano, de los que se destacan la desarticulación en la trama urbana debido a la topografía inclinada y diferentes accidentes topográficos la cual representa la desarticulación entre sectores.

A partir de lo anterior, se busca la integración del territorio a través de los cuatro sistemas que constituyen el concepto del MOT, que tienen como objetivo estructurar, conectar, integrar y consolidar el casco urbano de la ciudad y que a su vez articulan los proyectos estratégicos que integran el MOT. Abordar la conexión a partir de los corredores urbanos seria el primer paso a seguir para el desarrollo del proyecto para una nueva ciudad, conectándola por los ejes transversales en sentido norte – sur por medio de vías y ejes existentes y la conexión en sentido oriente – occidente a través de ejes longitudinales naturales o que alguna vez lo fueron, tales como la quebrada Egoyá, la Dulcera y la Arenosa. Son doce los corredores que constituyen el proyecto estratégico de ejes transversales, de los cuales se eligen los ejes de la calle 19 y calle 24 para el desarrollo del planteamiento urbano como plan piloto del Modelo de Ocupación Territorial, por tener mayor recordación en los habitantes, abarcar los accidentes geográficos que deben ser integrados, poseer una consolidación importante y mantener una relación dentro del mismo proyecto estratégico y los demás.

Cada uno de los dos ejes elegidos son caracterizados respondiendo a una vocación específica del sector, la calle 19 responde a la condición histórico – fundacional y la calle 24 a un carácter de servicios por su transformación en las dinámicas de usos del suelo. Con el fin de responder a las problemáticas de desarticulación entre sectores debido a los accidentes geográficos y potencialidades desde las vocaciones y características históricas, patrimoniales y culturales que definen la ciudad, se proponen proyectos puntuales arquitectónicos dentro de los dos ejes

transversales, solucionando y articulando el contexto desde lo particular a lo general.

El Centro de Investigación y Educación Ambiental tiene como principal objetivo, indagar y recuperar el medio ambiente a través de la pedagogía e investigación, dirigido a turistas, habitantes del sector y especialmente a estudiantes universitarios y comunidad científicos, cumpliendo con la función de investigar y comunicar. El sector de providencia es estratégico para la implantación de este proyecto debido a las cualidades ambientales y sociales, contando con grandes extensiones de zonas verdes y accidentes geográficos que da lugar a la solución de la fragmentación, integrando diferentes sectores del barrio e igualmente conectando los flujos ambientales dentro de la zona urbana, potencializando las características y las vocaciones del sector.

7.1.2 Objetivo general

Establecer un centro de investigación y educación ambiental para el cuidado y gestión de zonas protegidas en particular las áreas de la cuenca media del río Consota y las quebradas Dulcera, Arenosa y el parque lineal Egoyá, integrando y consolidando las zonas de alta importancia ecosistémica, dentro de los ejes transversales de la calle 19 y calle 24.

7.1.3 Objetivos específicos

- Dialogar con el contexto inmediato existente integrando zonas verdes y zonas protegidas.
- Responder con un equipamiento que se adapte a la a la morfología del sector, respetando las alturas dominantes en el entorno construido inmediato.
- Generar una estructura espacial que contribuya al desarrollo de la investigación, respondiendo a las necesidades funcionales acordes al programa arquitectónico.
- Contribuir con espacio público y lugares de esparcimiento, necesarias para la interacción social del barrio.

7.1.4 Hipótesis

¿Lograra el Centro de Investigación y Educación Ambiental responder a las soluciones que se plantea en el Modelo de Ocupación Territorial con relación al cuidado de las cuencas hídricas y zonas protegidas, generando un equilibrio entre las intervenciones humanas y la naturaleza?

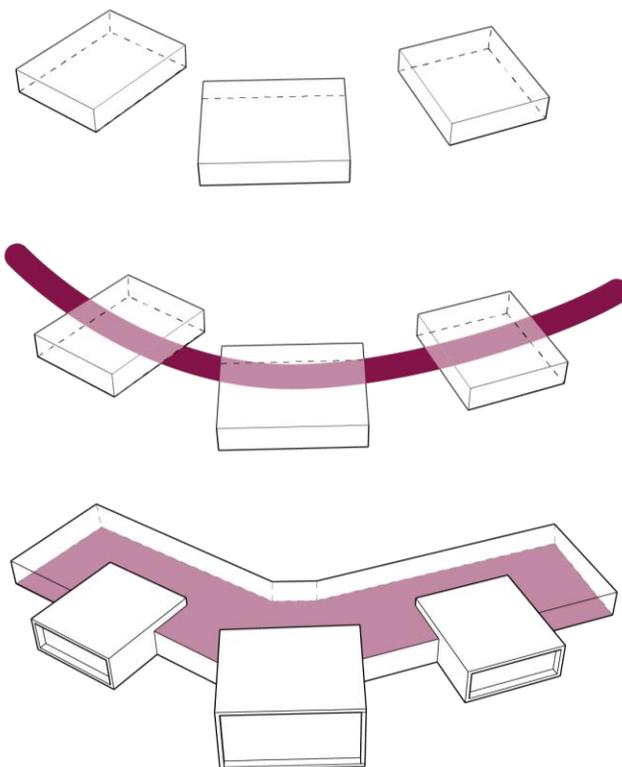
7.1.5 Concepto: Gruta 21

Tres grutas sobre la carrera 21 bis y calle 21 se extienden como mirador en el accidente geográfico existente, las cuales estudian las características ambientales de los ejes transversales de la calle 19 y 24, en especial de la cuenca media del río Consota, que investiga, estudia y difunde la cualidades del territorio que hacen único el centro de investigación.

7.2 Memoria proyectual

7.21 Operaciones formales

Ilustración 66 Operaciones formales



1. Dirección de volúmenes de acuerdo a las visuales.

2. Unir los tres volúmenes por medio de una circulación.

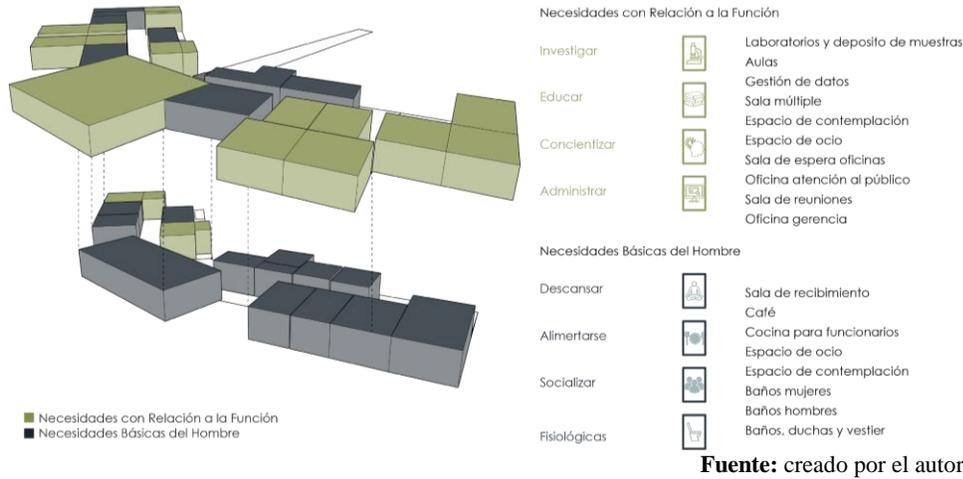
3. Las curvas de nivel direccionan y consolidan el volumen del cual salen los tres módulos.

Fuente: creado por el autor

7.2.3 Necesidades del proyecto / necesidades funcionales y biológicas

El Centro de Investigación y Educación Ambiental es un espacio para fomentar y promover las relaciones de los ciudadanos con el medio ambiente, centrándose en necesidades tales como: la **investigación**, la **educación** y la **concientización** sobre el medio ambiente, abarcando temas como la hidrografía, la fauna y flora silvestre y el uso sostenible de los recursos naturales.

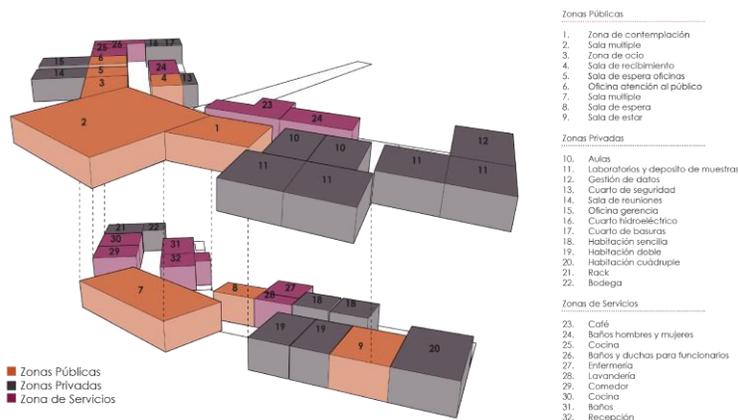
Ilustración 67 necesidades del proyecto



7.2.4 Zonificación / espacios privados, públicos y de servicios

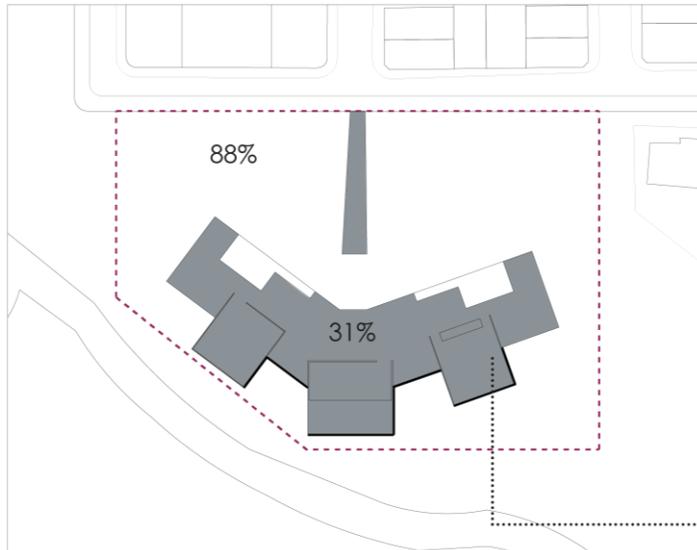
Se propone una zonificación en donde los espacios públicos estén centrados y que sean accesibles desde la entrada principal, seguido de los espacios de servicios y por último los espacios privados los cuales se ubican en los extremos del proyecto.

Ilustración 68 zonificación



7.2.5 Normativa / reinterpretación y aplicación

Ilustración 69 Normativa



Fuente: creado por el autor

Usos del Suelo Permitidos

Servicios: investigación científica y desarrollo experimental en el campo de las ciencias naturales e ingeniería, Enseñanza cultura, Educación.

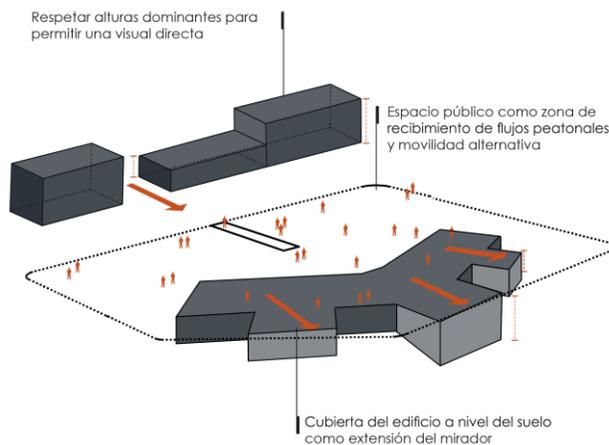
Índice de Ocupación

La norma urbanística del sector 11 establece un índice de ocupación del 88% del área bruta, teniendo en cuenta que el lote tiene un área de 5.265 y el edificio tiene un área de 1.669, el índice de ocupación actual es de 31%

Reinterpretación de Normativa

Al clasificarse la zona de aproximación con un valor paisajístico y ambiental de gran importancia dentro del plan piloto de los ejes transversales de la calle 19 y 24, se generan una serie de estrategias proyectuales, que direccionan la composición plástica del edificio. Con el propósito

Ilustración 70 Reinterpretación de normativa

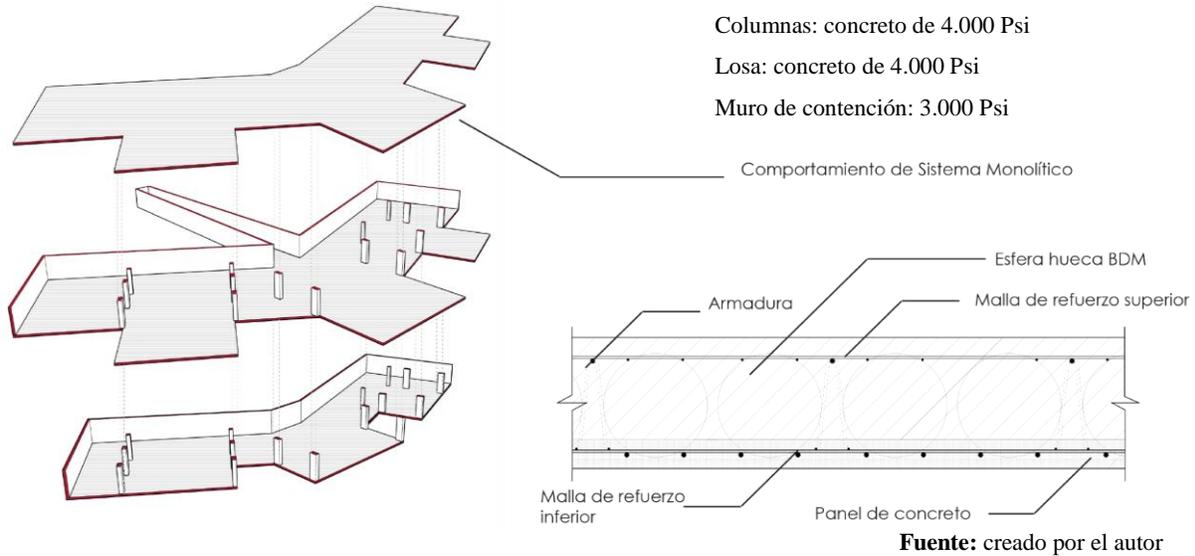


Fuente: creado por el autor

de no interrumpir las visuales que propician el accidente geográfico donde se emplaza el proyecto, se plantea el edificio en donde la cubierta salga a nivel suelo para no interrumpir la visual y generar una extensión del mirador, fusionando lo natural con lo artificial, generando un espacio de aproximación y recibimiento de la calle 21 junto con la movilidad integrada de tranvía y telesillas.

7.2.6 Sistema portante

Ilustración 71 sistema portante



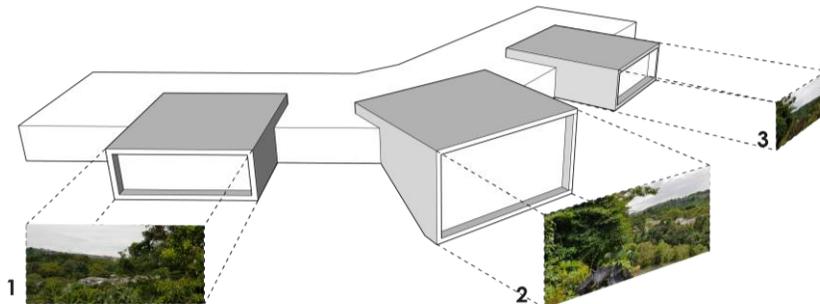
El edificio cuenta con un sistema portante combinado, en el cual interactúan columnas y muros de contención siendo pertinentes para la construcción. El sistema perimetral se caracteriza por poseer una mayor dimensión a comparación de la interna, además de posibilitar espacios con luces amplias.

Se propone un sistema de losas alivianadas llamado BubbleDeck, que consiste en la implementación de esperas de plástico insertadas entre las dos capas de las mallas de acero.

7.3 Desarrollo del proyecto arquitectónico

7.3.1 Visuales / dirección de los módulos

Ilustración 72 Visuales



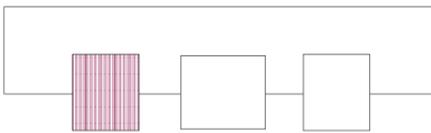
Fuente: creado por el autor

Cada uno de los tres módulos principales se direccionan a un paisaje específico pero compartiendo la visual de la cuenca del río Consota el cual hace parte del contexto inmediato.

7.3.2 Miradores

El centro de investigación y educación ambiental, formalmente es la extensión del accidente topográfico donde se emplaza como mirador. De un núcleo sobresalen 3 volúmenes que cumplen el papel de mirador pero a su vez cada uno genera actividades diferentes respondiendo al barrio y al edificio.

Mirador del Bambusario



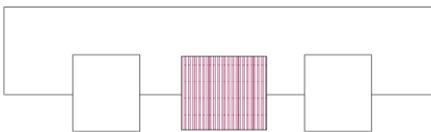
Fuente: creado por el autor

Visual: Parque El Vergel, Poblado y Cuenca del Consota

Objetivo: generar un punto de recreación y socialización para la población más joven del sector integrando las instituciones aledañas, otorgándoles nuevas alternativas de juego mientras se aprende y se recrea la conexión con la naturaleza.

Características: extensión del mirador en el cual se establecen 5 zonas de juego, cada una de ellas con actividades diferentes, mientras un listón en guadua demarca el recorrido desde la entrada hasta el final del mirador, en donde se establecen una estancia direccionada al bambusario.

Mirador Virgen de Fátima



Fuente: creado por el autor

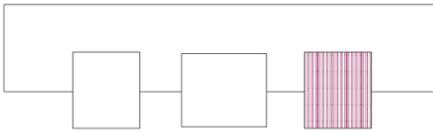
Visual: Cuenca del río Consota, El Tulcán

Objetivo: servir como punto de congregación que potencialice las zonas de encuentro relacionados al cuidado y protección ambiental, con el fin de restablecer los vínculos perdidos del

hombre con la naturaleza. Esta dispuesto como un lugar para debatir y compartir información que el mismo centro de investigación proporciona para investigaciones. Así mismo este mirador toma el nombre de la virgen a los que son devotos los habitantes del barrio otorgándole identidad al edificio

Características: terraza que se dispone como auditorio con mobiliario y texturas en madera y concreto, generando un ambiente de calidez y confortable.

Mirador Córdor



Fuente: creado por el autor

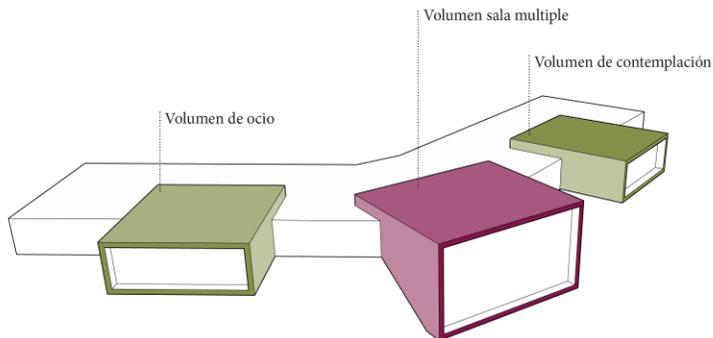
Visuales: Cuenca del río Consota, vía armenia, cordilleras

Objetivo: crear una experiencia en el visitante al poder identificar los tres tipos de paisaje en este mirador: el cercano, el lejano y el próximo, reconociendo e integrándose al territorio.

Características: mirador que dispone de una pendiente del 10% para así tener mayor alcance en las visuales a medida que va subiendo por la terraza, el extremo se convierte en el observatorio con telescopios al alcance en donde se pueden identificar diferentes tipos de paisaje en el contexto próximo y lejano.

7.3.3 Jerarquía volumétrica

Ilustración 73 Jerarquía volumétrica



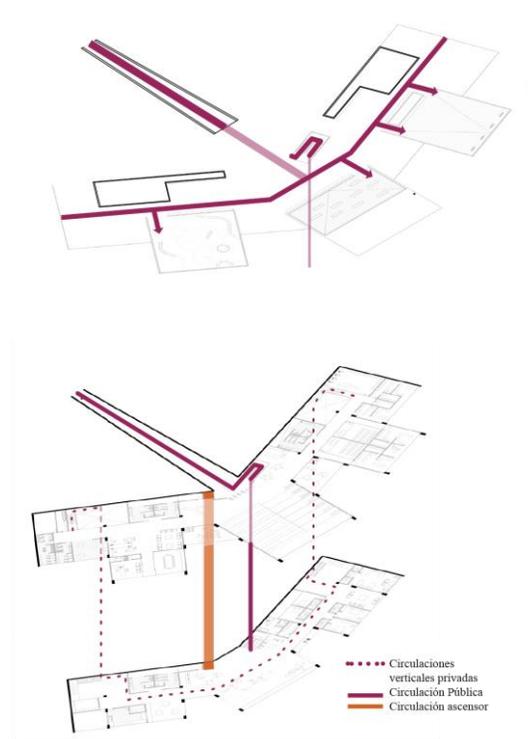
Fuente: creado por el autor

Dentro de la composición plástica del edificio resaltan tres volúmenes, de los cuales uno de ellos tiene unas dimensiones mayores en comparación a los dos restantes debido a que este volumen está direccionado

con respecto a la calle 21, esencial para la atracción de flujos peatonales al proyecto, el su interior alberga una sala múltiple siendo un punto de encuentro de todo el centro de investigación.

7.3.4 Circulaciones

Ilustración 74 circulaciones

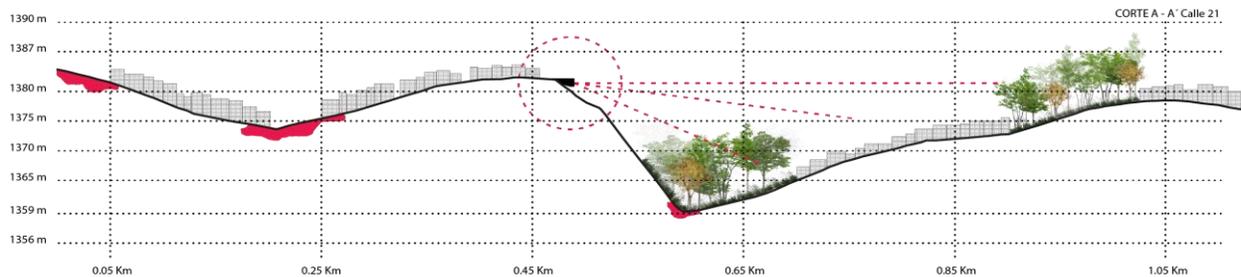


El proyecto cuenta con tres niveles en donde las relaciones, a medida que se recorre verticalmente el proyecto varían en su carácter de público y privado. La planta de cubiertas en donde se desarrolla el espacio público, cuenta con circulaciones publicas en su totalidad.

En el segundo nivel el cual alberga las instalaciones para el desarrollo de la investigación y educación ambiental cuenta con recorridos privados y publico, y en el ultimo nivel, por ser una zona de hospedaje en su mayoría los recorridos son de carácter privado.

7.3.5 Cortes urbanos

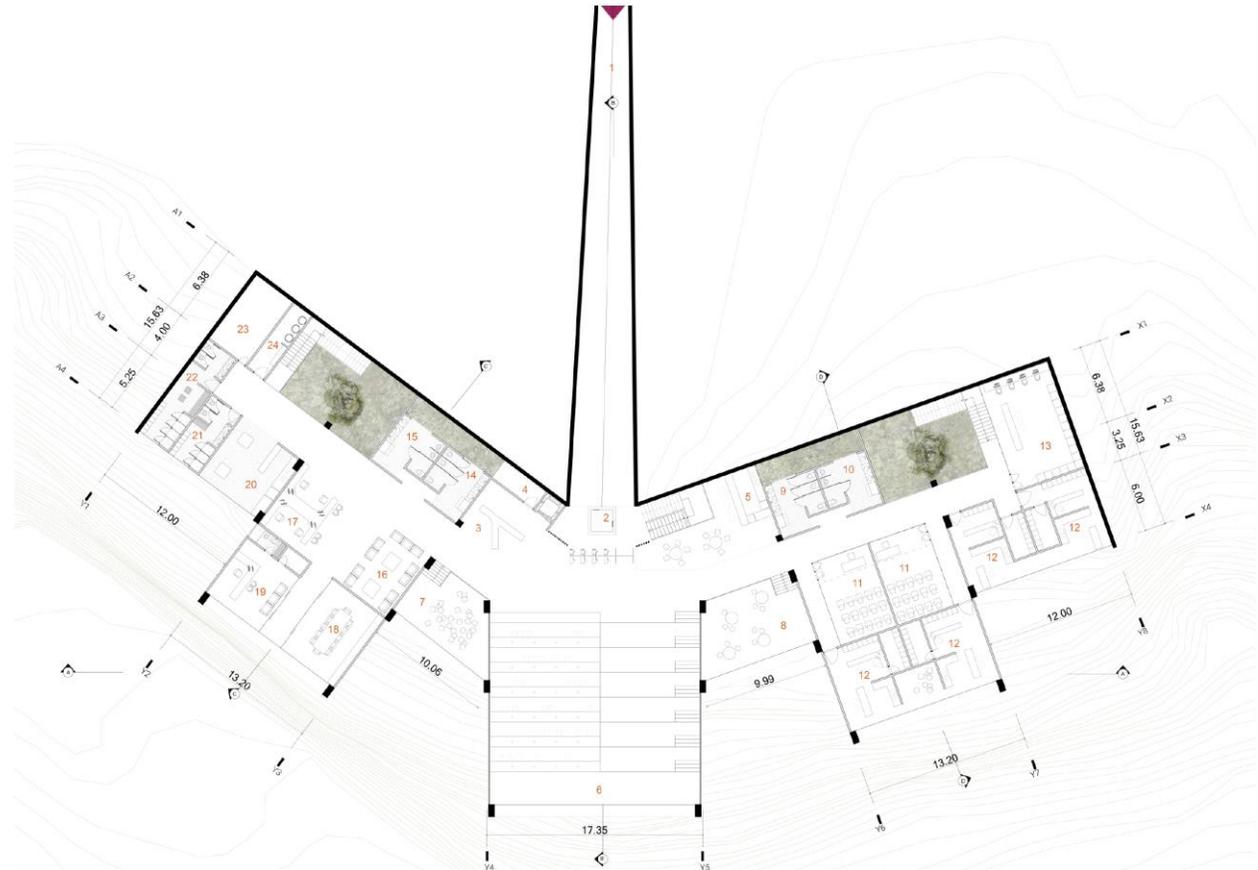
Se identifica una topografía variante en donde juega un papel muy importante dentro de la implantación del proyecto arquitectónico. Se aprovechan estas pendientes para valorar las cualidades paisajísticas y ambientales les lugar, enmarcando diferentes paisajes en planos próximos y lejanos.



7.4 Planimetría

7.4.1 Planta primer piso

Ilustración 75 Planta primer piso

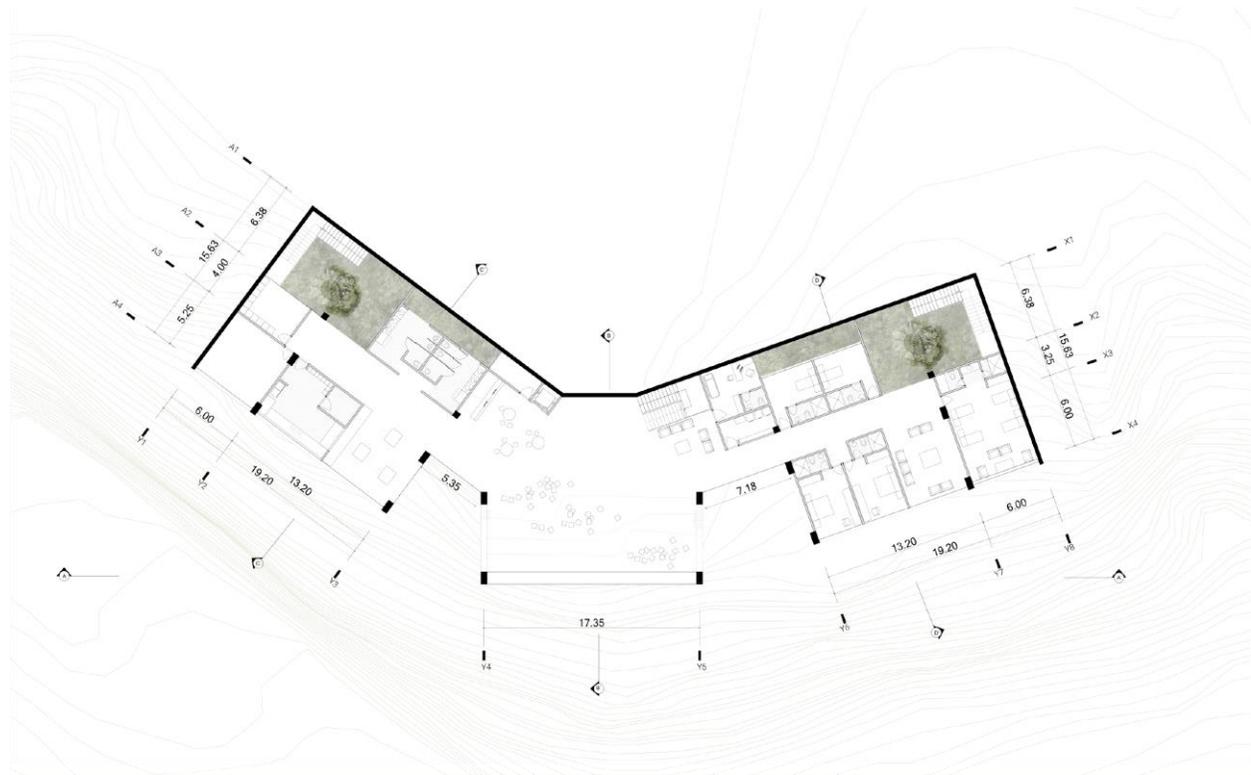


Fuente: creado por el autor

Espacialidades Planta Primer Piso		M2	Espacialidades Planta Primer Piso		M2
1.	Entrada	175	14.	Baños mujeres	16.58
2.	Recepción	10	15.	Baños hombres	16.58
3.	Sala de recibimiento	27.96	16.	Sala de espera oficinas	32.53
4.	Cuarto de seguridad	7.10	17.	Oficina atención al público	32.48
5.	Café	48.92	18.	Sala de reuniones	36.78
6.	Sala múltiple	276.79	19.	Oficina gerencia	29.36
7.	Espacio de ocio	39.63	20.	Cocina para funcionarios	35.46
8.	Espacio de contemplación	50.51	21.	Baños, duchas y vestier para funcionarios hombres	16.58
9.	Baños mujeres	16.58	22.	Baños, duchas y vestier para funcionarios mujeres	25.5
10.	Baños hombres	16.58	23.	Cuarto hidroléctrico	22.80
11.	Aulas	33.58	24.	Cuarto de basuras	10.86
12.	Laboratorios y deposito de muestras	169.53			
13.	Gestión de datos	53.27			

7.4.2 Planta segundo piso

Ilustración 76 Planta segundo piso



Fuente: creado por el autor

Espacialidades Planta Segundo Piso	M2	Espacialidades Planta Segundo Piso	M2
1. Hall de acceso	41.04	11. Bodega	16.13
2. Recepción	27.84	12. Patio de acceso	49.29
3. Cuarto de seguridad	6.9	13. Enfermería	17.34
4. Sala de espera	18.51	14. Lavandería	8.98
5. Sala múltiple	108.37	15. Habitación sencilla	19.09
6. Comedor	34.79	16. Habitación doble	23.93
7. Baños mujeres	17.04	17. Sala de estar	33.14
8. Baños hombres	17.04	18. Habitación cuádruple	50.40
9. Cocina	17.79	19. Patio de acceso	48.79
10. Rack	30.72		

7.4.3 Plano de cubiertas

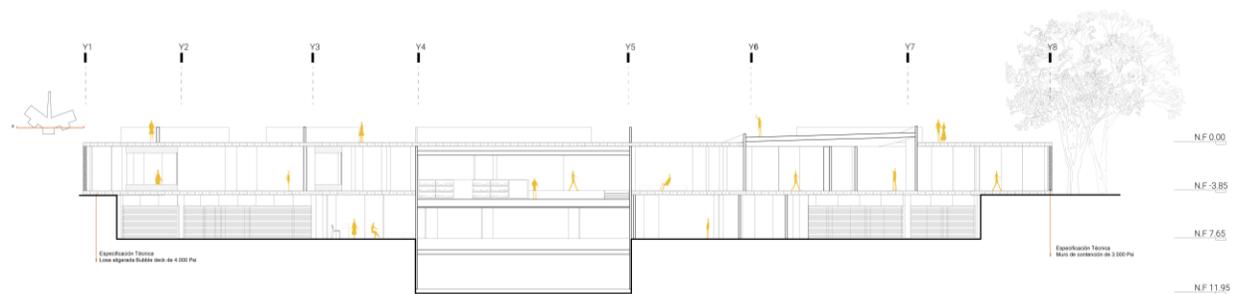
Ilustración 77 Plano de cubiertas



Fuente: creado por el autor

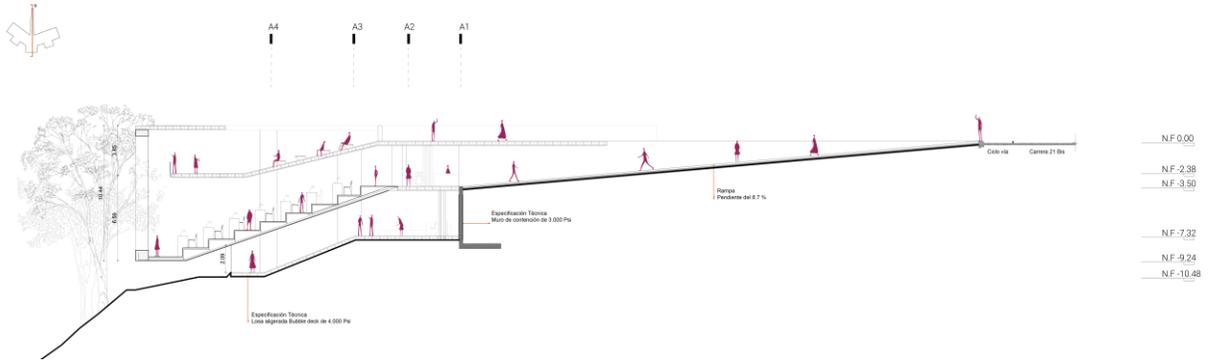
7.4.4 Cortes Arquitectónicos

Ilustración 78 Corte A - A´



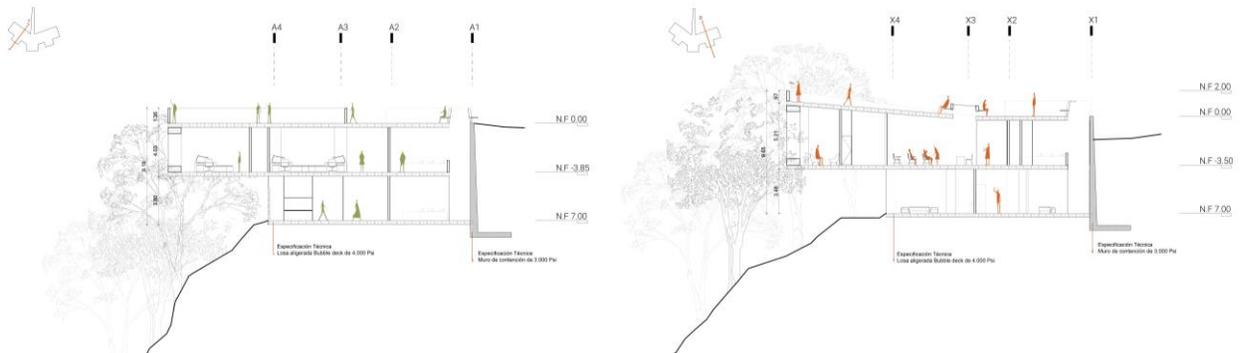
Fuente: creado por el autor

Ilustración 79 Corte B - B'



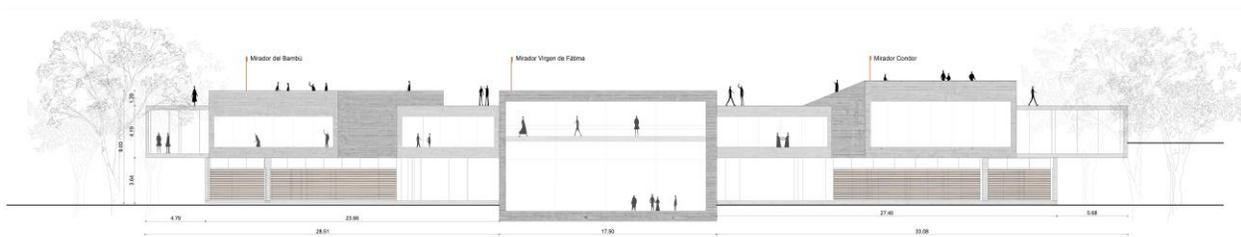
Fuente: creado por el autor

Ilustración 80 Corte C - C'



Fuente: creado por el autor

7.4.5 Fachadas



Fuente: creado por el autor

7.4.6 Renders

Ilustración 81 Render



Fuente: creado por el autor

8. CONCLUSIONES

Cumpliendo con el propósito de la optativa “planificación y proyectos estratégicos para una nueva ciudad” se realizó un estudio detallado a través del tiempo y por categorías para entender la ciudad de Pereira como un territorio que a razón de su conformación y consolidación, hoy día presenta grandes problemáticas las cuales afectan la calidad de vida, la interacción y las dinámicas de los habitantes. Es por esto que el Modelo de Ocupación territorial, los Proyectos Estratégicos, el plan piloto y los proyectos arquitectónicos hacen parte de un “engranaje” en donde si uno de estos fallan, todos los demás también lo hacen.

La propuesta se puede ver desde lo general a lo particular o al contrario, siempre y cuando los proyectos se relacionen y cohesionen formando un todo. Respondiendo desde diferentes escalas a un solo proyecto, pensando e interiorizando la ciudad de una manera diferente creando entornos urbanos integrales, mejorando la calidad de vida de los habitantes y logrando un equilibrio natural, social y cultural.

BIBLIOGRAFÍA

LÓPEZ BERNAL, O. y LÓPEZ VALENCIA, A. (2015). *Diseño Urbano Adaptativo al Cambio Climático*. Cali, Editorial Universidad del Valle.

BERTALONFFY, VON LUDWING (1950). *La teoría general de sistemas*. Alemania, Editorial Trillas

BORJA, J. (2005). "la ciudad conquistada". Ed. Alianza ensayo. Madrid Cap. 3.

CÁRDENAS, I. (2009). Art. "ciudades sostenibles, países viables". Revista de la construcción sostenible, URBANA, Bogotá: CAMACOL

DE SOLA-MORALES I RUBIO, M. (2003). *Las formas del Crecimiento Urbano*. Barcelona, Ediciones UPC

DUHAU, E y GIGLIA, A. (2016). *Metrópolis, Espacio Público y Consumo*. México, Fondo de Cultura Económica.

FERNÁNDEZ, R. (2001). *Arquitectura en la cultura de la post – urbanidad*. Derivas. Santa fe. Ensayo

SIERRA NAVARRO, I. (2015). *Ciudades para las Personas. Escenarios de Vida*. España, Ediciones Díaz de Santos