

# Diagnostico y formulación de lineamientos para revitalizar la Avenida Circunvalar

**Bulevar Circunvalar**

**Diseño Urbano**

**Espacio público**



**DIAGNOSTICO Y FORMULACIÓN DE LINEAMIENTOS PARA REVITALIZAR  
LA AVENIDA CIRCUNVALAR**

**DANIEL FELIPE FLOREZ GIL  
LEONARDO RESTREPO HERRERA**

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
PROGRAMA DE ARQUITECTURA  
PRACTICAS ACADÉMICAS  
PEREIRA  
2011**

**DIAGNOSTICO Y FORMULACIÓN DE LINEAMIENTOS PARA REVITALIZAR  
LA AVENIDA CIRCUNVALAR**

**DANIEL FELIPE FLOREZ GIL  
LEONARDO RESTREPO HERRERA**

**INFORME FINAL**

**TUTOR  
DORETTY CAROLINA CORREA  
ARQUITECTA**

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
PROGRAMA DE ARQUITECTURA  
PRACTICAS ACADÉMICAS  
PEREIRA  
2011**

## AUTORIZACIÓN

Yo,    Daniel   Felipe   Flórez   Gil  
mayor de edad, vecino de Pereira, identificado con la Cédula de Ciudadanía N° **1088005529** de **Dosquebradas** actuando en nombre propio, en mi calidad de autor del trabajo de tesis \_\_\_\_, monografía \_\_\_\_, trabajo de grado \_\_\_\_, informe de práctica empresarial **X**, denominado:

**Diagnostico y formulación de lineamientos para revitalizar la Avenida Circunvalar** presentado como requisito para optar el título de **Arquitecto**, en el año **2012**, hago entrega del ejemplar respectivo y de sus anexos de ser el caso, en formato digital o electrónico (CD-ROM) y autorizo a LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA, para que en los términos establecidos en la Ley 23 de 1982, Ley 44 de 1993, Decisión Andina 351 de 1993, Decreto 460 de 1995 y demás normas sobre la materia, utilice y use en todas sus formas, los derechos patrimoniales de reproducción, comunicación pública, transformación y distribución (alquiler, préstamo público e importación) y los demás derechos comprendidos en aquellos, que me corresponden como creador de la obra objeto del presente documento. También autorizo a que dicha obra sea incluida en bases de datos. Esta autorización la hago siempre que mediante la correspondiente cita bibliográfica se le de crédito a mi trabajo como autor.

Con todo, en mi condición de autor me reservo los derechos morales de la obra antes citada con arreglo al artículo 30 de la Ley 23 de 1982. PARÁGRAFO: La presente autorización se hace extensiva no sólo a las facultades y derechos de uso sobre la obra en formato o soporte material, sino también para formato virtual, electrónico, digital, óptico, usos en red, internet, extranet, intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer.

EL AUTOR - ESTUDIANTES, manifiesta que la obra objeto de la presente autorización es original y la realizó sin violar o usurpar derechos de autor de terceros, por lo tanto la obra es de su exclusiva autoría y tiene la titularidad sobre la misma. PARÁGRAFO: En caso de presentarse cualquier reclamación o acción por parte de un tercero en cuanto a los derechos de autor sobre la obra en cuestión, EL ESTUDIANTE - AUTOR, asumirá toda la responsabilidad, y saldrá en defensa de los derechos aquí autorizados; para todos los efectos la Universidad actúa como un tercero de buena fe.

Firma (s),

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Du' or similar, written above a horizontal line.

CC. 1088005529

CC.

Pereira, Noviembre 29 de 20

## AUTORIZACIÓN

Yo, Leonardo Restrepo Herrera mayor de edad, vecino de Pereira, identificado con la Cédula de Ciudadanía N° 1088269971 de Pereira actuando en nombre propio, en mi calidad de autor del trabajo de tesis\_\_\_\_, monografía \_\_\_\_\_, trabajo de grado\_\_\_\_, informe de práctica empresarial X, denominado:

**Diagnostico y formulación de lineamientos para revitalizar la Avenida Circunvalar Arquitecto** Presentado como requisito para optar el título de **Arquitecto**, en el año **2012**, hago entrega del ejemplar respectivo y de sus anexos de ser el caso, en formato digital o electrónico (CD-ROM) y autorizo a LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA, para que en los términos establecidos en la Ley 23 de 1982, Ley 44 de 1993, Decisión Andina 351 de 1993, Decreto 460 de 1995 y demás normas sobre la materia, utilice y use en todas sus formas, los derechos patrimoniales de reproducción, comunicación pública, transformación y distribución (alquiler, préstamo público e importación) y los demás derechos comprendidos en aquellos, que me corresponden como creador de la obra objeto del presente documento. También autorizo a que dicha obra sea incluida en bases de datos. Esta autorización la hago siempre que mediante la correspondiente cita bibliográfica se le de crédito a mi trabajo como autor.

Con todo, en mi condición de autor me reservo los derechos morales de la obra antes citada con arreglo al artículo 30 de la Ley 23 de 1982. PARÁGRAFO: La presente autorización se hace extensiva no sólo a las facultades y derechos de uso sobre la obra en formato o soporte material, sino también para formato virtual, electrónico, digital, óptico, usos en red, internet, extranet, intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer.

EL AUTOR - ESTUDIANTES, manifiesta que la obra objeto de la presente autorización es original y la realizó sin violar o usurpar derechos de autor de terceros, por lo tanto la obra es de su exclusiva autoría y tiene la titularidad sobre la misma. PARÁGRAFO: En caso de presentarse cualquier reclamación o acción por parte de un tercero en cuanto a los derechos de autor sobre la obra en cuestión, EL ESTUDIANTE - AUTOR, asumirá toda la responsabilidad, y saldrá en defensa de los derechos aquí autorizados; para todos los efectos la Universidad actúa como un tercero de buena fe.

Firma (s),

A handwritten signature in black ink, appearing to be the letters 'A' and 'O' intertwined, positioned above a horizontal line.

CC. 1088269971

CC.

Pereira, Noviembre 29 de 2011

## TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>21</b>
<b>1. PRESENTACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN O SITIO DE PRÁCTICAS ....</b>	<b>23</b>
1.1. ALCALDÍA DE PEREIRA.....	23
1.1.1. Reseña histórica.....	23
1.1.2. Misión.....	24
1.1.3. Visión .....	25
1.1.4. Principios Y Valores .....	25
1.1.5. Servicios que presta .....	28
1.1.6. Número de empleados. ....	31
1.1.7. Estructura organizacional .....	32
1.2. SECRETARÍA DE PLANEACIÓN.....	34
1.2.1. Misión.....	34
1.2.2. Objetivos Fundamentales.....	34
1.2.3. Organigrama .....	37
<b>2. DIAGNÓSTICO DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN O IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES .....</b>	<b>39</b>
<b>3. EJE DE INTERVENCIÓN.....</b>	<b>41</b>
<b>4. JUSTIFICACIÓN DEL EJE DE INTERVENCIÓN.....</b>	<b>42</b>
<b>5. OBJETIVOS.....</b>	<b>43</b>
5.1. OBJETIVO GENERAL.....	43
5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	43
<b>6. MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>45</b>
6.1. MARCO LEGAL .....	45
6.1.1. Aspectos Legales nacionales .....	45
6.1.2. Aspectos legales municipales.....	47

6.2.	MARCO TEÓRICO.....	48
6.2.1.	El Espacio Común .....	48
6.2.2.	El Hábitat.....	50
6.2.3.	La Avenida Circunvalar Como Centro .....	51
<b>7.</b>	<b>CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES PLANEADAS.....</b>	<b>53</b>
<b>8.</b>	<b>PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS.....</b>	<b>54</b>
8.1.	METODOLOGÍA.....	54
8.1.1.	Matrices.....	55
8.1.2.	Captura de datos e integración al SIG .....	59
8.2.	CONTEXTO GENERAL .....	60
8.2.1.	Delimitación.....	60
8.2.2.	El rol de la Avenida Circunvalar.....	61
8.2.3.	Centralidad Municipal: Avenida Circunvalar .....	62
8.3.	ANTECEDENTES HISTÓRICOS .....	62
8.3.1.	Antecedentes históricos generales .....	62
8.3.2.	La Avenida Circunvalar en el tiempo .....	64
8.4.	DIAGNÓSTICO .....	67
8.4.1.	Análisis Semiológico.....	67
8.4.1.1.	Articulación con el entorno .....	67
8.4.1.2.	Hitos .....	67
8.4.1.3.	Nodos.....	68
8.4.1.4.	Sendas .....	71
8.4.1.5.	Bordes.....	72
8.4.1.6.	Conclusiones generales .....	73
8.4.2.	Sistema ambiental .....	74
8.4.2.1.	Descripción general del sistema.....	74
8.4.2.2.	Suelos de Protección.....	74
8.4.2.3.	Amenazas y riesgos .....	74
8.4.2.4.	Contaminación Atmosférica.....	75
8.4.2.4.1.	Auditivo.....	76
8.4.2.4.2.	Olores ofensivos .....	76

8.4.2.4.3. Visual.....	77
8.4.2.5. Fitotectura – Arbolado .....	77
8.4.2.6. Conclusiones generales .....	79
8.4.3. Sistema de movilidad .....	80
8.4.3.1. Propuestas de movilidad según UP3.....	80
8.4.3.2. Descripción del sistema actual .....	80
8.4.3.3. Movilidad Vehicular .....	81
8.4.3.3.1. Flujos vehiculares actuales .....	81
8.4.3.3.2. Conflictos .....	82
8.4.3.3.2.1. Sector de La Rebeca.....	82
8.4.3.3.2.2. Sector de Monos .....	83
8.4.3.3.2.3. Sector de Invico.....	83
8.4.3.3.2.4. Glorieta Av. Circunvalar.....	83
8.4.3.3.2.5. Intersección Calle 5 con Carrera 13 .....	84
8.4.3.3.3. Sección vial propuesta UP3 y actual.....	84
8.4.3.4. Movilidad peatonal.....	85
8.4.3.4.1. Flujos peatonales actuales.....	86
8.4.3.4.2. Conflictos .....	87
8.4.3.5. Modos alternativos de transporte.....	88
8.4.3.6. Transporte público.....	89
8.4.3.6.1. Rutas de transporte .....	89
8.4.3.6.2. Paraderos existentes .....	90
8.4.3.7. Zonas de parqueo (zonas azules, amarillas, parqueaderos existentes). 91	
8.4.3.8. Análisis planes maestros .....	93
8.4.3.8.1. Plan maestro de movilidad metropolitana .....	93
8.4.3.9. Conclusiones generales .....	96
8.4.4. Sistema de espacio público .....	97
8.4.4.1. Propuestas de espacio público según UP3 .....	97
8.4.4.2. Descripción del sistema actual .....	98
8.4.4.3. Elementos constitutivos del espacio público.....	98
8.4.4.3.1. Andenes .....	98
8.4.4.3.2. Antejardines.....	99
8.4.4.3.3. Bulevar .....	100

8.4.4.4. Elementos de articulación urbana.....	100
8.4.4.4.1. Parque La Rebeca .....	100
8.4.4.4.2. Parque Popular Modelo .....	101
8.4.4.4.3. Plazoleta El Prometeo .....	101
8.4.4.4.4. Nodo de Monos .....	102
8.4.4.5. Conclusiones generales .....	102
8.4.5. Sistema de equipamientos .....	103
8.4.5.1. Descripción general del sistema .....	103
8.4.5.2. Decreto 778 de 2004 .....	104
8.4.5.3. Clasificación según estatuto de usos del suelo.....	105
8.4.5.3.1. Definiciones .....	106
8.4.5.4. Equipamientos colectivos .....	107
8.4.5.4.1. Equipamientos educativos .....	108
8.4.5.4.2. Equipamientos de recreación.....	108
8.4.5.4.3. Equipamientos de salud.....	109
8.4.5.4.4. Equipamientos culturales .....	110
8.4.5.5. Conclusiones generales .....	110
8.4.6. Usos del suelo.....	111
8.4.6.1. Descripción general del sistema .....	111
8.4.6.2. Análisis de los usos existentes .....	112
8.4.6.3. Tipología de los edificios donde se desarrollan los usos comerciales y de servicios .....	114
8.4.6.4. Usos que generan impacto.....	115
8.4.6.5. Localización de los distintos usos del suelo existentes en el sector.....	116
8.4.6.5.1. Uso Piso 1 .....	116
8.4.6.5.2. Uso Piso 2 .....	117
8.4.6.5.3. Uso Piso 3 .....	118
8.4.6.5.4. Uso Piso 4 .....	119
8.4.6.6. Conclusiones generales .....	120
8.4.7. Conclusiones.....	121
8.5. FORMULACIÓN.....	121
8.5.1. Presentación general.....	121
8.5.1.1. Lineamientos de formulación.....	123

8.5.1.2. Estrategias .....	124
8.5.2. Formulación de la propuesta .....	125
8.5.2.1. Sistema de movilidad .....	128
8.5.2.1.1. Sistema de movilidad vehicular.....	128
8.5.2.1.1.1. Necesidades Viales .....	129
8.5.2.1.1.1.1. Intersección Circunvalar con Avenida Juan B. Gutiérrez .....	129
8.5.2.1.1.2. Regulación De Las Zonas De Parqueo.....	129
8.5.2.1.1.2.1. Zona parque la Rebeca .....	129
8.5.2.1.1.2.2. Zona de plazoleta Monos .....	130
8.5.2.1.1.3. Estructura Movilidad Alternativa .....	130
8.5.2.1.1.3.1. La ciclo ruta en la UP3 .....	133
8.5.2.1.1.4. Movilidad Peatonal .....	133
8.5.2.2. Sistema de espacio público .....	133
8.5.2.2.1. Norma general del sistema de espacios públicos .....	135
8.5.2.2.2. Estrategias Espacios Públicos .....	136
8.5.2.2.3. Articulación del sistema de espacios públicos .....	137
8.5.2.2.4. Articulación con el sistema de equipamientos colectivos .....	137
8.5.2.2.5. Acciones puntuales del sistema de espacio público.....	137
8.5.2.2.5.1. Consolidación del Bulevar Avenida Circunvalar.....	138
8.5.2.2.5.2. Consolidación Parque Nodo Monos .....	140
8.5.2.2.5.3. Consolidación Parque La rebeca.....	141
8.5.2.3. Sistema Ambiental.....	142
8.5.2.4. Usos del Suelo .....	142
<b>9. CONCLUSIONES.....</b>	<b>144</b>
9.1. Por diagnostico.....	144
9.1.1. Por análisis semiológico .....	144
9.1.2. Por análisis ambiental .....	144
9.1.3. Por análisis movilidad.....	145
9.1.4. Por análisis espacio público .....	145
9.1.5. Por análisis equipamientos.....	146
9.1.6. Por análisis usos del suelo .....	147
<b>10. RECOMENDACIONES .....</b>	<b>149</b>

<b>11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>150</b>
---	------------

## LISTA DE ILUSTRACIONES

	Pág.
Ilustración 1. Estructura organizacional Alcaldía De Pereira. ....	33
Ilustración 2. Organigrama Secretaría de Planeación. ....	37
Ilustración 3. Organigrama Secretaría de Planeación. ....	38
Ilustración 4. Categorías del diagnostico. ....	40
Ilustración 5. Metodología del informe. ....	44
Ilustración 6. CUADRO 1. Cronograma de actividades planeadas. ....	53
Ilustración 7. Metodología aplicada a los sistemas. ....	54
Ilustración 8. Interface del sistema georeferenciado de información. ....	59
Ilustración 9. Avenida Circunvalar y su relación con el contexto. ....	60
Ilustración 10. Delimitación del área estudio. ....	61
Ilustración 11. Pereira y la Avenida Circunvalar año 1946. ....	63
Ilustración 12. Pereira y la Avenida Circunvalar año 1959. ....	64
Ilustración 13. Tipología de vivienda exenta. ....	65
Ilustración 14. Tipología de vivienda exenta. ....	65
Ilustración 15. Edificio Invico. ....	65
Ilustración 16. Hitos. ....	67
Ilustración 17. Iglesia San José. ....	68
Ilustración 18. Monumento a los fundadores. ....	68
Ilustración 19. Nodos. ....	68

Ilustración 20. Centro Comercial Uniplex .....	69
Ilustración 21. Hotel Pereira. ....	69
Ilustración 22. Sector los Alpes – Monos.....	70
Ilustración 23. Sector los Alpes – Monos.....	70
Ilustración 24. Sector La Rebeca. ....	70
Ilustración 25. Sector La Rebeca. ....	70
Ilustración 26. Centro comercial Parque Arboleda. ....	71
Ilustración 27. Centro comercial Parque Arboleda. ....	71
Ilustración 28. Sendas Avenida Circunvalar. ....	72
Ilustración 29. Sendas Avenida Circunvalar. ....	72
Ilustración 30. Bordes. ....	72
Ilustración 31. Vista desde el sector de los Alpes. ....	72
Ilustración 32. Ciudad Victoria.....	72
Ilustración 33. PLANO 1. Hitos, nodos y sendas Avenida Circunvalar. ....	73
Ilustración 34. PLANO 2. Franja de investigación Colector Egoyá. ....	75
Ilustración 35. PLANO 3. Contaminación atmosférica avenida Circunvalar. ....	75
Ilustración 36. Establecimiento alto impacto.....	76
Ilustración 37. Establecimiento alto impacto.....	76
Ilustración 38. Arborización Avenida Circunvalar. ....	78
Ilustración 39. Arborización Avenida Circunvalar. ....	78
Ilustración 40. PLANO 4. Predios con arborización en antejardín. ....	79
Ilustración 41. PLANO 5. Flujos viales actuales. ....	81

Ilustración 42. Flujos viales Avenida Circunvalar.....	82
Ilustración 43. Av. Circunvalar – Juan B. Gutiérrez .....	83
Ilustración 44. Av. Circunvalar – Juan B. Gutiérrez. ....	83
Ilustración 45. Intersección Calle 5 con Carrera 13. ....	84
Ilustración 46. Intersección Calle 5 con Carrera 13. ....	84
Ilustración 47. Sección vial Actual. ....	85
Ilustración 48. Sección vial Propuesta UP3. ....	85
Ilustración 49. Flujos peatonales. ....	86
Ilustración 50. Flujos peatonales. ....	86
Ilustración 51. PLANO 6. Flujos peatonales actuales. ....	87
Ilustración 52. Juan B. Gutiérrez - Av. Circunvalar .....	87
Ilustración 53. Calle 14 - Av. Circunvalar.....	87
Ilustración 54. Usuarios sistema de movilidad alternativa. ....	88
Ilustración 55. PLANO 7. Principales vías utilizadas por Rutas del Transporte Complementario.....	90
Ilustración 56. Paraderos de transporte público. ....	90
Ilustración 57. Paraderos de transporte público. ....	90
Ilustración 58. PLANO 8. Paraderos existentes de Transporte Complementario. .	91
Ilustración 59. Zonas azules sector La Rebeca. ....	91
Ilustración 60. Zonas azules sector La Rebeca. ....	91
Ilustración 61. Zona amarilla no permitida.....	92
Ilustración 62. Zona amarilla permitida.....	92
Ilustración 63. Parqueo en antejardines. ....	92

Ilustración 64. Parqueo en antejardines. ....	92
Ilustración 65. PLANO 9. Zonas azules, amarillas, parqueaderos existentes. ....	93
Ilustración 66. PLANO 10. Tipo de superficies y espacio público actual.....	97
Ilustración 67. Andenes Avenida Circunvalar. ....	99
Ilustración 68. Andenes Avenida Circunvalar. ....	99
Ilustración 69. Antejardines Avenida Circunvalar. ....	99
Ilustración 70. Antejardines Avenida Circunvalar. ....	99
Ilustración 71. Parque Popular Modelo. ....	101
Ilustración 72. Plazoleta Prometeo. ....	102
Ilustración 73. Nodo de Monos.....	102
Ilustración 74. Plano 11. Equipamientos Avenida Circunvalar.....	104
Ilustración 75. Grafico 1. Equipamientos colectivos .....	107
Ilustración 76. Colegio La Enseñanza. ....	108
Ilustración 77. Colegio La Enseñanza. ....	108
Ilustración 78. Club del Comercio de Pereira. ....	109
Ilustración 79. Club del Comercio de Pereira. ....	109
Ilustración 80. Sede Saludcoop. ....	109
Ilustración 81. Clínica Comfamiliar Risaralda. ....	109
Ilustración 82. Cadro 2. Resumen de Usos Avenida Circunvalar. ....	112
Ilustración 83. Cuadro 3. Usos del suelo Avenida Circunvalar. ....	113
Ilustración 84. Grafico 2. Usos del suelo Avenida Circunvalar.....	113
Ilustración 85. Edificios con plataforma comercial. ....	114

Ilustración 86. Edificios con plataforma comercial. ....	114
Ilustración 87. Plano 11. Alturas de las edificaciones. ....	115
Ilustración 88. Circunvalar Plaza. ....	116
Ilustración 89. Yii Bar. ....	116
Ilustración 90. Plano 13. Uso piso 1. ....	117
Ilustración 91. Plano 14. Uso piso 2. ....	118
Ilustración 92. Plano 15. Uso piso 3. ....	118
Ilustración 93. Plano 16. Uso piso 4. ....	119
Ilustración 94. Usuarios involucrados a la propuesta. ....	122
Ilustración 95. Factores inherentes a la formulación de lineamientos. ....	125
Ilustración 96. Visión nocturna de la Avenida Circunvalar. ....	125
Ilustración 97. Visión diurna avenida Circunvalar. ....	126
Ilustración 98. Visión recreación nocturna Av. circunvalar. ....	127
Ilustración 99. Esquematización propuesta movilidad Bulevar Circunvalar. ....	128
Ilustración 100. Esquema propuesta espacio público Bulevar Circunvalar. ....	134
Ilustración 101. Propuesta tipología aprovechamiento espacio público. ....	140
Ilustración 102. Visión propuesta lúdica Bulevar Circunvalar. ....	141
Ilustración 103. Visión lúdica nocturna Bulevar Circunvalar. ....	141

## LISTA DE APENDICES

	Pág.
Apéndice 1. Matriz para el levantamiento de información. ....	55

## SÍNTESIS

---

### SÍNTESIS

---

El sector de la Av. Circunvalar ha sufrido diferentes procesos de transformación, que al no ser planificados ni ordenados se generan patologías urbanas; se trata de un espacio que en la búsqueda de su rentabilidad económica no responde a la realidad local, recibiendo respuestas superficiales, basadas en el control y el consumo, generando como resultado un producto de consumo de acceso público. El trabajo se basa en un diagnóstico teniendo en cuenta variables como el espacio público, usos del suelo, ambiente, movilidad y equipamientos, posteriormente se crean lineamientos para la formulación de un plan que regularice y revitalice el eje vial de acuerdo a los nuevos usos en crecimiento y la dinámica adoptada como centralidad de comercio y servicios.

---

**Palabras clave:** Diagnóstico, formulación, plan de revitalización, Avenida Circunvalar, sistema ambiental, espacio público, movilidad, equipamientos, usos del suelo.

---

---

### ABSTRACT

---

Circunvalar Avenue area has suffered different transformation processes, while not being ordered and planned produce urban pathologies. It's a space looking for an economical profitability forgets the local situation having facile solutions, based on control and consume, turning into a public access consume product. This work is based on a diagnosis considering variables like public space, land use, environment, mobility and equipment and then making guidelines for the formulation of a plan that regulates and revitalizes the main artery according to the new growing uses and the adopted dynamic as service and business center.

---

**Keywords:** Diagnosis, development, revitalization plan, Circunvalar Avenue, environmental system, public space, mobility, equipment, land uses.

---

## INTRODUCCIÓN

La subvaloración del sentido de lo público y el culto a lo privado, propios del momento económico actual no se compadecen con criterios fundamentales de calidad de vida; habitar una ciudad o un pueblo no consiste sólo en adquirir propiedad de un espacio privado. Sólo en una estructura adecuada de espacios públicos se encuentra el complemento indispensable del sentido individual del habitar.

“La ciudad es una casa, la casa es una ciudad”, en esta frase dicha por León Battista Alberti<sup>1</sup> a fines del siglo XV, se encuentra claramente resumida la relación esencial entre los ámbitos privado y público y es en este sentido en el que debe pensarse y realizarse toda intervención destinada a mejorar la calidad de vida en el hábitat construido.

No pensar en esos términos es desconocer algo que es esencial en la ciudad, en cualquier época. La ciudad es y será un hecho arquitectónico formado por espacios y edificios cuyas formas, tamaños y articulación pueden variar a lo largo del tiempo. La experiencia espacial, la vivencia de los lugares, el sentirse parte de esa arquitectura, son valores de los cuales la sociedad humana no se desprende sencillamente.

Un buen modo de llegar al futuro es a partir de un presente aceptable. La situación actual de la ciudad colombiana no es satisfactoria, sus problemas son enormes y, en algunos casos como el de Pereira, son difíciles de solucionar. Si se desea alcanzar una ciudad habitable en el mañana, debe procurarse la definición de una estructura física saludable para alojar una condición social en la que los conflictos sociales y culturales del presente encuentren, si no una solución definitiva, al menos una alternativa más justa y digna. La preocupación actual por el incremento y el mejoramiento del espacio público urbano, es apenas una parte de esa estructura posible y necesaria.

---

<sup>1</sup> Leon Battista Alberti; fue sacerdote, humanista, arquitecto, matemático, y poeta italiano, criptógrafo, lingüista, filósofo, músico y arqueólogo. Es una de las figuras del humanismo y personalidad artísticas teórica más polifacéticas del Renacimiento.

La investigación se realiza bajo las premisas anteriores, buscando soluciones a través de la creación de lineamientos para la formulación de un plan que regularice los nuevos usos en crecimiento y la dinámica adoptada por la Avenida Circunvalar en la ciudad de Pereira.

# 1. PRESENTACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN O SITIO DE PRÁCTICAS

## 1.1. ALCALDÍA DE PEREIRA

### 1.1.1. Reseña histórica

Según el manual de operaciones y calidad de la Alcaldía de Pereira en su versión 10 con fecha del 08 de noviembre tenemos:

Reseña Historia; Entre 1816 y 1819 José Francisco Pereira y su hermano Manuel hallaron en estos pasajes, refugio seguro, poniéndose a salvo de una avanzada del ejército español, luego de que las huestes patriotas fueran derrotadas en Cachiri (Santander), donde Pereira estuvo involucrado.

La historia de Pereira comienza legalmente en 1863, cuando unos hombres visionarios provenientes de Cartago y liderados por el padre Remigio Antonio Cañarte, arribaron a una aldea en la que se cruzaban los caminos y que llamaron "Pereira".

A partir de la fundación de Pereira, corresponde al gobierno adelantar un sin número de acciones y políticas tendientes a la configuración, ordenamiento y organización de la vida política, económica, social y cultural, que llevaron a la construcción de la naciente municipalidad.

Durante este siglo tuvieron principal importancia algunas administraciones que lograron y propusieron acciones significativas, como lo son en materia de planeamiento urbano de Pereira, al generarse una división de Distrito en nueve fracciones, así mismo se destaca el acuerdo por medio del cual se acordó darle inicio a la red vial del municipio y de la población. El fin del siglo XIX y el comienzo del siglo XX marcaron grandes adelantos como lo son el proyecto de alumbrado eléctrico, el acuerdo que concedió el privilegio exclusivo por un término de 30 años de la provisión de agua potable para la ciudad y la consolidación del Hospital San Jorge, de aquí en adelante la producción cafetera, la ganadería y el surgimiento de las sociedades comerciales, toman bastante fuerza en la región lo que para las administraciones de la época resulto de gran importancia para el desarrollo del municipio en el futuro.

Los años veinte le trajeron a Pereira el despegue definitivo hacia la modernidad. La aldea se rendía ante el ímpetu urbanístico de una población que ya superaba los 23.000 habitantes. De allí hasta la actualidad se han presentado grandes sucesos históricos, reformas urbanas y cambios estructurales entre los que se pueden destacar en el año de 1995, donde el gobierno Municipal tuvo que buscar soluciones a los problemas que se presentaron a raíz del temblor de tierra que destruyó buena parte de la zona céntrica de la ciudad y repercutió en los gobiernos futuros. En los años siguientes se reconocen acontecimientos como la “Renovación urbana del Centro”, la reubicación de los vendedores de la galería y la puesta en marcha del plan de renovación. En este mismo periodo se dio por primera vez el diseño de un Plan de Desarrollo Municipal, que estuviera acorde con las necesidades de la ciudad y con la capacidad económica del Municipio. Estos y muchos más enmarcaron la historia y desarrollo de la ciudad de Pereira hasta la actualidad.

Para lograr dicho grado de desarrollo, fue indispensable fortalecer la economía agraria-cafetera y las sociedades comerciales, integrar el comercio a la nación y el mundo exterior, implementar infraestructura física, vial y de servicios públicos, planeamiento urbano, fomento a la educación, al desarrollo financiero, al establecimiento de empresas y políticas de fomento e inversión empresarial y al impulso de nuestra cultura.

La visión de progreso y el espíritu cívico de todos los sectores sociales e institucionales le dieron a la ciudad desde sus inicios la fuerza, la vitalidad y el empuje, que permitieron enrumbar la ciudad hacia el siglo XX y ahora enfrentar los retos del siglo XXI.

#### 1.1.2. Misión

Con el apoyo del conocimiento en sus diversos campos, de la mano de todas las ciudadanas y ciudadanos, La ALCALDÍA DE PEREIRA trabajará en el logro de los acuerdos y consensos necesarios para que los atributos, dimensiones, y sus interacciones permitan una acción integradora, urbana y rural, que dignifique la vida de sus habitantes y posibiliten un desarrollo humano sostenible, garantizando la construcción de un proyecto colectivo de ciudad. La Administración Municipal de Pereira, presta los servicios públicos y asume las competencias asignadas por la Constitución y la Ley, en función del cumplimiento de los fines esenciales del Estado; gestiona sus propios intereses y administra sus recursos con transparencia y responsabilidad para el mejoramiento social y cultural de sus habitantes.

### 1.1.3. Visión

Pereira será una ciudad gobernada con transparencia y equidad, donde todos actuemos con responsabilidad y solidaridad, con un desarrollo sostenible en el campo y la ciudad con condiciones de vida digna para sus habitantes, articulada a la región y al mundo. La Administración Municipal de Pereira, será reconocida por su calidad en el servicio ciudadano, por la excelencia en el desempeño administrativo, por el uso de las más avanzadas tecnologías y por la profesionalización y pertenencia del servidor público, con un indeclinable compromiso de mejoramiento continuo.

### 1.1.4. Principios Y Valores

#### Principios Organizacionales:

- a. Planificación: Enfocar los recursos disponibles al cumplimiento de la misión, aplicando para ello las más modernas metodologías de gestión pública y en concordancia con los lineamientos establecidos por la Función Pública.
- b. Desarrollo del Talento Humano hacia un alto nivel profesional: Operar cambios de actitud en el recurso humano comprometido en el cumplimiento de la misión institucional, por medio de la política de capacitación y reconocimiento de meritos, orientados al cabal cumplimiento de sus funciones.
- c. Control por Procesos: Ejercer la Gestión Pública de conformidad con los procesos y procedimientos establecidos en el Programa de Modernización y Fortalecimiento Institucional, aplicando nuevas y organizadas metodologías de trabajo orientadas a obtener mayor eficiencia y eficacia en la aplicación de los procesos multifuncionales, conduciendo el enfoque de procesos hacia el cliente (usuario, beneficiario o destinatario).
- d. Participación ciudadana o comunitaria: Ejercer la Gestión pública con la participación activa de los ciudadanos o la comunidad, promoviendo la constitución de veedurías ciudadanas, audiencias públicas, consejos comunitarios y demás mecanismos de participación que permitan conocer el querer y anhelos de los habitantes del territorio.

- e. Enfoque hacia el cliente: la razón de ser de la Administración Municipal de Pereira es prestar un servicio dirigido a satisfacer a sus clientes; por lo tanto, es fundamental comprender cuáles son las necesidades actuales y futuras de los clientes, que cumpla con sus requisitos y que se esfuerce por exceder sus expectativas.
- f. Liderazgo: Lograr la unidad de propósito dentro de la organización, generando y manteniendo un ambiente interno favorable, en el cual los servidores públicos y/o particulares que ejercen funciones públicas se involucren totalmente en el logro de los objetivos de la entidad.
- g. Enfoque basado en los procesos: En la Administración Municipal de Pereira existe una red de procesos, la cual al trabajar articuladamente, permite generar valor. Un resultado deseado se alcanza más eficientemente cuando las actividades y los recursos relacionados se gestionan como un proceso.
- h. Enfoque del sistema para la gestión: el hecho de identificar, entender, mantener, mejorar, y en general, gestionar los procesos y sus interrelaciones como un sistema que contribuye a la eficacia, eficiencia y efectividad de la Administración Municipal de Pereira en el logro de sus objetivos.
- i. Mejora continua: siempre es posible implementar maneras más prácticas y mejores para entregar los productos o prestar servicios. Es fundamental que la mejora continua del desempeño global de la Administración Municipal de Pereira sea un objetivo permanente para aumentar su eficacia, eficiencia y efectividad.
- j. Coordinación, cooperación y articulación: el trabajo en equipo, en y entre entidades es importante para el desarrollo de relaciones que beneficien a sus clientes y que permitan emplear de una manera racional los recursos disponibles.
- k. Transparencia: La gestión de los procesos se fundamenta en las actuaciones y las decisiones claras; por lo tanto, se garantiza el acceso a la información pertinente de sus procesos, facilitando el control social.

- l. Participación activa de los servidores públicos y/o particulares que ejercen funciones públicas: Es el compromiso de los servidores públicos y/o de los particulares que ejercen funciones públicas, en todos los niveles, el cual permite el logro de los objetivos de la entidad.
  
- m. Enfoque basado en hechos y datos para la toma de decisiones: En todos los niveles de la entidad las decisiones eficaces, se basan en el análisis de los datos y la información, no simplemente en la intuición.
  
- n. Relación mutuamente beneficiosa con los proveedores de bienes o servicios: Las entidades y sus proveedores son interdependientes, una relación beneficiosa, basada en el equilibrio contractual aumenta la capacidad de ambos para crear valor.
  
- o. Autocontrol: Es la capacidad que ostenta cada servidor público para controlar su trabajo, detectar desviaciones y efectuar correctivos para el adecuado cumplimiento de los resultados que se esperan en el ejercicio de su función, de tal manera que la ejecución de los procesos, actividades y/o tareas bajo su responsabilidad, se desarrollen con fundamento en los principios establecidos en la Constitución Política.
  
- p. Autorregulación: Es la capacidad institucional para aplicar de manera participativa al interior de la Administración Municipal de Pereira, los métodos y procedimientos establecidos en la normatividad, bajo un entorno de integridad, eficiencia y transparencia en la actuación pública.
  
- q. Autogestión: Es la capacidad institucional de la Administración Municipal de Pereira para interpretar, coordinar, aplicar y evaluar de manera efectiva, eficiente y eficaz la función administrativa que le ha sido asignada por la Constitución, la Ley y sus Reglamentos.

Valores organizacionales:

- a. Responsabilidad. Que se entiende como la voluntad individual y colectiva de rendir cuentas sobre cada uno de nuestros actos.

- b. Compromiso. Alude a un sentimiento individual de hacer suya su función administrativa asegurándose que los resultados sean los previstos.
- c. Sentido de Pertenencia. Sentir que la Administración Municipal y los recursos públicos son como suyos y que por esa misma causa procurar por su cuidado y protección.
- d. Honestidad. Que significa hacer las cosas de acuerdo a unos principios y valores humanos adoptados desde la familia, para hacer las cosas con amplio sentido social y en defensa de los derechos humanos, reconociendo los derechos de los ciudadanos y haciendo que sean respetados por todos.
- e. Solidaridad. Para apoyar a los demás cuando las circunstancias así lo exijan.
- f. Respeto. Que significa aceptar la diferencia que tenemos con los demás y a partir de allí comenzar a construir un consenso. Es no invadir la órbita personal e individual de los demás para aceptar que todos tenemos nuestro propio espacio.

Código De Ética; Todas las actuaciones de los Servidores Públicos Municipales estarán regidas por la Ley y el siguiente Código de Ética, propio del desempeño de la función pública:

- Ejercer el cargo con honradez y transparencia.
- Servir con prontitud y sin preferencia.
- Prestar el servicio con eficiencia.
- Favorecer el bien común.
- Garantizar el derecho a la información pública.
- Promover la solidaridad y el trabajo en equipo.
- Desechar toda recompensa indebida.
- Utilizar con pulcritud el tiempo laboral.
- Actuar con justicia y sin abusos de poder.
- Acoger con temperancia las críticas de la ciudadanía.

#### 1.1.5. Servicios que presta

- a. Promocionar una cultura de concertación liderada por el Alcalde quien motivará al Concejo Municipal con propuestas que coadyuven a la gobernabilidad de la ciudad.
- b. Inspirar confianza a la comunidad con una gestión innovadora que recupere la credibilidad y confianza en el gobierno local.
- c. Considerar a sus habitantes como el centro de toda actuación y facilitar su participación y desarrollo integral.
- d. Liderar la construcción colectiva del Municipio en sus espacios urbanos y rurales.
- e. Diseñar e implementar políticas públicas en colaboración con el estado, para articular las prioridades de la gente con la dinámica nacional.
- f. Fomentar una nueva cultura del trabajo digno que satisfaga las necesidades del sector productivo y ayude a la ciudad en su proceso de competitividad.
- g. Evaluar los programas y proyectos que se pongan en marcha y establecer rigurosos sistemas de control de resultados.
- h. Optimizar el uso de los recursos financieros, humanos y técnicos encaminados todos a una administración eficiente y eficaz de los bienes públicos.
- i. Aprovechar las ventajas comparativas que ofrezcan otras entidades u organizaciones de carácter público o privado, lo cual permitirá sumar esfuerzos y voluntades para optimizar experiencias y recursos.
- j. Facilitar el acceso de sus habitantes al conocimiento y fiscalización de todos los actos de la administración, de conformidad con la Ley.

- k. Determinar con claridad la misión, propósito y metas de cada una de las dependencias o entidades del Municipio.
- l. Impulsar procesos de desconcentración y delegación de funciones para darle agilidad a los procesos administrativos.
- m. Instaurar mecanismos que le permitan, en el ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa de su patrimonio físico y ecológico.
- n. Instituir y adoptar medios de financiaciones suficientes y estables para el desarrollo de la ciudad, para atender a todos los sectores sociales, no importando su origen o condición social.
- o. Proyectar la ciudad a las corrientes actuales de la cultura y la economía, para facilitar su ingreso al mundo global.
- p. Vincular la municipalidad al universo de la tecnología y la informática.
- q. Fomentar la integración de los diversos estamentos de la municipalidad, en todas sus formas, como la gran posibilidad del desarrollo sostenible.
- r. Respetar las distintas identidades étnicas y culturales que posibiliten una mayor convivencia.
- s. Permitir el acceso a la comunidad a los recursos destinados a la inversión social.
- t. Defender la complementariedad del hombre y de la mujer como protagonistas de los núcleos familiar y social.
- u. Institucionalizar espacios de concertación público-privados para aquellos asuntos de interés colectivo.

v. Afrontar el crecimiento futuro de la ciudad, manteniendo su cohesión social.

#### 1.1.6. Número de empleados.

- Despacho del Alcalde
  - Funcionarios de planta: 11
  - Contratistas: 10
  - Trabajadores Oficiales: 3
  
- Secretaría de Planeación
  - Funcionarios de planta: 30
  - Contratistas: 68
  
- Secretaría de Hacienda y Finanzas Públicas
  - Funcionarios de planta: 48
  - Contratistas: 70
  
- Secretaría Gestión Inmobiliaria
  - Funcionarios de planta: 7
  - Contratistas: 36
  
- Secretaría de Gobierno
  - Funcionarios de planta: 101
  - Contratistas: 165
  
- Secretaría de Desarrollo Administración
  - Funcionarios de planta: 82
  - Contratistas: 25
  
- Secretaría Jurídica
  - Funcionarios de planta: 14
  - Contratistas: 32
  
- Asesoría de Control Interno
  - Funcionarios de planta: 4
  - Contratistas: 6
  
- Oficina Asesora de Comunicaciones
  - Funcionarios de planta: 7

- Contratistas: 17
- Desarrollo Rural
  - Funcionarios de planta: 9
  - Contratistas: 53
- Prestación del Servicio Educativo
  - Funcionarios de planta: 52
  - Contratistas: 37
- Salud y Seguridad Social
  - Funcionarios de planta: 22
  - Contratistas: 165
- Recreación, Deporte y Actividad Física
  - Funcionarios de planta: 6
  - Contratistas: 54
- Infraestructura
  - Funcionarios de planta: 79
  - Contratistas: 24
- Desarrollo Social y Político
  - Funcionarios de planta: 62
  - Contratistas: 112

#### 1.1.7. Estructura organizacional

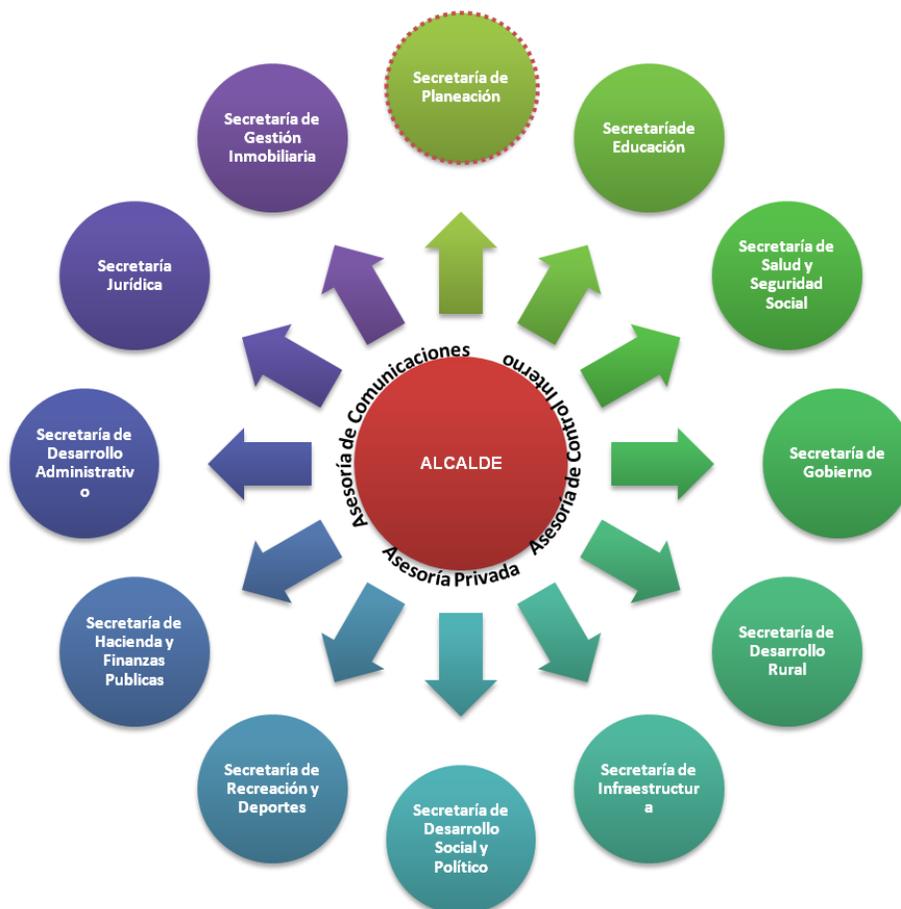
La Estructura Administrativa del Municipio del nivel Central está conformada, por las siguientes dependencias:

- Despacho del Alcalde.
- Asesoría Privada.
- Asesoría de Control Interno.
- Oficina Asesora de Comunicaciones.
- Secretaría de Planeación.
- Secretaría de Educación.
- Secretaría de Salud y Seguridad Social.
- Secretaría de Gobierno.
- Secretaría de Desarrollo Rural.

- Secretaría de Infraestructura.
- Secretaría de Desarrollo Social y Político.
- Secretaría de Recreación y Deportes.
- Secretaría de Hacienda y Finanzas Públicas.
- Secretaría de Desarrollo Administrativo.
- Secretaría Jurídica.
- Secretaría de Gestión Inmobiliaria.

Estructura organizacional Alcaldía de Pereira.

Ilustración 1. Estructura organizacional Alcaldía De Pereira.



Fuente: sistema de gestión de calidad alcaldía 2011

## 1.2. SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

### 1.2.1. Misión

Formular directrices de desarrollo de la ciudad de Pereira para que le permita al sector público y privado visualizar una imagen objetiva de ciudad deseada, proyectando el futuro y actuando ordenadamente para alcanzarlo; para el logro de su misión, la Secretaría de Planeación formulará las políticas públicas, coordinará la acción pública municipal, controlará y evaluará su gestión y alcanzará un sistema de gestión pública de alta responsabilidad. Será la dependencia encargada de operar las decisiones que en materia de planeación disponga el Alcalde.

### 1.2.2. Objetivos Fundamentales

Formular las políticas públicas del Municipio de Pereira; formular planes, programas globales y proyectos; coordinar la acción de las entidades públicas de los niveles nacional, departamental, metropolitano y municipal en la ciudad; hacer el seguimiento del plan de desarrollo Municipal; evaluar la gestión y resultados de las entidades públicas municipales; desarrollar y aplicar los instrumentos de Ley para lograr un desarrollo urbano ordenado y verificar que el desarrollo territorial del Municipio se realice conforme a la normatividad vigente. La Secretaría de Planeación tendrá los siguientes objetivos:

- a. Establecer procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control del Plan de Desarrollo y el Plan de Ordenamiento Territorial, con una visión prospectiva y en armonía con los planes nacional, departamental y metropolitano.
- b. Direccionar la formulación de los planes parciales, zonales, y de acción de conformidad con la legislación vigente y lo dispuesto en el Plan de Desarrollo de Pereira.
- c. Proyectar al Municipio de Pereira en su entorno regional, nacional, e internacional, y definir mecanismos de articulación.
- d. Proponer la estructura de la organización municipal con base en una visión prospectiva, que consulte la dinámica y cambios del entorno.

- e. Direccionar el modelo de desarrollo para confrontar lo deseable con lo posible, y concretar un municipio con desarrollo integral y sostenible.
- f. Asesorar al Alcalde, y a las entidades del orden municipal en la toma de decisiones de conformidad con las normas y los planes del orden nacional, departamental, metropolitano y municipal.
- g. Planificar el desarrollo socioeconómico del territorio como insumo básico para la elaboración de los diferentes planes y programas, así como la generación de indicadores y adopción de nuevas políticas.
- h. Direccionar la formulación de los proyectos que deben realizar las diferentes secretarías e institutos descentralizados del orden municipal, con el fin de cumplir con lo dispuesto en los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.
- i. Proponer mecanismos modernos de evaluación en lo pertinente al desarrollo social, económico y físico, el espacio público, los usos del suelo y la gestión urbanística de las curadurías.
- j. Asegurar que las diferentes unidades y dependencias generen información oportuna y confiable, con el fin de analizarla y entregarla como valor agregado para la toma de decisiones y el ajuste de las políticas públicas.
- k. Afianzar metodologías para el seguimiento y evaluación del Plan de Desarrollo y del Plan de Ordenamiento Territorial, los Planes Parciales, zonales, así como la participación ciudadana en el proceso de planeación.
- l. Dirigir y coordinar la instrumentalización del PORTE.
- m. Formular el Plan Operativo Anual de Inversiones.
- n. Coordinar la acción de las entidades municipales, departamentales y nacionales en el municipio con miras al cumplimiento del plan municipal.

- o. Elaborar el Plan Anual y Plurianual de Inversiones del Municipio.
- p. Dirigir, organizar y sistematizar el banco de programas y proyectos de inversión municipal.
- q. Proponer y guiar la aplicación de los instrumentos de estratificación, a fin de propender por el modelo más equitativo para la ciudad.
- r. Guiar la planeación financiera dentro de los parámetros legales.
- s. Guiar la estructura organizacional de mediano y largo plazo que permita adaptarla a los nuevos retos de la globalización, identificar las tendencias y procesos de cambio en el contexto regional, nacional e internacional que inciden o determinan las condiciones de desarrollo de la ciudad y su población, para ser incorporadas en la formulación de escenarios de futuro y proyectos de largo plazo.
- t. Guiar actuaciones en el sistema estructurante del espacio público, que garantice la libre circulación, la disponibilidad de acceso a los equipamientos colectivos, la generación de nuevos espacios públicos y la creación de una nueva cultura de la apropiación y disfrute del espacio público.
- u. Guiar la demanda de información de los usuarios, sobre aspectos de naturaleza social, económica, demográfica, físico espacial, ambiental, y legal, relacionados con los procesos de gestión, planeación, investigación y desarrollo del Municipio de Pereira.
- v. Formular, desarrollar y direccionar la implementación de los sistemas de gestión administrativos (sistema de gestión de calidad, sistema de desarrollo administrativo y sistema de control interno) en los términos y condiciones que señale la Ley y las directrices de la función pública.

- w. Desempeñar las demás funciones asignadas por el Alcalde de acuerdo con el nivel, naturaleza y el área de desempeño del cargo.

### 1.2.3. Organigrama

Organigrama Secretaría de Planeación.

Ilustración 2. Organigrama Secretaría de Planeación.



Fuente: sistema de gestión de calidad alcaldía 2011

## Organigrama Subsecretaría de Planeación.

Ilustración 3. Organigrama Secretaría de Planeación.



Fuente: sistema de gestión de calidad alcaldía 2011

## **2. DIAGNÓSTICO DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN O IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES**

Para la identificación del trabajo de prácticas se convocó una reunión a la que asistió la tutora (Arq. Dorety Carolina Correa Quejada), el jefe inmediato y Coordinador del Plan de Ordenamiento Territorial (Arq. Juan Pablo Aristizábal Valencia), buscando en lo posible que el proyecto de práctica fuera útil en un futuro para la alcaldía. Se tuvieron en cuenta varias opciones por parte de nosotros, hubo un tema que se había debatido en reuniones dentro de la formulación del POT, se trata de identificar los diferentes establecimientos comerciales en el eje de la Avenida Circunvalar, evaluándose así la posibilidad de generar un documento sobre los impactos que generan los mismos, permitiendo establecer un plan que regularizara los efectos negativos del cambio y crecimiento que venía sufriendo este sector.

La Avenida Circunvalar se ha convertido en una pieza periférica estructurante del sistema urbano vinculando la dimensión física y social del centro Tradicional de la ciudad y la zona oriental de la misma. Este sector en su proceso de cambio de dinámica ha generado conflictos debido al continuo crecimiento de usos de alto impacto sobre el uso principal (residencial).

La ciudad contemporánea vive un complejo proceso de transformación y bajo esta misma premisa se encuentra la Avenida Circunvalar. Las relaciones sociales y la vitalidad urbana de los barrios son cada vez más escasas y fragmentadas. El espacio público ha dejado de ser un espacio de oportunidad para la colectividad, donde la movilidad y la calidad de vida de los peatones se encuentra agredida por parte de la dinámica en cambio y sin control que se lleva a cabo en la Avenida, Los administradores (políticos) parecen considerarlo exclusivamente como un espacio problemático y solo actúan para cambiarlo y prevenir cualquier tipo de problema, limitando todo tipo de actividad espontánea de los ciudadanos.

Bajo este diagnóstico y descripción de las necesidades se identificaron cuatro aspectos en los cuales se requiere mayor intervención; en el ámbito ambiental, de espacio público, usos del suelo y movilidad.

En el proceso de investigación se llegó a la conclusión de que en el periodo de práctica era necesario trabajar en parejas para la formulación y desarrollo del proyecto urbano que daría solución a los conflictos en la Avenida Circunvalar,

puesto que este proceso implicaba una gran complejidad.

Se decidió estructurar el trabajo en cuatro partes a partir de su descomposición por capítulos; Capítulo 1 preliminares-antecedentes (Antecedentes históricos; antecedentes urbanos; antecedentes normativos; aspectos legales, ordenamiento territorial, ambientales, espacio público, movilidad, parqueaderos). Capítulo 2 investigación-diagnostico (aspectos ambientales; aspectos del espacio público; aspectos de los usos del suelo; aspectos de movilidad). Capítulo 3 formulación-reglamentación (formular un plan estratégico donde a través del mismo se homogenice la Avenida Circunvalar dependiendo de las debilidades y/o fortalezas encontradas, si se fortalece el uso actual que se le está dando al sector, o se regulariza y cambia su dinámica). Capítulo 4 Desarrollo-proyecto arquitectónico (Implementación de la normativa a través de la propuesta urbano-arquitectónica).

Este trabajo será realizado por medio de información primaria y secundaria, apoyada en la metodología de las Unidades de Planificación intermedia, revisión bibliográfica y observación directa (diario de campo).

**Ilustración 4. Categorías del diagnostico.**



Fuente: Elaboración propia.

### 3. EJE DE INTERVENCIÓN

Las necesidades a intervenir en el periodo de práctica de acuerdo a las prioridades de la organización y según el diagnóstico del área de intervención son desarrollar una investigación a partir de la cual se realiza un diagnóstico donde a partir del mismo se generan lineamientos para formular una normativa, teniendo como base las dos anteriores. Se crea una parte programática adecuada que dé lugar al proyecto urbano-arquitectónico como un elemento catalizador e intermediario entre los usos que se encuentran en conflicto dentro de la dinámica en cambio del sector.

Así mismo, se busca solucionar el conflicto generado por la primacía de un uso complementario sobre el principal a través de espacios comunes que se desarrollen dentro del ámbito de la movilidad, de lo ambiental, de lo social, de lo tecnológico, regularizando y mitigando los usos conflictivos y la problemática de grupos sociales y económicos con intereses de aprovechar en su beneficio zonas públicas de manera descontrolada.

Solucionar a partir de los instrumentos de desarrollo a escala sectorial, los procesos conflictivos provocados por la poca compatibilidad de los usos del que se observa en la Avenida Circunvalar, definiendo los criterios y lineamientos generales para ser considerados en la propuesta de revitalización y ordenamiento del espacio y los usos del suelo dirigidos específicamente a la corrección de determinadas patologías urbanas en la Avenida Circunvalar de la ciudad de Pereira.

#### **4. JUSTIFICACIÓN DEL EJE DE INTERVENCIÓN**

Las razones que dieron origen al eje de intervención son la poca puesta en marcha de planes apropiados que permitan la solución de los conflictos generados por la incompatibilidad o conflictos existentes entre los usos del suelo y actividades identificadas, así como el déficit de espacio público generado como la calidad del mismo. Es importante ya que la función del espacio público dentro del sistema económico y social contemporáneo se caracteriza por ser un espacio de acceso universal y desarrollo de la sociedad. El espacio común es relevante en la medida de que se pueden renovar las conexiones entre nuestras vidas sociales, por un lado, y por otro entre el rendimiento económico y la innovación teniendo en cuenta la dimensión social y física respectivamente.

## 5. OBJETIVOS

### 5.1. OBJETIVO GENERAL

Realizar un diagnóstico urbano ambiental para La Avenida Circunvalar del municipio de Pereira, en los atributos de espacio público, usos del suelo, movilidad y ambiente, con el ánimo de formar un insumo que permita desarrollar los lineamientos para la formulación de un plan de revitalización acorde a los usos que se han venido desarrollando en este sector dándole el carácter de centralidad de comercio y de servicios municipal; con el planteamiento adecuado de la norma en el POT en futuras formulaciones.

### 5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a. Recopilar la información por medio de visitas de campo y documentos anteriores, referentes al sector.
- b. Crear un inventario de las actividades-usos del suelo que se dan en el territorio ocupado, de modo que se indiquen claramente en el mapa correspondiente las zonas e instalaciones asociadas con cada uso identificado.
- c. Crear un registro de los predios que tienen un uso residencial, las zonas de actividad residencial neta, de actividad residencial con zonas para comercio y servicios y las zonas en donde prevalece el uso residencial con comercio y servicio en la vivienda.
- d. Una clasificación de los impactos identificados según la importancia o gravedad. Esta Gravedad debe estar determinada en función del perjuicio cuantitativo y cualitativo ocasionado a los habitantes, basándose en indicadores de salud, seguridad física, confort, entre otros.
- e. Una evaluación del grado de incompatibilidad o conflicto existente entre los usos del suelo y actividades identificadas, empleando la observación directa y entrevistas estructuradas a los habitantes, de modo que los resultados puedan referenciarse siempre a un mapa de espacios concretos de la zona

y de su entorno inmediato. Estos instrumentos se apoyaran en un conjunto de indicadores de impacto que consideren factores físico-espaciales, físico-ambientales y socio-culturales. Los impactos se analizaran, en términos sociales y espaciales.

- f. Una definición de las medidas requeridas para eliminar los conflictos e impactos identificados entre usos y actividades dentro de la zona a y su entorno urbano inmediato. Las medidas se plantearan de modo que faciliten orientar acciones destinadas a:
  - Regular el impacto a través de adecuaciones físicas en las edificaciones asociadas a las fuentes o causas de impacto.
  - Reubicar actividades-usos cuando la proximidad física es un factor determinante y el tipo de regulación mencionado en el punto anterior resulta insuficiente o inviable. En el caso de grandes zonas a renovar en donde ciertas actividades de usos similares y dispersos se han calificado como causantes de impactos indeseables sobre sus espacios circundantes, debe considerarse la posibilidad de su reubicación mediante zonas de uso especializado dentro de la zona a renovar.
  - Eliminar usos o actividades por la naturaleza de sus impactos sobre los habitantes de la zona a renovar y su entorno urbano, y por no resultar viable la regulación de esos impactos por otros medios.
- g. Formular una normativa que permita una convivencia de usos basada en un plan de regularización del comercio de alto impacto a través de estrategias.
- h. Generar un proyecto urbano arquitectónico de carácter estratégico para la ciudad, que articula el centro de Pereira a la centralidad de comercio y servicios convirtiéndolo en un Centro Integral descentralizado, con identidad cultural y que ayuda a la consolidación de todo un sistema de parques y equipamientos colectivos para la ciudad.

**Ilustración 5. Metodología del informe.**



Fuente: Elaboración propia.

## 6. MARCO TEÓRICO

### 6.1. MARCO LEGAL

#### 6.1.1. Aspectos Legales nacionales

La Constitución Política de Colombia en su artículo 82 establece que es deber del estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

La Constitución, además, en su artículo 311, dispone que al municipio le corresponda ordenar el desarrollo de su territorio.

La Ley 9ª de 1989, por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones, en su artículo 5, define el Espacio Público como el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes y, señala además que, constituyen el Espacio Público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el disfrute colectivo.

La ley 136 de junio 2 de 1994, por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios, en su artículo

3º, numeral 2, prescribe como función del municipio ordenar el desarrollo de su territorio.

La Ley 388 de 1997, por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones, en el artículo 8, prescribe que la función pública del ordenamiento del territorio local se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, referida a las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas que les son propias, relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo.

El Decreto Nacional 1504 de 1998, por el cual se reglamenta el manejo del Espacio Público en los planes de ordenamiento territorial, en su artículo 1, recalca lo consagrado en el artículo 82 de la Constitución Nacional, cuando dice que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del Espacio Público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Seguidamente, agrega que en cumplimiento de la función pública del urbanismo, los municipios y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del Espacio Público sobre los demás usos del suelo.

Las leyes colombianas son bastante explícitas en cuanto a espacio público se refiere. El artículo 82 de la Nueva Constitución dice textualmente: “Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.” La misma Constitución delega en los Concejos municipales la reglamentación de los usos del suelo y el control de las actividades relacionadas con la construcción de inmuebles destinados a vivienda. La Ley de la Reforma Urbana, el Código de Régimen Municipal y el Código de Recursos Naturales por su parte incluyen normas bastante precisas, tendientes a la conservación y mejoramiento de la calidad de vida en las poblaciones a través de la provisión, mantenimiento y adecuación del espacio público. Estas disposiciones enfatizan la importancia de la participación de las administraciones municipales en la búsqueda de mecanismos para mejorar la calidad de vida en sus territorios y asentamientos, tomando en cuenta el papel determinante que asume en esa búsqueda el espacio común. Con un aparato legal como éste, el espacio público en la ciudad colombiana debería tender a un mejoramiento. Si esto no sucede, se advierte negligencia de parte de las autoridades y entidades responsables.

### 6.1.2. Aspectos legales municipales

En el Decreto 717 de 2007 por medio del cual se adopta la Unidad de Planificación número 3 en su artículo 2 la Avenida Circunvalar se ubica dentro del perímetro establecido por este, y el artículo 44 determina el eje y su influencia como centralidad Comercial y de servicios.

Según el estatuto de usos del suelo del acuerdo 23 de 2006 la actividad de los diferentes usos permitidos debe desarrollarse completamente al interior del establecimiento o local, por lo que no podrá ser utilizado el andén ni otro bien de uso público inmediato para el desarrollo de las funciones propias del establecimiento, tales como: colocación de vitrinas, estantes o muebles, disposición de maniqués, publicidad exterior y demás elementos que puedan interferir el tránsito vehicular y/o peatonal. Igualmente, debe respetar las condiciones de circulación, accesos y salidas que se determinen en las regulaciones específicas de los usos o en las normativas existentes. Solo se admitirán excepciones en los usos expresamente señalados por el planeamiento, donde las condiciones del espacio público o colectivo al que estén asociados, permitan la proyección de la función al mismo, sin impedir su uso público y sin contravenir las normas de seguridad en cuanto a circulación, evacuación y eliminación de barreras físicas.

En la actualidad, la problemática de la Avenida Circunvalar en el municipio de Pereira es causa del indebido aprovechamiento y ocupación de los antejardines que según el acuerdo 78 de 2008 los usos en los espacios públicos municipales deben ser sin restricción alguna, ni impedir el disfrute mediante la instalación de cerramientos, cercas o cualquier otro elemento.

En todas las actividades que generen contaminación ambiental se deben disponer de la tecnología apropiada para la disminución de los impactos generados por ruidos, olores, emisiones, residuos sólidos y líquido o publicidad exterior, es decir, se deben establecer los aislamientos, retiros y ubicaciones específicas, para cumplir con la normatividad vigente . (Decreto Numero 449 de Julio 16 de 2007, Capítulo III Condiciones Generales Para Todos Los Usos En Pereira - Artículo 8)

Así como es necesario reglamentación externa a los predios, lo es hacia el interior, esta zona de la ciudad es una de las más conflictivas puesto que el capitalismo y la búsqueda de la rentabilidad económica ha provocado que los

propietarios de los establecimientos comerciales se aprovechen de manera inadecuada del espacio público y sin cumplir normas hacia el interior del mismo.

Por esta razón la ciudad debe implementar nuevos planes para la planificación de sectores donde los planes de regularización no se deben adoptar como un instrumento para abordar la normativa a los usos no clasificados, sino una normativa que sea estricta y coherente a los usos de las nuevas dinámicas generadas en un sector.

## 6.2. MARCO TEÓRICO

### 6.2.1. El Espacio Común

La planificación de la ciudad tiene mucho que ver con las premisas anteriores, ya que esta desarrolla y dispone de los espacios para que el habitante se desarrolle en comunidad de manera adecuada o no. Esto implica que los espacios generados por y para la ciudad deben ser pensados para convivir armoniosamente en sociedad.

El siglo XX se caracteriza por haber hecho explícito el habitar en multitud de contenedores estáticos (Carrascal, Sendra, Millán. 2010, 62), que se han ido multiplicando a lo largo de la vida urbana; estos han permanecido inmóviles durante demasiado tiempo, generando cada vez más conflictos a su alrededor, algunos debido a aspectos formales, deterioro o simplificaciones excesivas de sus espacios, otros debido a malas interpretaciones, represiones o limitaciones del comportamiento social urbano. El resultado actual son estructuras habitadas obsoletas a diversos niveles, que no corresponden a las necesidades y deseos de una sociedad contemporánea.

Esta situación se ha mantenido en un estado latente hasta la explosión de una crisis en la que ha comenzado un claro movimiento por la regeneración de ciudad.

En esta etapa no puede plantearse el cambio o la regeneración de lo existente atendiendo a un falso movimiento, y que caracteriza tanto este tiempo, es decir, respondiendo a una agitación superficial del estado contemporáneo urbano.

Parece que en este tiempo “nada permanece pero no cambia nada esencial, pasan demasiadas cosas y, a la vez, estamos llenos de repeticiones, rituales y rutinas”. La profundidad de los cambios en la regeneración urbana, su riqueza conceptual, es la clave que distingue las falsas regeneraciones de las potentes estrategias de reactivación del espacio urbano. Los valores asociados a los espacios de los hombres, sus posibles identidades basadas en la necesidad y los deseos de los ciudadanos, adquieren una elevada importancia en estos procesos.

Globalmente, las energías de los pensadores de la ciudad se están invirtiendo casi en su totalidad en esta restauración de ciudad. Esta cuestión se está abordando desde diversos planos como el físico o constructivo, el sociológico, el ambiental y predominantemente el económico productivo. Pero existen a su vez, otras tendencias que reclaman la puesta en valor de la ciudad de los sentidos, o de la ciudad afectiva, que complementarían una labor de reactivación social como la que se pretende. El filósofo Félix Guattari (Guattari, 2003), de una manera más general, reclama una rehabilitación de la ciudad subjetiva a través de los espacios reales de la ciudad, que atienda no sólo aquella materia tangible de la urbe sino a aquellos valores intangibles que rodean al hombre en la ciudad, amplificando el significado y sentido de sus espacios.

Éste campo de actuación al no corresponder a lo evidente, y concebido desde lo colectivo, no está muy presente dentro de los planteamientos de intervención urbana. Pero dentro de la ciudad, existen una serie de espacios susceptibles a asumir nuevas responsabilidades en este campo para la regeneración urbana, los espacios públicos. Corresponde al espacio social más visible de la ciudad, y pueden adquirir nuevas funciones en relación a la vida cotidiana del ciudadano en aquellos espacios próximos al barrio. Entonces trataríamos de un espacio público como una clave fundamental en los procesos de reactivación de las áreas residenciales obsoletas, que permite incorporar nuevos enfoques a dicho acto.

La intervención en el espacio público está antecedita por premisas que atienden a la diversidad social y la multiplicación de actividades en su superficie, buscando una mejora en la calidad de vida urbana. Sin embargo, se trata de un espacio que en una búsqueda de su rentabilidad económica pocas veces se supedita a la realidad local. Recibe respuestas superficiales, basadas en el control y el consumo, generando como resultado un producto de consumo de acceso público.

De la forma en la que se está abordando la rehabilitación de estos espacios públicos en relación a los barrios donde se producen conflictos, se concluye que no existe una conciencia de su importancia en la reactivación de la vida urbana de una zona residencial. O quizás, la re conceptualización del espacio público en este

último siglo esté dominada por el fin de la rentabilidad: un centro comercial, un parque temático urbano, dándole la respectiva importancia del espacio público como catalizador de las actividades generadas por la dinámica en constante cambio de la ciudad, así como un colchón que cumpla la función de amortizar. (Carrascal, Sendra, Millán. 2010, 62).

### 6.2.2. El Hábitat

El hábitat ha sido considerado por varios autores como el territorio que asienta a una comunidad de seres vivos y a una población humana, en este caso La Avenida Circunvalar de Pereira. Este hábitat está determinado obviamente en el hecho de vivir, morar y ocupar el territorio, sin embargo en las zonas con más conflictos de esta avenida en cuanto al uso del suelo se refiere no se puede hablar de morar, ya que se ha alterado por completo el uso original al que fue destinado el sector. Heidegger, también plantea en este sentido, como condición para un verdadero morar, que “el rasgo fundamental del morar es tratar con consideración”, es decir libre de daño refiriéndose a la necesidad de preservar la esencia del lugar donde se mora. De acuerdo con lo anterior se entiende hábitat como un sistema de relaciones establecidas entre el hombre y su espacio vital.

El espacio vital que conforma el hábitat del hombre puede ser variable, y se relaciona con los espacios que cada persona frecuenta y que debido a una suma de individualidades se generan como espacios colectivos o hábitats colectivos, que abarcan a los lugares que son frecuentados por un gran número de personas, convirtiéndolos en centralidades, permitiendo con lo anterior relacionar el concepto de hábitat con la idea de centro que va más allá de la noción común que se conoce (Chacón, 2010)

En este orden de ideas, aparecen lugares comunes en actividades que aglutinan al conjunto de la sociedad prácticamente sin distinciones, estas actividades son principalmente las relacionadas con el esparcimiento y la comercialización de bienes y servicios; de manera que convocan personas y especialmente grupos de personas (familias, grupos de amigos, compañeros de trabajo, etc.) que encuentran en determinados sectores de la ciudad acumulación de lugares donde este tipo de actividades se realizan. Por otro lado, estos mismos sectores requieren un muy importante número de personas para su funcionamiento, lo cual los transforma en un lugar de confluencia de actividades laborales.

Así, estos lugares comunes adquieren en el tiempo distintas jerarquías en importancia para la ciudad, mientras convoquen un número mayor de ciudadanos; de hábitats individuales y colectivos, por ende, para el conjunto de la población de la ciudad es claramente identificable un nodo de la más alta jerarquía correspondiente al centro de la ciudad de Pereira, que aglutina actividades gubernamentales, administrativas, comerciales y otras.

Mientras que en el nivel de jerarquía opuesta aparecen pequeños nodos como la Avenida Circunvalar, que surgen y se desarrollan como puntos de encuentro para el intercambio de bienes y servicios y como lugares de confluencia de actividades urbanas. De manera que se instituyen como centralidades, en el tiempo y en la medida que cobren mayor importancia, al constituirse como referente importante en la cotidianidad de una parte del conjunto de la población y en parte constituyente del hábitat.

### 6.2.3. La Avenida Circunvalar Como Centro

Atendiendo al punto anterior se entiende que la Avenida Circunvalar se ha convertido en un hábitat colectivo y por ende el sector se ha configurado como un centro alternativo de la ciudad, justificando el hecho de que Pereira y las ciudades modernas se perfilan como ciudades policéntricas en donde el centro original se caracteriza por las edificaciones patrimoniales propias del proceso de fundación de las ciudades, mientras estos centros alternos como la avenida circunvalar están más relacionados con el comercio y la oferta de servicios.

Este fenómeno de ciudades policéntricas se da debido a la necesidad de las ciudades de descentralizar muchas de las actividades que tradicionalmente eran exclusividad del centro histórico, con el fin de descongestionar y consecuentemente hacer más eficiente su funcionamiento y el de la ciudad en general. De esta manera se conforman zonas, unas veces planificadas, como en el caso de las plazas de mercado y los equipamientos de transporte y otras más espontáneas como las componentes de la avenida circunvalar en donde desde hace pocos años hasta hoy se ha detonado el arribo de todo tipo de establecimientos, especialmente expendedores de licor y generadores de ruido que han degradado las condiciones de hábitat para quienes viven allí, sin embargo aunque las actividades de servicios y oficinas existentes son de vital importancia para evitar desplazamientos más largos por parte de quienes aún habitan el sector, el comercio de alto impacto es el generador de conflictos.

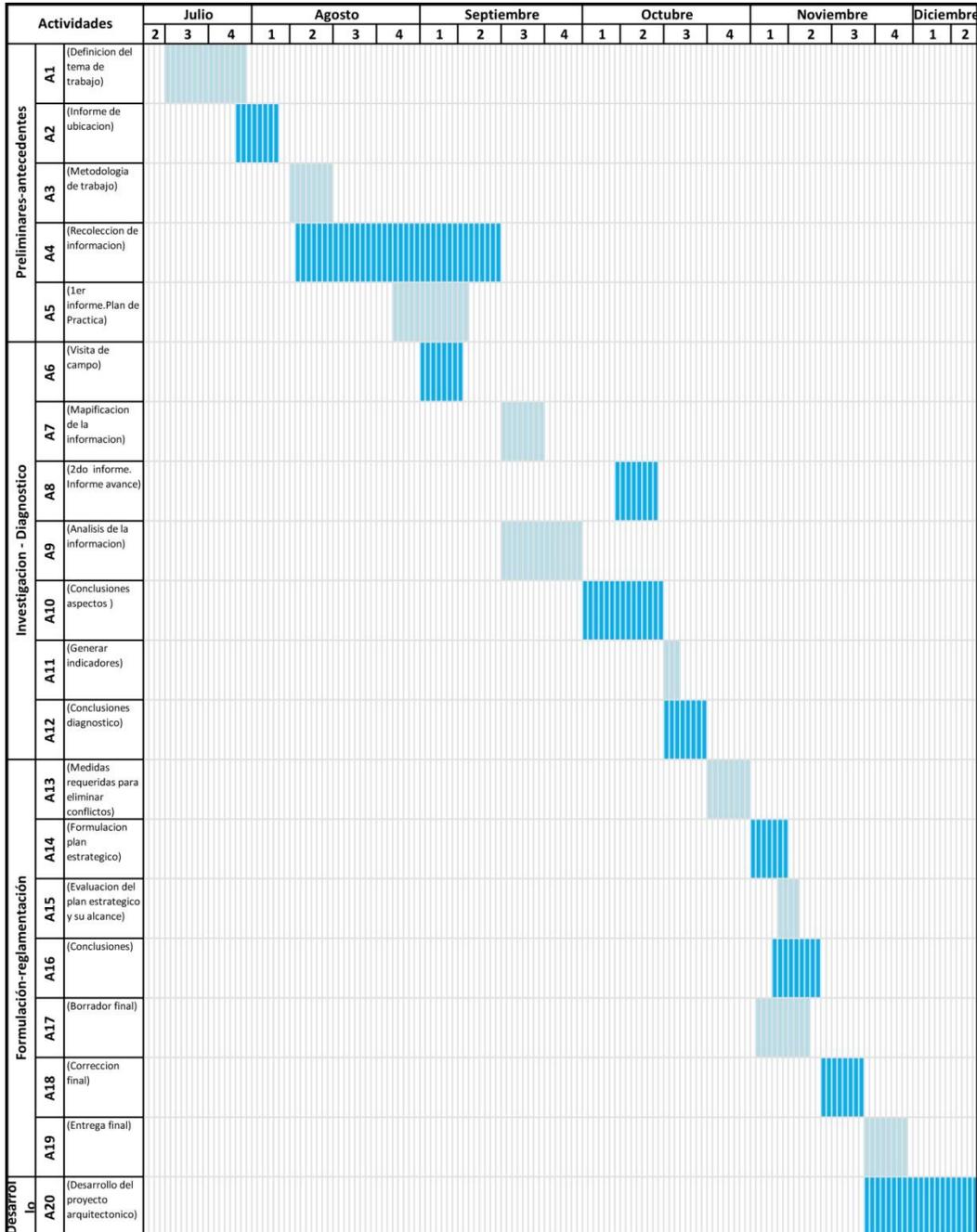
Como un antecedente importante, se debe considerar que la Avenida Circunvalar en sus orígenes se configuraba como una zona netamente residencial en donde la zona rosa<sup>2</sup> no hacía parte de ella y por ende los sitios de servicios y comercio de alto impacto que hoy la conforman no tenían lugar, sin embargo la dinámica del sector se ha transgredido y hoy el sector ha perdido su función original residencial.

---

<sup>2</sup> Se conoce como zona rosa un área de carácter comercial donde la sociedad satisface sus necesidades de esparcimiento y recreación.

## 7. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES PLANEADAS

Ilustración 6. CUADRO 1. Cronograma de actividades planeadas.



Fuente: Elaboración propia.

## 8. PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

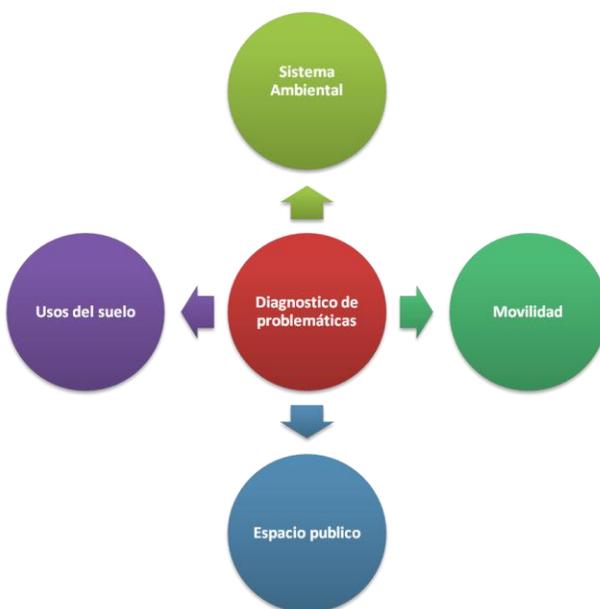
### 8.1. METODOLOGÍA

Dentro del sector comprendido por el eje vial Avenida Circunvalar de Pereira, utilizando información primaria y secundaria, se describirá los usos y conflictos presentes en dicho sector.

El espacio público, según lo establece el decreto 1504 de 1998, “es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes”.

Partiendo de lo anterior se realiza un proceso de observación del espacio público en relación con la afectación dada por los usos del suelo, así como por la movilidad peatonal y vehicular, vinculada al área estudio, con el objetivo de identificar los problemas y/o patologías urbanas presentes en el sector en relación con estos abordándolo desde cuatro dimensiones, las cuales abarcan el objetivo principal del diagnóstico, las cuales son:

**Ilustración 7. Metodología aplicada a los sistemas.**



Fuente: Elaboración propia.

Para el desarrollo del diagnóstico se utilizaron diferentes mecanismos para la recolección de la información, estos métodos se desarrollaron a partir de los objetivos que se busca cubrir. Para este diagnóstico se utilizó la observación directa, revisión documental y la recopilación de información a partir de textos referenciados.

### 8.1.1. Matrices

La matriz utilizada para la recolección de información en relación a los usos del suelo es la siguiente:

#### a. Información general y usos del suelo

Corresponde a lo relacionado con la identificación del uso en cuanto a la afectación del espacio público y la ubicación.

#### Apéndice 1. Matriz para el levantamiento de información.

Información uso del suelo									
<b>Ficha Catastral:</b>	<b>1</b>	Día:		Mes:		Año:		N. Pisos:	
<b>Tipo de Propiedad:</b>	<b>2</b>	Privada		Publica:				<b>5</b>	
<b>Actividad:</b>	<b>3</b>								
<b>Uso del suelo</b>	<b>4</b>	<b>U1 P1</b>	<b>U2 P1</b>	<b>U1 P2</b>	<b>U2 P2</b>	<b>U P3</b>	<b>U P4</b>	<b>U P5</b>	<b>U P6</b>
<b>1. Uso Residencial ( R )</b>									
<b>2. Uso Comercial ( C )</b>									
<b>3. Uso de Servicios (S)</b>									
<b>4. Uso de Equipamientos (E)</b>									
<b>5. Uso Industrial (I)</b>									
<b>Observaciones:</b>									

Fuente: Elaboración propia.

1. Ficha catastral: número de ficha catastral con el cual se identifica el inmueble.

2. Tipo de propiedad: Si se trata de un inmueble de naturaleza pública y privada o mixta.
3. Actividad: actividad existente en la edificación, lote o local.
4. Uso del suelo: Uso del suelo que se desarrolla en los diferentes pisos de la edificación según el estatuto de usos del suelo Decreto 449 de 2007.
5. Número de pisos: cantidad de pisos de la edificación.

b. Información del espacio público.

Corresponde a lo relacionado con la descripción del espacio público que se desarrolla en frente de cada edificación y el nivel de afectación de este por los usos dados en la misma.

Información espacio publico					
Consumo de licor: <b>6</b>		Venta de licor: <b>7</b>			
Preparacion de alimentos: <b>8</b>		Venta ambulante: <b>9</b>			
Acceso y salida de vehi.: <b>10</b>	Si:	No:	Superficie: <b>14</b>		
Parqueaderos: <b>11</b>	Si:	No:	Dura	Blanda	
Cerramiento: <b>12</b>	Si:	No:	Arborizacion: <b>15</b>		
Cargue y descargue: <b>13</b>	Si:	No:	Bahia: <b>16</b>		
Liviano:		Mediano:		Pesado:	
Antejardin: <b>17</b>	Anden: <b>18</b>	Z.a.: <b>19</b>			
<b>Observaciones:</b>					

6. Consumo de licor: es la actividad asociada a los establecimientos de servicios que desarrollan la venta de licor, unida a su consumo al interior y exterior del establecimiento.

7. Venta de licor: es la comercialización de licor sin consumo de éste en el establecimiento.
  8. Preparación de alimentos: es la actividad que presentan los establecimientos y puestos itinerantes de expendio de alimentos en el espacio público.
  9. Venta ambulante: si en el espacio público correspondiente al predio se desarrolla ventas ambulantes.
  10. Acceso y salida de vehículos: si se presenta actividad que ocupa espacio que permite la vinculación del uso con la vía vehicular, y específicamente el área de transición que se genera entre el área de parqueo de vehículos y la vía.
  11. Parqueaderos: si la actividad requiere y dispone de espacios para el estacionamiento de vehículos en el antejardín.
  12. Cerramiento: si presenta cerramientos que aíslen la actividad del entorno urbano.
  13. Cargue y descargue: si la actividad que dispone de un espacio (zona) destinado para el parqueo temporal y el área de maniobra de los vehículos que transportan bienes, materias primas, personas y demás, necesarios para abastecer de insumos el uso que se desarrolla y que no se encuentra al interior del predio.
- Liviano: es la zona destinada para el estacionamiento de vehículos de dos ejes y con una capacidad de carga no mayor a tres toneladas. Su dimensión debe ser de 2.3 m por 4.7 m mínimo, para el parqueo temporal y su área de maniobra mínima, será la requerida para que este tipo de vehículo pueda desplazarse y girar sin dificultad.
  - Mediano: es la zona destinada para el estacionamiento de vehículos de dos ejes y con una capacidad de carga no mayor a diez toneladas. Su dimensión debe ser de 2.6 m por 12 m mínimo, para el parqueo

temporal y su área de maniobra mínima, será la requerida para que este tipo de vehículo pueda desplazarse y girar sin dificultad.

- Pesado: Es la zona destinada para el estacionamiento de vehículos de dos ejes o más, con una capacidad de carga superior a diez toneladas. Su dimensión debe ser de 4 m por 18m mínimo, para el parqueo temporal y su área de maniobra mínima, será la requerida para que este tipo de vehículo pueda desplazarse y girar sin dificultad.

14. Superficie: es el tratamiento del lugar desde el punto de vista de los materiales y texturas; blanda, semidura y dura.

15. Arborización: siembra o aprovechamiento de los árboles en el espacio público.

16. Bahía: si se permite el estacionamiento de vehículos en zonas diseñadas para esta actividad.

17. Antejardín: medida de la zona dispuesta para retiro del paramento de la edificación y los flujos peatonales.

18. Anden: medida de la zona dispuesta para la circulación peatonal.

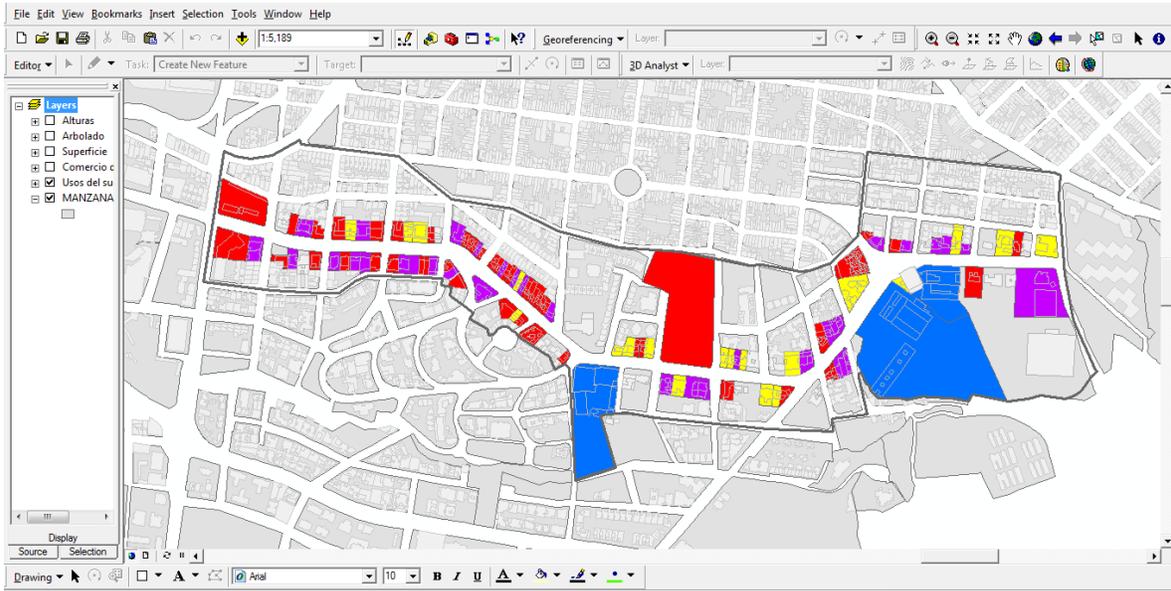
19. Zona de amoblamiento: medida de la zona dispuesta para el amoblamiento urbano.

20. Observaciones: espacio destinado para escribir elementos importantes los cuales no se pueden consignar en ningún otro sitio de la ficha, y que entregan aportes para los análisis y las conclusiones.

### 8.1.2. Captura de datos e integración al SIG

La información levantada en campo y analizada fue almacenada, editada, transformada y visualizada en ArcMap 5, se generaron bases de datos en Microsoft Office Excel y se creó un código para la identificación de predios y usos.

**Ilustración 8. Interface del sistema georeferenciado de información.**



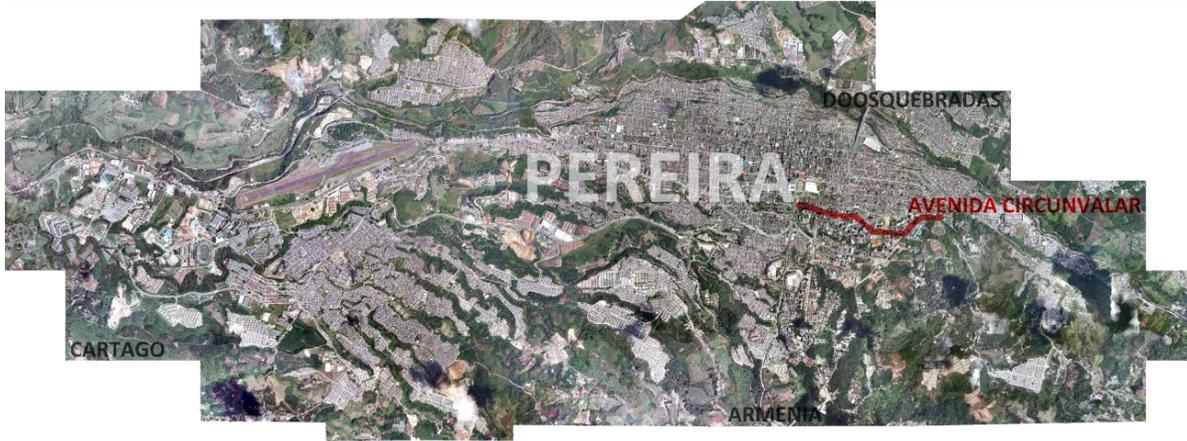
Fuente: Elaboración propia a partir de shapes SIGPER.

La información es almacenada en una base de datos georeferenciada o geodatabase, la anterior provee un marco para la información geográfica y soporta información integrada topológicamente. Estos sets de datos son almacenados, analizados y ordenados de acuerdo a las variables preestablecidas para la realización del diagnóstico y posteriormente consultados como capas similares al modelo.

La geodatabase extiende el uso de estos modelos con el soporte de complejas redes, topologías, relaciones entre datos y otros elementos orientados a objetos. Este marco puede ser usado para definir y trabajar con una variedad de aplicaciones o modelos específicos.

## 8.2. CONTEXTO GENERAL

Ilustración 9. Avenida Circunvalar y su relación con el contexto.



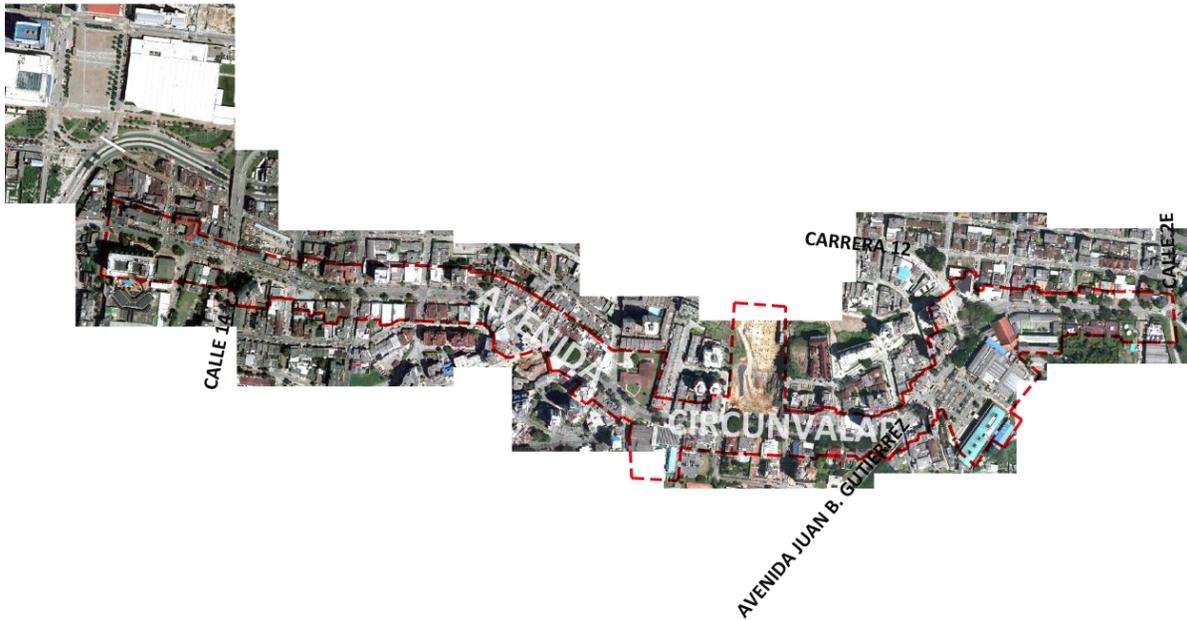
Fuente: SICAM

### 8.2.1. Delimitación

Se localiza en el Oriente del área urbana de Pereira, conformada por el sector comprendido sobre el eje de la avenida circunvalar; entre la calle 17 y la calle 2A Este, su longitud es de 1.7 km, con un área de 341174 m<sup>2</sup> de conformación predial, de 25610 m<sup>2</sup> de espacio público conformado por el eje y su sistema vial, configurándose con uno de los ejes periféricos más importantes de la ciudad.

La Avenida Circunvalar comunica el desarrollo oriental con el centro de la ciudad; se caracteriza por ser una zona con una vocación residencial de alta densidad con una fuerte presencia de usos comerciales y de servicios, siendo una zona complementaria a la dinámica del centro tradicional de la ciudad.

Ilustración 10. Delimitación del área estudio.



Fuente: Elaboración propia a partir de SICAM

### 8.2.2. El rol de la Avenida Circunvalar

Esta vía es uno de los ejes estructurantes con mayor tradición en la ciudad de Pereira ya que forma parte del sistema vial fundacional; actualmente se considera un eje comercial y de servicios de gran jerarquía, en donde se desarrollan actividades como la lúdica y diversión propia de bares, restaurantes y demás sitios nocturnos que la caracterizan; por esto, y otros usos continúa siendo un eje vehicular y peatonal importante en la zona.

Este sector se ha caracterizado desde sus inicios como una zona que alberga una fuerte población de estratos altos (en conjunto con el centro), situación que ha generado un desarrollo constante en cuanto a la construcción y dinámica de usos, las cuales han cambiado progresivamente en el tiempo, otorgándole un carácter indefinido, que aunque se han localizado nodos de servicios y comercio, ha tomado un carácter poco organizado, El sector se muestra como un territorio donde se localiza una gran variedad de comercio y servicios, sobre todo en los temas de salud y educación, los cuales apoyan el funcionamiento del centro tradicional y de la ciudad, con una gran oferta de vivienda en altura de estratos altos, con poca articulación entre sí por medio del espacio común.

### 8.2.3. Centralidad Municipal: Avenida Circunvalar

Este sector se caracteriza por presentar una alta dinámica de actividades terciarias, comerciales e institucionales de servicios; en la cual se consolidan algunos de los principales equipamientos de naturaleza pública y privada, de cobertura municipal, metropolitana y departamental.

La clasificación de este sector como “centralidad municipal” se determina de acuerdo con las definiciones establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, ya que su dinámica está determinada principalmente por su influencia sobre el territorio municipal y por una diversidad de usos que van desde la prestación de servicios y comercio básico hasta la existencia de actividades especializadas, lo que permite la descentralización de actividades en otros sectores de la ciudad.

## 8.3. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

### 8.3.1. Antecedentes históricos generales

En la organización espacial de los asentamientos humanos se encuentran diversos modos de distinguir unos ámbitos de uso común y otros de uso reservado o privado; esta pauta, que posee una dimensión casi universal, se particulariza en la cantidad y calidad del espacio público de cada asentamiento en relación con el tamaño de la población y con su cultura; es difícil imaginar un asentamiento humano en el cual no exista una noción de espacio común la que concretiza el sentido de lo “público” arraigado en su comunidad. En ese sentido define cuantitativamente aquello que ha de configurar el territorio de todos y el de cada uno de los ciudadanos.

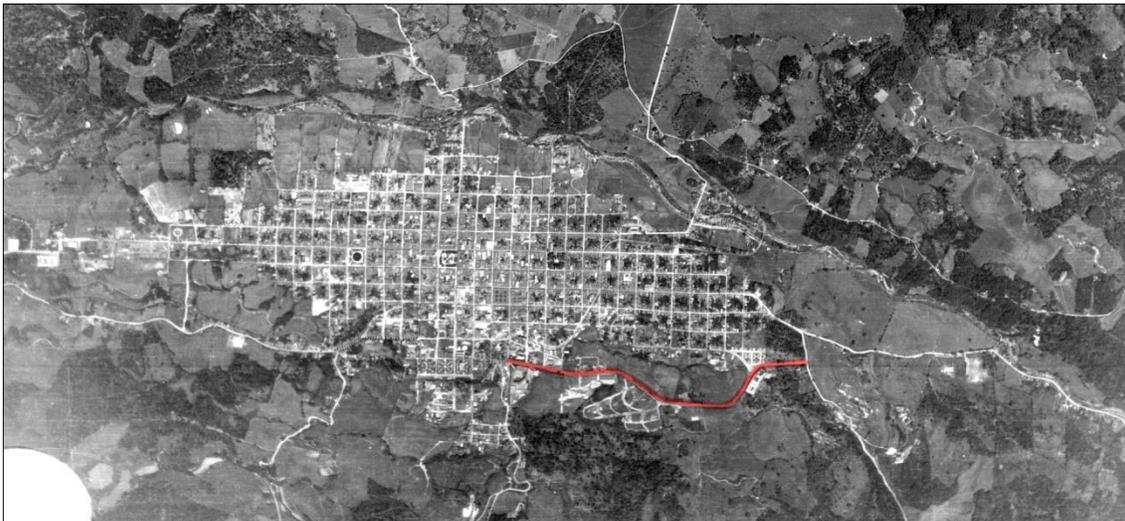
El acto de fundación de la ciudad colonial colombiana se entendió como la determinación de una estructura en la cual estaban claramente definidos los espacios públicos y las parcelas que podían ser repartidas entre los habitantes. El dominio público tenía su centro en la “plaza mayor”, circundada por las edificaciones más importantes del lugar. La red de calles, rigurosamente ordenada en una malla cuadriculada se prolongaba en los senderos y caminos que comunicaban el asentamiento a la gran red poblada. Frente a las iglesias se reservaba una plazoleta que servía como “atrio”, para los eventos religiosos. Los “ejidos”, eran reservas de tierra de uso común, localizadas fuera del tejido urbanizado. En ellos se contaba con bosques para leña, lugares para el sacrificio

de ganado, cercados y otros bienes comunes. El espacio privado se delimitó con el muro casi hermético de la fachada y se desarrolló en los predios individuales dispuestos en el interior de las manzanas. La claridad en la delimitación de lo público se correspondía con igual claridad en la definición de los diversos recintos del mundo privado y, entre ellos, de los diferentes umbrales y espacios de transición.

La tradición cultural implantada en Colombia por España se impuso en todo el territorio colonizado, se prolongó con algunas variaciones en las tradiciones urbanizadoras del siglo XIX y sobrevivió casi hasta mediados del presente siglo, cuando las pautas de modernización sustituyeron. Las formas modernas de urbanización, basadas por una parte en principios funcionales y por otra en principios cambiantes de la especulación inmobiliaria, han trabajado el espacio público como aquel residuo que queda después de delimitar el espacio rentable de uso privado.

Estas formas de delimitación territorial han conducido en forma acelerada hacia una degradación no sólo del espacio físico sino de la valoración y respeto por el sentido mismo de lo público. El modelo urbanizador difundido desde las grandes ciudades, contagia a las ciudades menores y a los pueblos. En estos, donde la tradición ha perdurado, la irrupción de estos modelos no sólo produce periferias anómalas y descuidadas sino que contribuye al deterioro del espacio público patrimonial heredado del pasado.

**Ilustración 11. Pereira y la Avenida Circunvalar año 1946.**



Fuente: Elaboración propia a partir del IGAC

### 8.3.2. La Avenida Circunvalar en el tiempo

Con el desarrollo que estaba teniendo la ciudad de Pereira en cuanto a industria y agricultura en la década de los años 50, los grandes propietarios de diferentes partes de la región antioqueña se fueron consolidando sobre estos terrenos aptos para constituir unas viviendas de unas características muy singulares para albergar sus grandes familias.

**Ilustración 12. Pereira y la Avenida Circunvalar año 1959.**



Fuente: Elaboración propia a partir del IGAC

El 28 de julio de 1941 se inaugura un tramo de la avenida Circunvalar la cual además de vincular el sector a la ciudad consolidada hasta el momento, le da vida a este sector motivando su desarrollo a través de urbanizaciones concebidas por arquitectos y urbanistas traídos de la capital o de afuera del país, quienes aplicaron en la zona nuevos conceptos sobre urbanismo, basados en modelos europeos y americanos, especialmente el de “Ciudad Jardín” cuya estructura se fundamenta en un modelo de ocupación exento con grandes áreas de jardines externos que se incorporan a su vez al interior de las viviendas. Este hecho condujo a la consolidación de barrios con una gran calidad urbana como es el caso del sector de la Avenida Circunvalar y los Alpes, donde se realizó la primera intervención urbana en la que se habilitó primero el sistema vial para luego urbanizarlo de manera individual.

**Ilustración 13. Tipología de vivienda exenta. Ilustración 14. Tipología de vivienda exenta.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

Este sector se ha caracterizado por tener una topografía rica ondulada (y más en aquella época donde no existían desarrollos de proyectos en altura); sus fuertes pendientes y su altura la hacen ver como una zona dominante frente al resto de la ciudad, en la que el eje vial de la Avenida Circunvalar se fue convirtiendo en un lugar exclusivo para la sociedad; conectándose de igual forma con otro eje importante como es la Avenida 30 de Agosto, extendiéndose así a lo largo de estas avenidas, una tipología de vivienda que se caracterizaba por manejar el concepto de “Quintas” en las que predominaba una gran riqueza en sus ornamentos y volumetrías que hacen que hoy en día constituyan patrimonio histórico del municipio. Con los años, el sector se fue consolidando cada vez más como contenedor de usos residenciales para una población de estratos altos.

**Ilustración 15. Edificio Invico.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

En los años 60, aparece en la calle 14 el primer Multifamiliar de la zona con el edificio llamado Invico, el cual se constituyó en el punto de partida para propiciar nuevos desarrollos inmobiliarios bajo esta tipología, a partir de la cual surgieron barrios en los años 70 y 80, marcando una nueva tendencia de habitabilidad; que se vio acentuada por el desplazamiento de la población joven hacia otras ciudades o países, quedando las grandes casonas prácticamente vacías.

De igual manera, el cambio que se presentaba en la estructura familiar, conducía a la consolidación de núcleos familiares más reducidos, que requerían de espacios menores y nuevas demandas de servicios, que se abrieron paso en la zona, conduciendo al reemplazo de las grandes casonas por edificios de 10 y 15 pisos, los cuales se vieron favorecidos por la estructura predial inicial, gran parte de la cual se conserva hoy en día. Por otra parte, se propició la transformación de las viviendas que quedaron, en establecimientos de servicios complementarios al residencial, convirtiéndose en unos de los sectores más reconocidos y cotizados de la ciudad.

Algunas premisas relevantes tomadas del desarrollo a través del tiempo que ha tenido la Avenida Circunvalar son las siguientes:

- La avenida circunvalar como un hecho vial que empezó a configurar la vivienda en su faja principal, empezando a generar una tendencia en esta actividad.
- La conciencia de que el sector se consolidara por medio de arquitectos y urbanistas, mostraron un sector con características tipológicas modernas, tomados de ejemplos internacionales como el concepto de “Ciudad Jardín”.
- En los años 80 empieza un desarrollo de vivienda en altura, aprovechando las buenas dimensiones del sector.
- Se dispara la densidad en los años 90, con el famoso “Boom” de la construcción, consolidándose vivienda multifamiliar y mostrando un nuevo concepto acerca de la vivienda en altura.
- Al convertirse en uno de los sectores más reconocidos y cotizados de la ciudad, la comunidad se ha desvinculado casi por completo del bienestar en general, promoviendo individualismos con sus vecinos.
- En sus años de inicio el tipo de vivienda predominante de este sector eran grandes casas lujosas y años más tarde se han convertido en lujosos

apartamentos; donde el valor del suelo ha ido alcanzando los precios más elevados de la ciudad.

La dinámica que ha tenido el eje de la Circunvalar a lo largo de su historia ha mostrado una tendencia residencial, pero con los cambios y las transformaciones de uso que se han presentado en el sector, ha consolidado la Circunvalar como un Bulevar de actividades diurnas y nocturnas; que poco a poco está adquiriendo la fuerza necesaria para convertirse en una centralidad de apoyo al gran centro metropolitano, como un gran cinturón de usos y actividades comerciales que envuelven una zona residencial caracterizada por una alta densidad y poca presencia de espacio público.

## 8.4. DIAGNÓSTICO

### 8.4.1. Análisis Semiológico

#### 8.4.1.1. Articulación con el entorno

El sector de la Avenida Circunvalar después del Centro Tradicional de la ciudad de Pereira, es una de las zonas con mayor edificabilidad y un sector en donde confluye el uso residencial con el comercial y de servicios. Es una zona que permite al sector Oriental una relación rápida y directa con el centro de la ciudad. Por ser una de las zonas en las que laboran un número considerable de usuarios y por prestar una gran cantidad de servicios, se constituye como uno de los sectores más concurridos diariamente.

El sector se articula con el resto de la ciudad en sentido este - oeste en el sistema vial por medio de la Avenida Circunvalar con la zona céntrica y desarrollo oriental respectivamente convirtiéndose en un eje articulador, en sentido norte - sur a través de las calles que la atraviesan desde y hacia Corocito y los barrios los Alpes y Pinares.

#### 8.4.1.2. Hitos

##### Ilustración 16. Hitos.



Fuente: Elaboración propia.

Son puntos de referencia en los cuales el observador no penetra en ellos. Son estos, los espacios que conviven en la memoria colectiva de los habitantes; elementos que a través de la historia han servido de referentes urbanos, estos elementos, existen además en la memoria de la gran mayoría de los habitantes de la ciudad y del sector en si, como son El Parque la Rebeca, El Prometeo, La iglesia San José.

**Ilustración 17. Iglesia San José.**



**Ilustración 18. Monumento a los fundadores.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

#### 8.4.1.3. Nodos

**Ilustración 19. Nodos.**



Fuente: Elaboración propia.

Son los puntos estratégicos de la ciudad a donde se encaminan los pasos de cualquier observador. Confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, cambios de una estructura a otra. Pueden ser condensaciones de un determinado uso.

Éste logra albergar espacios que se convierten en puntos de encuentro de la población, estos se constituyen como espacios públicos y edificaciones que por su connotación de comercio o servicio se han consolidado en pieza clave del sector dentro del papel que juega en la ciudad como punto de reunión de los habitantes. Entre los más destacados se encuentran el Hotel Pereira, la Iglesia San José,

Parque La Rebeca, Centro Comercial Pereira Plaza, Centro Comercial Parque Arboleda, Centro comercial Uniplex, Clínica Comfamiliar.

Dentro de ésta se encuentran localizados una serie de nodos, los cuales se constituyen como espacios de articulación y desarrollo de los sistemas estructurantes del territorio, como lo son el espacio público y los equipamientos colectivos.

- Nodo 1: Sector San José

Conformado por los usos de servicios y comercio, localizados en el sector de San José, estos son: Pereira plaza, la iglesia San José, el hotel Pereira, el edificio de Inviso y el centro comercial Uniplex.

**Ilustración 20. Centro Comercial Uniplex.**



**Ilustración 21. Hotel Pereira.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

- Nodo 2: Sector Los Alpes (Monos)

Conformado por servicios de salud especializados, terciarios y usos comerciales a escala municipal en el barrio los Alpes. Entre los cuales se encuentran, Monos, una de las sedes de Saludcoop, servicios especializados de oftalmología, la Clínica de Fracturas y Fracturas, Bancafé etc. Dentro de su área de influencia se encuentran la Clínica de los Alpes y el Centro de Especialistas.

**Ilustración 22. Sector los Alpes – Monos.**



**Ilustración 23. Sector los Alpes – Monos.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

- **Nodo 3: La Rebeca**

Conformado principalmente por equipamientos de salud especializados de carácter público y privado y equipamientos de educación formal de carácter privado. Entre los cuales encontramos, las oficinas de Gas del Risaralda, la Clínica de Oncólogos, la Clínica de Medicina Nuclear, la Clínica Comfamiliar el colegio La Enseñanza. Dentro de su área de influencia se encuentra el eje de la avenida Juan B. Gutiérrez sobre la cual se están generando usos comerciales, de servicios e institucionales incipientes como consecuencia de la dinámica producida sobre este nodo.

**Ilustración 24. Sector La Rebeca.**



**Ilustración 25. Sector La Rebeca.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

- Nodo 4: Centro Comercial Parque Arboleda

Conformado por una gran superficie comercial, servicios bancarios y el mall de comidas, se consolidan en este sector, generando caos vehicular al no tener presente los impactos generados por estos.

Ilustración 26. Centro comercial Parque Arboleda. Ilustración 27. Centro comercial Parque Arboleda.



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

#### 8.4.1.4. Sendas

ILUSTRACIÓN 25. Sendas.



Fuente: Elaboración propia.

Son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Las sendas son ejes peatonales construidos en su gran mayoría por los habitantes para comunicarse de un lugar a otro. Las Sendas se configuran en la Avenida Circunvarar de manera lineal y claramente de este-oeste, en ocasiones salvando obstáculos o tramos sin andén de manera directa.

**Ilustración 28. Sendas Avenida Circunvalar.**



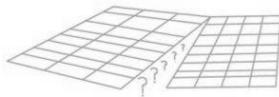
**Ilustración 29. Sendas Avenida Circunvalar.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

#### 8.4.1.5. Bordes

**Ilustración 30. Bordes.**



Fuente: Elaboración propia.

**Ilustración 31. Vista desde el sector de los Alpes. Ilustración 32. Ciudad Victoria.**



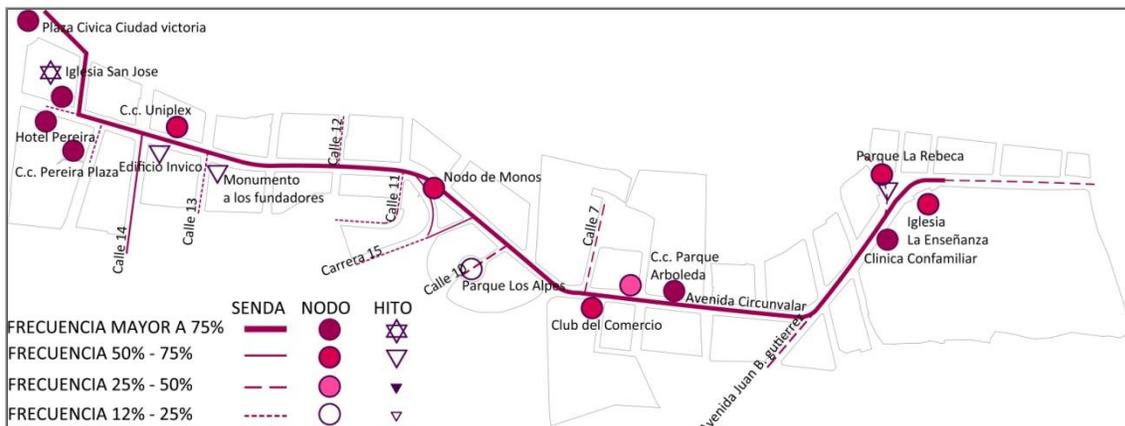
Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

Son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, ruptura lineal de la continuidad, cruces viales, muros,

elementos fronterizos. Los hechos que configuran los bordes en el área estudio son la carrera 12 y 14, y las calles 14 y 2E. Estas vías delimitan el sector de otros por medio del patrón edificatorio presente.

#### 8.4.1.6. Conclusiones generales

Ilustración 33. PLANO 1. Hitos, nodos y sendas Avenida Circunvalar.



Fuente: Elaboración propia.

El sector se caracteriza entonces por ser uno de los lugares de la ciudad en el que se concentran mayor cantidad de usos comerciales y de servicios en relación con la edificabilidad y área, se constituyen como un circuito que identifica, alberga y contiene gran cantidad de transeúntes. Lo anterior permite considerar:

- Que para la gente es necesario contar con elementos de referencia para ubicarse dentro de una zona.
- El sector debe siempre contar con elementos referenciales, lugares de encuentro, entre otros que les genere a los habitantes sentido de pertenencia y una lectura simple del sector que se habita, donde se trabaja, donde se recrea. Con los cuales cuenta, pero que a su vez se deben reforzar en sus extremos así como su parte céntrica.

**Sistema ambiental**

## 8.4.2. Sistema ambiental

### 8.4.2.1. Descripción general del sistema

El ecosistema urbano surge del proceso de ocupación y transformación de la naturaleza por parte del hombre, proceso que agreden o rescatan aspectos naturales originales del territorio colonizado. En el caso del sector de la Avenida Circunvalar se puede observar una importante dinámica de modificación de los ambientes naturales, puesto que el componente ambiental dentro del mismo se ve agredido hasta el punto de ser casi nulo.

Actualmente, dicha riqueza ambiental continúa siendo objeto de intervenciones que traen como consecuencias: espacios urbanos de baja calidad ambiental, a causa de la alta impermeabilización de las zonas de recarga, alto grado de transformación de la estructura del paisaje natural, intervención antrópica en áreas de importancia ambiental ocasionando la fragmentación y pérdida de ecosistemas.

### 8.4.2.2. Suelos de Protección

Los suelos de protección en lo concerniente al área estudio son nulos, solo se encuentra supeditado a la franja del colector Egoyá, que inicia en el sector posterior aledaño al edificio la Rebeca pasando por edificaciones catalogadas como grandes superficies comerciales, canalizada a través de un box culvert y en el tramo hasta la Avenida del Ferrocarril presenta condiciones de sostenibilidad y operatividad crítica debido a la conformación de llenos antrópicos encima de su infraestructura. Esta estructura ya ha tenido estudios anteriores y es necesario proyectar la liberación de la franja de operación y mantenimiento y actualmente se encuentra clasificada como franja de estudio.

### 8.4.2.3. Amenazas y riesgos

Se presentan en el caso específico del tramo inicial del colector Egoyá debido a que presenta insuficiencias hidráulicas, las cuales se están acentuando con el tiempo y además presenta dificultad para los procesos de mantenimiento y operación debido a la presencia de llenos antrópicos en sus márgenes y a la no disponibilidad de franjas con tal fin, debido a que han sido invadidas por edificaciones.

**Ilustración 34. PLANO 2. Franja de investigación Colector Egoya.**



Fuente: Elaboración propia a partir de UP4

#### 8.4.2.4. Contaminación Atmosférica

La contaminación atmosférica en el área de estudio está ligada a las fuentes móviles y a establecimientos comerciales de alto impacto, la amplitud de la sección vial y la vegetación presente en las mismas hacen que las situaciones de contaminación se encuentren en niveles críticos en algunos tramos. Así mismo, se genera contaminación auditiva en los lugares de intersección de las principales vías y en las zonas donde se localizan algunos servicios de esparcimiento (restaurantes, bares, discotecas, etc.). Estos puntos corresponden a las áreas aledañas al Parque La Rebeca y al nodo de Monos.

**Ilustración 35. PLANO 3. Contaminación atmosférica Avenida Circunvalar.**



Fuente: Elaboración propia.

#### 8.4.2.4.1. Auditivo

Se genera contaminación auditiva en lugares de intersecciones viales como la intersección de Invico y la Avenida Juan B. Gutiérrez con la Avenida Circunvalar así como donde se localizan algunos servicios de esparcimiento (restaurantes, bares, discotecas) como en el nodo de Monos desde la calle 10 hasta la calle 8 y algunos locales puntuales a lo largo de la Avenida, donde los niveles auditivos son altos por el avanzado crecimiento de usos de alto impacto sin restricciones ni regularizaciones auditivas.

Ilustración 36. Establecimiento alto impacto.



Ilustración 37. Establecimiento alto impacto.



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

#### 8.4.2.4.2. Olores ofensivos

Dentro del derecho fundamental a vivir en un medioambiente libre de contaminación, el concepto de “contaminación por olores” es de gran relevancia. Éste, se caracteriza porque involucra no sólo situaciones en donde la presencia del contaminante, genera molestias que perjudican la calidad de vida de éstos.

Las fuentes concentradas provenientes de ciertos procesos (hornos, estufas, calderas, incineradores, etc.) son las fuentes de las emisiones odoríficas dentro del área estudio que permiten el esparcimiento de las sustancias emitidas y sin adecuada dispersión al ambiente por medio de chimeneas que se encuentran localizadas a lo largo de la Avenida Circunvalar.

#### 8.4.2.4.3. Visual

Este tipo de contaminación percibida a través del sentido de la vista, se refiere al abuso de ciertos elementos “no arquitectónicos” que alteran la estética, la imagen del paisaje urbano, y que generan, a menudo, una sobre estimulación visual agresiva, invasiva y simultánea.

Dichos elementos pueden ser carteles, cables, chimeneas, antenas, postes y otros elementos, que no provocan contaminación de por sí; pero mediante la manipulación indiscriminada del hombre (tamaño, orden, distribución) se convierten en agentes contaminantes. Todos estos elementos descriptos influyen negativamente sobre el hombre y el ambiente disminuyendo la calidad de vida.

Los elementos de mayor impacto visual se encuentran ubicados mayoritariamente en los establecimientos comerciales y de servicios a lo largo de la Avenida Circunvalar, algunos están y otros no están regulados según el manual de publicidad exterior realizado por la Alcaldía de Pereira.

#### 8.4.2.5. Fitotectura – Arbolado

Los árboles aportan considerablemente a la belleza de las zonas urbanas haciéndolas más agradables y atractivas, desde el aspecto visual con su colorido y textura (frutos, flores, hojas, troncos), camuflando, mimetizando, contrastando y matizando las construcciones de cemento, asfalto e infraestructuras urbanas y brindando privacidad a los sitios de vivienda, trabajo o descanso. Aportan a agradables percepciones de los sentidos a través de los sonidos asociados a ellos (movimiento de ramas y hoja, canto de aves e insectos) y a las fragancias expedidas en épocas de floración y tras la lluvia.

Los árboles son componente esencial del paisaje siendo el elemento vivo más visible en la ciudad, minimizan la sensación de rigidez del entorno construido dando un toque de armonía al medio urbano. Hoy día se han convertido en factor de valorización, pues es reconocida la importancia del “verde” y se paga por disfrutarlo.

El área estudio se caracteriza por tener zonas donde la arborización predominante es de gran tamaño y envergadura, como el sector de la Aurora hasta el nodo de Monos, de allí hacia la calle 14 la vegetación existente es de menor tamaño.

Porte:

El diámetro de la copa del árbol en su etapa adulta, se divide en:

- Porte bajo: entre 0 y 3 mt. de diámetro,
- Porte medio: entre 3 y 6 mt. de ancho,
- Porte alto: a las copas mayores a 6 mt.

Talla

- Individuo pequeño: menos de 5 metros,
- Individuo mediano: entre 5 y 20 metros,
- Individuo grande: más de 20 metros.

Las especies arbóreas encontradas en el eje vial en su mayoría su desarrollo radicular es de tipo libre y superficial y al no estar tratados de manera adecuada deteriora los andenes y las vías.

Los individuos encontrados en el eje clasificados en talla grande y porte alto son de 39, talla mediana y porte medio 50, talla pequeña y porte bajo 47, esto quiere decir que la Avenida Circunvalar posee un sistema arbóreo poco homogéneo pero de gran cantidad de individuos.

**Ilustración 38. Arborización Avenida Circunvalar.**

**Ilustración 39. Arborización Avenida Circunvalar.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

**Ilustración 40. PLANO 4. Predios con arborización en antejardín.**



Fuente: Elaboración propia

El 73% de los 130 predios analizados en la Avenida Circunvalar presentan arborización en el antejardín o zona de amoblamiento.

#### 8.4.2.6. Conclusiones generales

El eje por su dinámica comercial, por los usos y tráfico vehicular considerable posee un nivel de contaminación atmosférica alto dentro de la unidad de planificación número tres, siendo la contaminación por material particulado y por ruido las más relevantes.

La poca permeabilidad de los suelos, el alto tráfico vehicular, la contaminación auditiva por parte de establecimientos comerciales, vehículos y en general la contaminación atmosférica hace que los niveles de confort urbano disminuya de alguna manera; por lo que es necesario y pertinente la implementación de elementos naturales y normatividad que regularice y disminuya los la contaminación auditiva, con el objetivo de mejorar las condiciones ambientales actuales del sector.

## Sistema de movilidad

### 8.4.3. Sistema de movilidad

#### 8.4.3.1. Propuestas de movilidad según UP3

La Unidad de Planificación 3, cuenta con sitios en donde predomina la ocupación de espacio público con zonas de permitido parqueo, además por la concentración de establecimientos de comercio y servicio sobre el eje estructurante de la Avenida Circunvalar se evidencio la ubicación de vehículos sobre vías, por esta razón se necesita implementar medidas tendientes a controlar de una manera efectiva y eficiente los parqueaderos en vías públicas. Por lo tanto como acción ante esto la UP3 tiene en cuenta lo siguiente:

- Fomentar dentro de la área en mención la construcción e implementación de edificaciones en altura para uso de parqueadero público, retribuyéndole a dichos constructores este hecho con una rebaja o disminución en impuestos, con el fin de incentivar el mercado para este tipo de construcciones.
- Continuar con las zonas de permitido parqueo actuales, implica limitar la circulación por corredores que empiezan a ganar mayor influencia y por ende mayor tráfico como es la carrera 15, por tal razón se debe relocalizar las actuales zonas de una manera progresiva en conjunto con la secretaria de transito y transportes, por lo tanto se acepta estas con la antelación de que no se aprobaran otras en la zona y que se revaluara dicha situación en años posteriores en donde se espera que se fomente la construcción de estas edificaciones en alturas, ya que aumentar a otras zonas dentro de la misma se considera una situación riesgosa y poco influyente para el propósito que se desea implementar en la UP.
- Adicional a lo anterior se debe fomentar la implementación de Bahías de Paraderos, especialmente diseñadas y acordes a la zona que se identifica como ejes estructurante. Con el fin de que los usuarios del servicio de transporte público no ocasionen conflictos en el momento de espera del servicio y mucho menos en el momento de su uso. Por tal razón se debe establecer como regla general la localización de Bahías de paradero cada 200 metros de distancia sobre esta avenida.

#### 8.4.3.2. Descripción del sistema actual

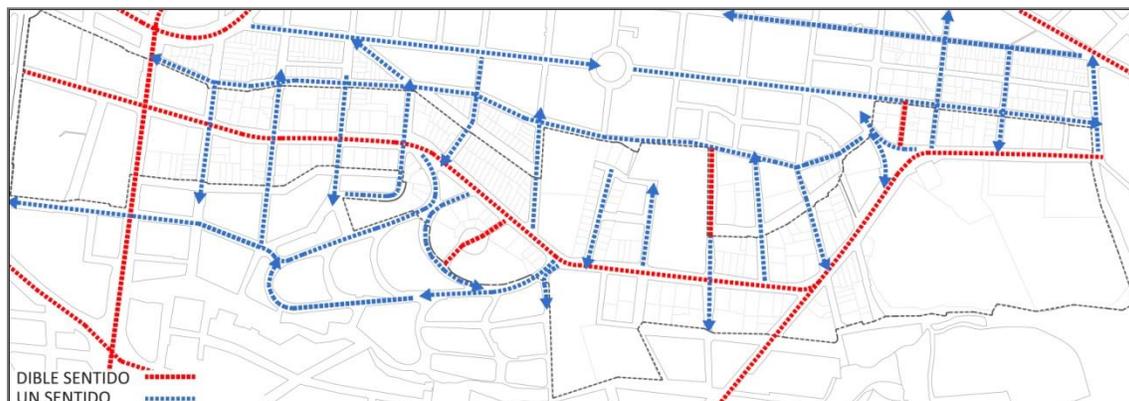
La Av. Circunvalar se caracteriza especialmente por ser uno de los principales ejes viales dentro del costado oriental de la ciudad, ya que permite conexión vehicular y peatonal de esta zona de la Ciudad con la zona aledaña al centro de la ciudad, adicionalmente sobre este eje vial de características muy aceptables, se hace presente gran variedad de servicios y comercios que obligan a tener permanente flujo vehicular.

#### 8.4.3.3. Movilidad Vehicular

##### 8.4.3.3.1. Flujos vehiculares actuales

Se analizaron los flujos viales que presenta el área de estudio, con el fin de tener presente cuales son las vías de uno y doble sentido que tiene la zona y de esta forma poder identificar aspectos de la movilidad que limitan pero que a su vez modificados no ocasionan efectos drásticos. Dichos flujos se esquematizan en el grafico siguiente, estos son:

**Ilustración 41. PLANO 5. Flujos viales actuales.**



Fuente: Elaboración propia.

En las zonas aledañas a la centralidad de comercio y servicio en el sector de La Circunvalar se aprecia que predominan vías en un solo sentido. En cuanto a las vías de doble sentido se identifica en el eje estructurante de mayor jerarquía.

#### Ilustración 42. Flujos viales Avenida Circunvalar.



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal

#### 8.4.3.3.2. Conflictos

Teniendo en cuenta que dentro del área estudio, existen zonas en las cuales se localizan algunos equipamientos y/o establecimientos de comercio y servicio, que atraen mayor cantidad de usuarios y por ende mayor necesidad de movilidad, se evidenció que la mayoría de ellos tienen conflicto vehicular, de los cuales se identificaron los siguientes:

##### 8.4.3.3.2.1. Sector de La Rebeca

Se caracteriza por el predominio de establecimientos comerciales y de servicios de diferentes actividades, posee además uno de los equipamientos de salud más relevantes en cuanto a demanda de usuarios se refiere.

Alrededor del parque existe una zona de parqueo que no ha sido diseñada para tal función sino adaptada; permanece ocupada constantemente y en algunas ocasiones los vehículos suelen ocupar un área mayor a la demarcada para tal fin. De acuerdo con la cantidad de zonas demarcadas alrededor de este sitio se calcula que el número de vehículos que usan esta modalidad de estacionamiento son de aproximadamente 60 que se ubican en sitios demarcados para tal fin en la calzada (Doble Línea) y alrededor de 180 que ocupan la vía pública en zonas no marcadas, pero aun así las autoridades no impiden su estacionamiento.

#### 8.4.3.3.2.2. Sector de Monos

Es un sector conformado en gran parte por entidades prestadoras de salud, establecimientos comerciales y algunos sitios de comida rápida y demás, en donde el predominio de vehículos en las horas de la noche y los fines de semana, supera la capacidad con la que cuenta cada uno de los lugares en donde se presta un servicio. Como indicador dentro de la zona se cuentan con cerca de 175 vehículos parqueados en zonas no demarcadas para tal fin y tan solo 55 demarcadas sobre calzada.

#### 8.4.3.3.2.3. Sector de Invico

Es uno de los sitios más reconocidos de la ciudad, aledaño al centro tradicional, en éste confluyen servicios hoteleros, religiosos y demás, que utilizan como zona de parqueo algunas calles vecinas a éstos, ocasionando conflictos combinados junto con las rutas de Transporte Complementario. Es una zona que no cuenta con establecimientos de parqueaderos localizados para abastecer su gran demanda, por ende los vehículos deben ser ubicados sobre la Avenida Circunvalar y por ser vías de gran flujo vehicular y por estar en un punto donde se cruzan 4 sentidos diferentes, se presentan grandes congestiones. Alrededor de este sector se cuentan aproximadamente 45 sitios para parqueo sobre vía demarcados y unos 85 vehículos aproximadamente parqueados en zona no autorizada.

#### 8.4.3.3.2.4. Glorieta Av. Circunvalar

**Ilustración 43. Av. Circunvalar – Juan B. Gutiérrez**    **Ilustración 44. Av. Circunvalar – Juan B. Gutiérrez.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal

Este punto es el cruce de dos avenidas importantes como la Av. Circunvalar de flujo vehicular alto y la Av. Juan B. Gutiérrez de flujo vehicular medio, cruce al cual se le trató de dar solución con una glorieta de pequeña dimensión que no satisface la gran movilidad de vehículos que transitan por allí, por el contrario genera más congestión.

#### 8.4.3.3.2.5. Intersección Calle 5 con Carrera 13

Es el punto de cruce de los flujos que salen del centro comercial Parque Arboleda con la Avenida Circunvalar, además de que se encuentra obstaculizada en el costado Sur de la gran superficie comercial, puesto que no cuenta con bahía o una zona amarilla demarcada para el parqueo de taxis, y por ende se genera la congestión vehicular.

**Ilustración 45. Intersección Calle 5 con Carrera 13. Ilustración 46. Intersección Calle 5 con Carrera 13.**

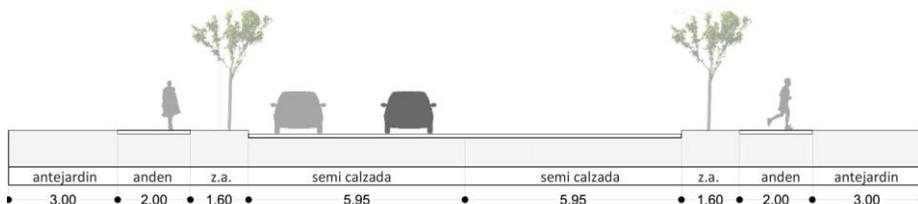


Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal

#### 8.4.3.3.3. Sección vial propuesta UP3 y actual

Se trata de una vía clasificada dentro del acuerdo 23/06 como una V20, cuya sección es de 5 m. de retiro, 2 m. de andén, 1.5 m. de zona de amoblamiento y 14 metros de calzada, para una sección completa de 31 m. entre paramentos. En la actualidad posee una sección caracterizada por:

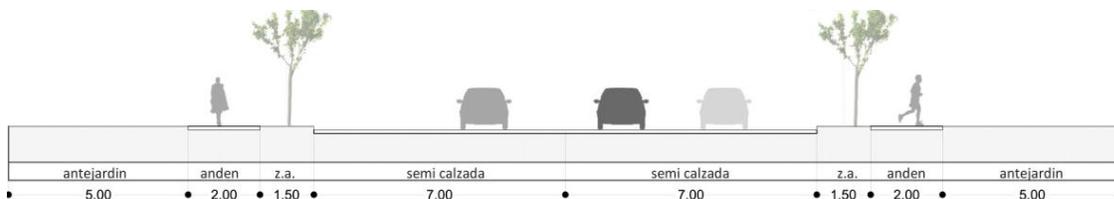
**Ilustración 47. Sección vial Actual.**



Fuente: Elaboración propia

Calzada = 11.90 mts.  
 Andenes = entre 2.00 y 3.00 mts.  
 Zona Verde = entre 1.60 y 2.00 mts.  
 Antejardín = entre 3.00 y 6.00 mts.

**Ilustración 48. Sección vial Propuesta UP3.**



Fuente: Elaboración propia a partir de UP3.

Calzada = 14.00 mts.  
 Andenes = 2.00 mts.  
 Zona Verde = 1.50 mts.  
 Antejardín = 5.00 mts.

De acuerdo a la norma la conformación de esta sección se ve un poco difícil debido al grado de consolidación que presenta la zona, los usos que tiene a lo largo del corredor y el acondicionamiento que posee para los mimos.

#### 8.4.3.4. Movilidad peatonal

La movilidad peatonal en el sector de La Circunvalar está ligada principalmente a la centralidad que ha generado por el agrupamiento de los usos comerciales y de servicios en el sector y la cercanía con el centro tradicional que se ha fomentado a

raíz del nuevo desarrollo de Ciudad Victoria y la construcción del puente peatonal sobre la Avenida Ferrocarril, que facilita la conexión entre las dos zonas.

Estos movimientos hacen presencia paralelos a un corredor vial de importancia, como se aprecia en el siguiente esquema, donde se evidencian los sitios de origen y destino que motivan este aspecto dentro del territorio.

**Ilustración 49. Flujos peatonales.**



**Ilustración 50. Flujos peatonales.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

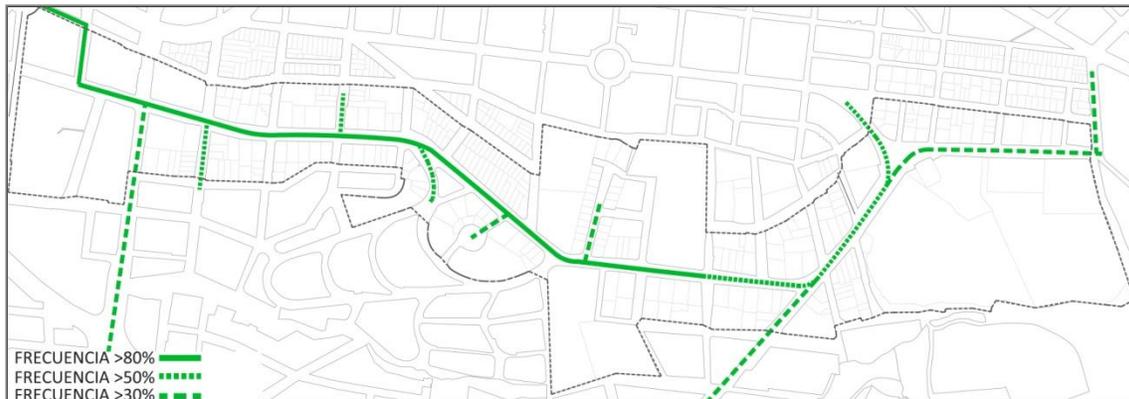
En la Avenida Circunvarar se observa que existe un flujo peatonal importante a lo largo de ella para utilizar los diversos servicios que se localizan en todo su recorrido, principalmente en horas de la noche y en fines de semana, momentos en los cuales se intensifica el acceso a los bares y restaurantes allí localizados.

#### 8.4.3.4.1. Flujos peatonales actuales

En el análisis realizado se evidenció gran movilidad y concentración peatonal en torno a los usos de servicios y comerciales así como a los equipamientos colectivos presentes en el sector, como lo son el colegio La Enseñanza, la iglesia La Enseñanza, el club del Comercio, las grandes superficies comerciales y los establecimientos comerciales ubicados en torno al nodo de monos y sus alrededores.

Los flujos peatonales mas jerárquicos son aquellos que se generan por los usos comerciales, tanto diurnos como nocturnos, presentándose relación directa en cuanto a los flujos entre el centro tradicional y el sector de la Avenida Circunvalar.

**Ilustración 51. PLANO 6. Flujos peatonales actuales.**



Fuente: Elaboración propia.

#### 8.4.3.4.2. Conflictos

En los lugares donde se presentan conflictos peatonales son aquellos en los que no se ha involucrado al peatón de manera directa en el diseño de soluciones urbanísticas y viales, así como la intersección de Inviso y la intersección de la Avenida Juan B. Gutiérrez con Avenida Circunvalar.

**Ilustración 52. Juan B. Gutiérrez - Av. Circunvalar**



**Ilustración 53. Calle 14 - Av. Circunvalar.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

No solo se presentan conflictos como el anteriormente mencionado, los peatones en la zona desde la calle 6 hasta la calle 9 y en el sector del nodo de Monos se ven agredidos por los vehículos, puesto que estos últimos invaden el espacio diseñado para los peatones.

#### 8.4.3.5. Modos alternativos de transporte

La bicicleta después del modo caminata, es el medio más ecológico, o mejor, más sostenible. En distancias entre 1 y 7 kilómetros es el medio de transporte más eficiente, ya que no contamina, es económico, no hace ruido y trae beneficios en salud. Los estudios reiteran que para la ciudad es más económico y beneficioso estimular su uso y como autoridad ambiental.

Se identificó que un porcentaje alto de la población del sector de la Avenida Circunvalar, así como la mano de obra no calificada utilizada en la construcción y la vigilancia privada de los conjuntos residenciales y establecimientos de comercio del sector, empleaba el transporte alternativo para realizar los recorridos casa-trabajo, casa-estudio, estudio-centro, estudio-casa, trabajo-casa sobre algunos ejes viales no diseñados y orientados para la movilización en dicho sistema de transporte además de deportistas que utilizan este eje vial para desplazarse hacia o desde la Florida.

**Ilustración 54. Usuarios sistema de movilidad alternativa.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

#### 8.4.3.6. Transporte público

##### 8.4.3.6.1. Rutas de transporte

A raíz de la implantación del sistema de transporte masivo Megabus, y el no cubrimiento de la zona Oriental con este servicio, se evidencia el aumento en rutas complementarias que van hacia esa zona de la ciudad. Las rutas que circulan por este tramo convergen en el Terminal de Transportes.

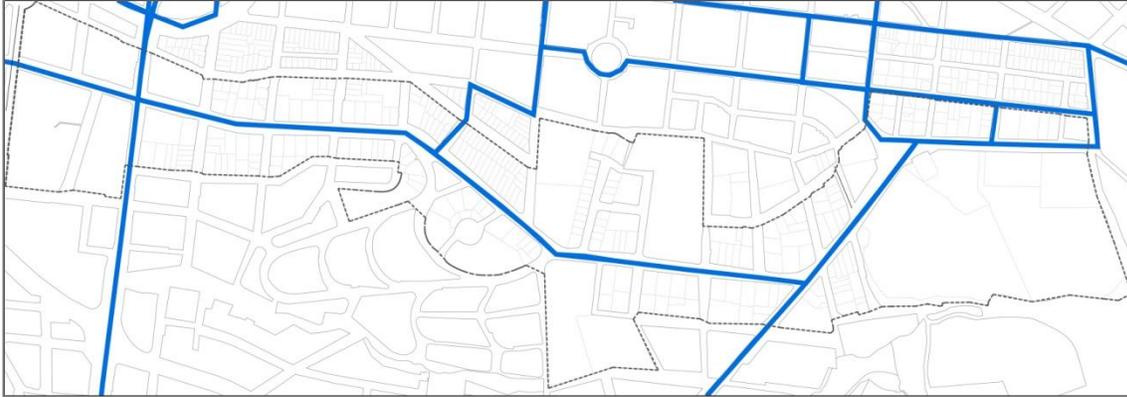
Usando como referente el Acuerdo 24 de 2006, que reglamenta las rutas complementarias de la ciudad, encontramos que aquellas que pasan por el sector son las siguientes:

Ruta no. 2: Playa Rica – Tokio  
Ruta no. 12: Bombay III UTP – La Julita  
Ruta no. 14: Los Pinos – El Jordán  
Ruta no. 15: Pte Gaitán – Málaga  
Ruta no. 22: Pte Gaitán – El Jardín II  
Ruta no. 38: Los Pinos – La Julita  
Ruta no. 39: Montelibano – La Julita  
Ruta no. 42: Pte Gaitán - Montelibano

Adicionalmente, y como puntos de cruce característicos de la ciudad que se encuentran dentro del sector, existen otras rutas complementarias que pasan de manera muy puntual por zonas como el sector de Invico, las cuales son:

Ruta no. 3: Campestre C – El Campin  
Ruta no. 4: Samaria – La Graciela  
Ruta no. 5: Franciscanas – UTP – La Graciela  
Ruta no. 6: Franciscanas - Málaga  
Ruta no. 9: Samaria – El estanquillo  
Ruta no. 10: Los Lagos – San Nicolás - UTP  
Ruta no. 25: Montelibano – Las Brisas  
Ruta no. 26: Pimpollo – UTP –Nacederos  
Ruta no. 27: La Virginia - UTP  
Ruta no. 35: Tokio – U. Católica  
Ruta no. 35<sup>a</sup>: Tokio – 3 Puertas  
Ruta no. 35b: Tokio –La Palmilla  
Ruta no. 35c: Tokio –El Retiro  
Ruta no. 35: Playa Rica – Comfamiliar

**Ilustración 55. PLANO 7. Principales vías utilizadas por Rutas del Transporte Complementario.**



Fuente: Elaboración propia.

#### 8.4.3.6.2. Paraderos existentes

Teniendo en cuenta el número de rutas dentro del área estudio se destacan sobre estos corredores algunos sitios de cargue y descargue de pasajeros ya muy evidenciados por la comunidad, Calle 14 con Carrera 13, sector de Invico. Clínica Comfamiliar, Av. Circunvalar – Calle 4.

De acuerdo a lo anterior se establece que la distancia entre paraderos no es equitativa y en ocasiones se encuentran agrupados más de dos paraderos en la misma cuadra.

**Ilustración 56. Paraderos de transporte público. Ilustración 57. Paraderos de transporte público.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

**Ilustración 58. PLANO 8. Paraderos existentes de Transporte Complementario.**



Fuente: Elaboración propia

#### 8.4.3.7. Zonas de parqueo (zonas azules, amarillas, parqueaderos existentes)

**Ilustración 59. Zonas azules sector La Rebeca. Ilustración 60. Zonas azules sector La Rebeca.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

En cuanto a este tema, resulta importante destacar que durante los recorridos de campo dentro del sector se encontraron cuatro tipos diferentes de parqueo como se discriminan a continuación:

- Zonas de permitido parqueo (establecido por Transito Municipal).
- Zonas sin restricción de parqueo.
- Zonas utilizadas para parqueo de taxis.
- Zonas demarcadas como bahías y parque en antejardín.

De acuerdo con el plano de zonas de parqueo dentro del sector, se puede decir que:

Las zonas de permitido parqueo dentro del área estudio, reglamentadas por el Instituto de Transito Municipal y proyectadas como zonas azules, son aproximadamente 24, las cuales tienen una capacidad para 595 vehículos.

**Ilustración 61. Zona amarilla no permitida.**



**Ilustración 62. Zona amarilla permitida.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

Además de lo anterior, se encontró durante los recorridos de campo alrededor de 12 sitios de parqueo no demarcados pero que a la vez no tienen restricciones para ellos, en el área de estudio, basados en la longitud de la manzana, se ha calculado que tienen una capacidad para 213 vehículos.

**Ilustración 63. Parqueo en antejardines.**



**Ilustración 64. Parqueo en antejardines.**

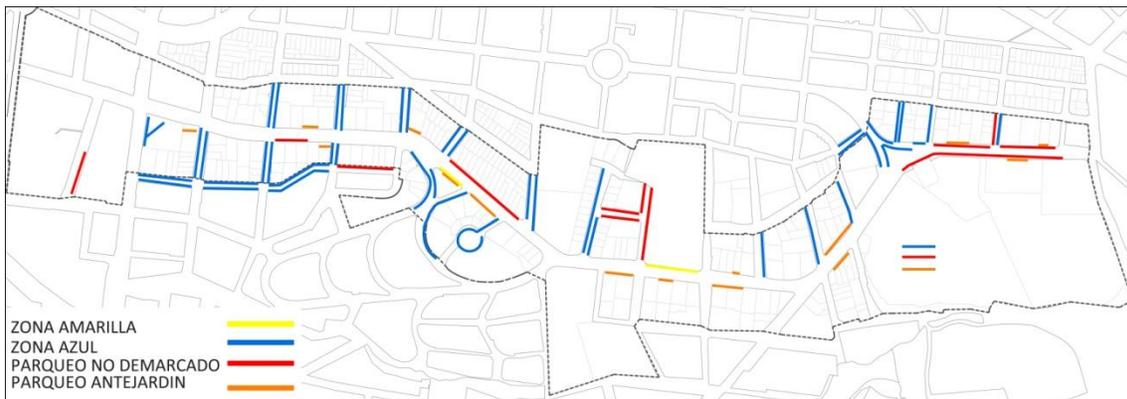


Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

Por el establecimiento de usos comerciales y grandes superficies se identificaron dentro de esta área de estudio cerca de 2 sitios donde habitualmente se parquean 24 vehículos aproximadamente, con el fin de recoger pasajeros allí.

En total cerca de 898 vehículos son los que se establecen en el sector de la Avenida Circunvalar, entorpeciendo la movilidad y ocasionando conflictos en el sector.

**Ilustración 65. PLANO 9. Zonas azules, amarillas, parqueaderos existentes.**



Fuente: Elaboración propia

Adicionalmente se utiliza el antejardín en algunos predios como parqueadero, cuando deberían desarrollarse al interior del mismo y no en espacio público, el número de vehículos calculado por metros lineales es de 90.

#### 8.4.3.8. Análisis planes maestros

##### 8.4.3.8.1. Plan maestro de movilidad metropolitana

#### Plan de Manejo Área De Manejo Especial – AMES

- Las AMES son: Centro tradicional de Pereira, área centro de Dosquebradas – La popa – La badea, centro de La Virginia, centro de Cuba, área entre la UTP – Terminal de transportes de la calle 17 – Avenida Circunvalar – Canceles, y aquellas otras que cumplan condiciones similares.

- Disponer corredores viales perimetrales a la AMES que permitan el desplazamiento de personas y de carga entre sectores separados por esta, de tal forma que se realicen tangencialmente, es decir sin cruzarla interiormente.
- Disponer corredores viales longitudinales y transversales a una distancia no menor a 300 m. desde el eje central de mayor actividad y a 600 m. entre sí y que, uniendo en los extremos los corredores perimetrales, sirvan de acceso a la AMES y conformen entre sí un anillo de circulación vehicular motorizada preferencial de servicio particular y público individual, sobre el cual localizar áreas de parqueo vehicular al interior de predios.
- Las áreas de parqueo vehicular ubicadas preferencialmente a una distancia no mayor a 100 m. desde los accesos a la AMES, es decir de los cruces entre los corredores perimetrales, longitudinales y transversales o permitir las sobre éstos al interior de predios en forma controlada para evitar el congestionamiento del tráfico.
- Disponer los medios requeridos que consoliden la movilización de pasajeros en transporte público masivo primordialmente y en el colectivo.
- Los demás corredores viales, al interior de la AMES, serán prioritariamente destinados al desplazamiento peatonal y en bicicleta, conservando los corredores destinados al transporte público masivo y colectivo; sin que esto implique necesariamente prohibir el tráfico vehicular motorizado de servicio particular.
- De acuerdo con las necesidades, disponer al interior de la AMES ejes viales de circulación exclusiva peatonal y/o en bicicleta temporales o permanentes con acceso restringido de vehículos motorizados sólo en casos de emergencia o en preexistencias de parqueo interior.
- Disponer todos los medios necesarios para garantizar el desplazamiento peatonal en el espacio público con accesibilidad universal y seguridad.

- Con los corredores peatonales y ciclo rutas, consolidar una red de espacio público que vincule los elementos y áreas de riqueza ambiental y paisajística ubicados al interior y/o en el perímetro de la AMES.
- Permitir el estacionamiento de vehículos en bahías sobre las vías al exterior del anillo de circulación vehicular motorizada preferencial de la AMES.
- Permitir el libre acceso a la AMES de vehículos particulares motorizados sólo en forma periódica por días y horarios.
- Ordenar el transporte público colectivo generando corredores de circulación mixta y disponiendo paraderos para el ascenso y descenso de pasajeros, en bahía si las condiciones del lugar lo permiten, espaciados mínimo 500 m. con ocupación continua máxima de 2 cuadras.
- Ordenar el tráfico de vehículos de transporte público individual: prohibiendo el acceso a la AMES de vehículos desocupados y disponiendo sitios obligados para el ascenso de pasajeros con radios no menores a 150 m. y al interior de predios.
- Realizar campañas de cultura ciudadana dirigidas a lograr los objetivos de acuerdo con los parámetros expuestos; incluyendo a todos los usuarios.
- Implementar un sistema de señalización integral y de amplia cobertura.
- Disponer mecanismos que garanticen la movilidad eficiente en la AMES de los vehículos de atención médica, policía, de emergencias y desastres y demás autoridades en los casos requeridos.
- Disponer los corredores viales que, atendiendo los diferentes modos de desplazamiento en forma integral o especializada, unan a las AMES entre sí o a esta con las áreas importantes origen y destino de los viajes (urbanas, rurales o regionales), de óptima capacidad de servicio (secciones, estructuras, intersecciones, control de tráfico, etc.) y viabilidad técnica, conformando una red urbana y metropolitana.

#### 8.4.3.9. Conclusiones generales

- Se evidencia saturación de vías por alto flujo vehicular especialmente en horas pico debido a la confluencia de vías en un solo punto como es el sector de Invico y la intersección entre la Juan B. Gutiérrez y la Avenida Circunvalar debido a la combinación de tráfico de Rutas del Transporte Complementario, servicio público y particular.
- Se está generando una movilidad de peatones a lo largo de la Av. Circunvalar. Esto se debe en gran parte por la conexión que se generó entre el centro y la Circunvalar a través del puente de Ciudad Victoria.
- La actividad residencial no genera movilidad peatonal en comparación con la comercial y de servicios, pero de acuerdo con los parqueaderos existentes y las diferentes zonas de parqueo identificadas, la circulación vehicular juega un papel sumamente importante dentro de este territorio.
- La movilidad peatonal es de suma importancia para el sector, por su carácter de centralidad de comercio y servicios que en algunos puntos no se tienen en cuenta o se le agrede de alguna manera.

El sistema de movilidad de la Avenida Circunvalar aunque no se encuentra en malas condiciones requiere de un control por parte de las autoridades de transporte, debido a que algunos vehículos son estacionados en zonas prohibidas y algunas zonas azules entorpecen la movilidad evitando la circulación fluida en algunas calles en donde se genera congestión y se producen conflictos en los que los semáforos no son eficientes, así como la capacidad de parqueaderos no es suficiente para tan alta confluencia de la centralidad.

En cuanto a la movilidad peatonal es necesario intervenir los circuitos del eje de la avenida sobre los cuales no hay continuidad o se generan interrupciones por zonas de parqueo donde la solución apropiada es reubicarlas.

## Sistema de espacio publico

#### 8.4.4. Sistema de espacio público

Ilustración 66. PLANO 10. Tipo de superficies y espacio público actual.



Fuente: Elaboración propia.

##### 8.4.4.1. Propuestas de espacio público según UP3

La propuesta actual de la Unidad De Planificación número tres es de mejorar la calidad y cantidad del espacio público en la UP3, complementado por redes de movilidad y de equipamientos colectivos y una integración de áreas efectivas de suelos de protección a todo el sistema.

Al interior de la UP3, el sistema de espacios públicos se compone por elementos como la Avenida Circunvalar, en la cual se busca regular la zona identificada como Centralidad Comercial y de Servicios, permitiendo que estas actividades se desarrollen hasta la sección de antejardines, para lo que se definirán las condiciones de habitabilidad y los instrumentos para que los aprovechamientos sean equitativos, lográndose consolidar un eje central comercial y de servicios imagen de un nodo de gran jerarquía.

El sistema de espacios públicos de la UP3 se consolida con las siguientes acciones:

1. Consolidación Bulevar de la Avenida Circunvalar.

2. Diseño y construcción del parque Central “Nodo Monos” Avenida Circunvalar.
3. Consolidación parque la Enseñanza.

#### 8.4.4.2. Descripción del sistema actual

El sistema de espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por naturaleza, usos y afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.

El espacio público dentro del área estudio se conforma básicamente por un sistema de andenes que articula elementos urbanos así como piezas y los usos que se establecen alrededor de la dinámica comercial y de servicios, estos últimos generando gran afectación a dicho sistema.

#### 8.4.4.3. Elementos constitutivos del espacio público

Los elementos de encuentro y articulación urbana son todos elementos determinados por el Plan de Ordenamiento Territorial como los espacios públicos que se tienen en cuenta para la consolidación del sistema de Espacios Públicos Efectivos en el Municipio de Pereira. Entre estos espacios están los parques, las plazas, plazoletas y las zonas verdes ornamentales, escenarios deportivos, entre otros.

##### 8.4.4.3.1. Andenes

En el sector definido no se identifica un sistema peatonal claro. El eje de gran importancia peatonal y principal elemento articulador de los parques existentes, coinciden claramente con el sistema vehicular principal. Este eje peatonal se caracteriza por no contar con un sistema homogéneo de andenes; por el contrario se configuran como zonas discontinuas causadas por las configuraciones urbanísticas que no proporcionan un paramento continuo debido a que cada una de las edificaciones resuelve su perfil respondiendo a necesidades propias de la manzana y no a la conformación de un sistema uniforme y continuo.

Por otra parte, este tipo de conformaciones, además de no permitir una lectura clara del sistema peatonal, tampoco cumplen con lo establecido en el decreto 1538 de 2005, con respecto a las condiciones óptimas de accesibilidad para los discapacitados.

**Ilustración 67. Andenes Avenida Circunvalar. Ilustración 68. Andenes Avenida Circunvalar.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

#### 8.4.4.3.2. Antejardines

El sector analizado posee zonas en donde la sección consolidada por zonas de antejardines oscilan entre los 2 y 4 metros aproximadamente. Característica que le ha permitido a esta zona consolidarse como un eje de comercio y servicio que hacen uso de los antejardines para el desarrollo de las actividades propias de estos usos. La Avenida circunvalar es de gran importancia ya que las actividades comerciales y de servicios desarrolladas en las edificaciones, se extienden hasta los antejardines convirtiéndose este eje de ciudad en uno de los más consolidados.

**Ilustración 69. Antejardines Avenida Circunvalar. Ilustración 70. Antejardines Avenida Circunvalar.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

La Avenida Circunvalar, tiene un gran potencial para la unificación de este perfil como un eje que permita la consolidación de una plataforma de espacio público desde la fachada hasta la zona de amoblamiento.

#### 8.4.4.3.3. Bulevar

Este concepto se hace presente en el eje lineal de la Avenida Circunvalar en donde se hacen presentes los usos de comercio y servicios, como el resultado de la extensión del Centro Tradicional; el efecto de esta situación es el eje de la carrera 13 con una serie de establecimientos que desarrollan su actividad en el primer piso y que además crean una extensión del uso hasta el antejardín.

Esta tendencia presente, está acompañada por una sección compuesta por zona verde andén y antejardín con secciones que oscilan entre los 4 y 5.5 metros lo que le permite funcionar como un bulevar comercial y de servicios, acompañado por amoblamiento urbano y arborización de grandes proporciones.

#### 8.4.4.4. Elementos de articulación urbana

##### 8.4.4.4.1. Parque La Rebeca

#### ILUSTRACIÓN 60 y 61. Parque la Rebeca.



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

El Parque La Rebeca, tiene un área total de 507 m<sup>2</sup>, actualmente es reconocido como lugar de encuentro, tanto para los habitantes de la UP, como para la ciudad

en general, es un espacio subutilizado ya que la mayoría de su área está destinada al uso ornamental. Dentro de las problemáticas evidenciadas en el parque, está la falta de mobiliario, la poca accesibilidad por parte de los usuarios ya que la bordea una zona de permitido parqueo e invasión de ventas informales sobre el andén.

#### 8.4.4.4.2. Parque Popular Modelo

Más que un parque puede considerarse como una zona verde ornamental debido a la falta de amoblamiento urbano para prestar un servicio más allá del paisaje; es un espacio subutilizado, en el que su área total de 337,2 m<sup>2</sup>, podría prestar un mejor bienestar a los habitantes del barrio Popular Modelo.

#### Ilustración 71. Parque Popular Modelo.



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

#### 8.4.4.4.3. Plazoleta El Prometeo

La Plazoleta reconocida comúnmente como el Prometeo, consta de 410,5 m<sup>2</sup> los cuales fueron donados al Municipio de Pereira en el año 1966 para la conservación del monumento y dos murales como “Homenaje a los Fundadores”.

**Ilustración 72. Plazoleta Prometeo.**



**Ilustración 73. Nodo de Monos.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

#### 8.4.4.4. Nodo de Monos

Constituida por el trazado vial de la Avenida Circunvalar y las vías internas hacia el barrio Alpes esta zona verde de 92 m<sup>2</sup> forma parte de un área identificada como uno de los nodos que tiene la Avenida Circunvalar. En este punto convergen diferentes actividades comerciales y de servicios que se desarrollan tanto en el día como en la noche, en especial éste ultimo en el que convergen gran cantidad de vehículos particulares para disfrutar de las actividades de bares de este punto; generando allí conflictos viales por la falta de espacios para el debido parqueo. Estas características presentes en torno a este espacio le dan valor agregado y posibilidades de estudiar un proyecto de alto impacto, como respuesta a las necesidades creadas por usos localizados allí.

#### 8.4.4.5. Conclusiones generales

- El sistema de espacios públicos del área estudio no está constituido como tal, es una zona con pocos espacios para el goce y disfrute, donde los espacios existentes no cuentan con la dotación necesaria ni las cualidades óptimas para el sistema.
- El alto impacto generado por los usos de comercio y de servicios debe ser problemas solucionados a través la plataforma de espacios públicos.

- Se deben tener en cuenta aquellos espacios que existen, que están bien localizados para mejorar sus condiciones a través de mobiliario urbano y mejoramiento de su infraestructura o diseño en su defecto.

La generación de espacios públicos no debe ser para cumplir con un indicador, sino más bien el tener en cuenta todo el análisis realizado en el diagnóstico para formular espacios eficientes correspondientes a las necesidades reales, creando espacios de uso mixtos cuya característica sea la eficiencia más que la extensión, que respondan a una población allí establecida.

Propuestas de la UP3 como la consolidación Bulevar de la Avenida Circunvalar y el diseño y construcción del parque central “Nodo Monos” Avenida Circunvalar; además de la regularización del espacio público serán tenidos en cuenta para la creación de los lineamientos formulación, el parque la Enseñanza no lo tenemos en cuenta ya que este punto no es el apropiado para desarrollar espacio público activo, además de que en su entorno el espacio público se desarrolla al interior de las unidades residenciales o en su defecto en el equipamiento educativo.

Espacios que sean de la gente y que junto con los usos del suelo respondan a la memoria colectiva de los transeúntes, habitantes y a la estructuración de los sistemas de equipamientos colectivos, movilidad y transporte.

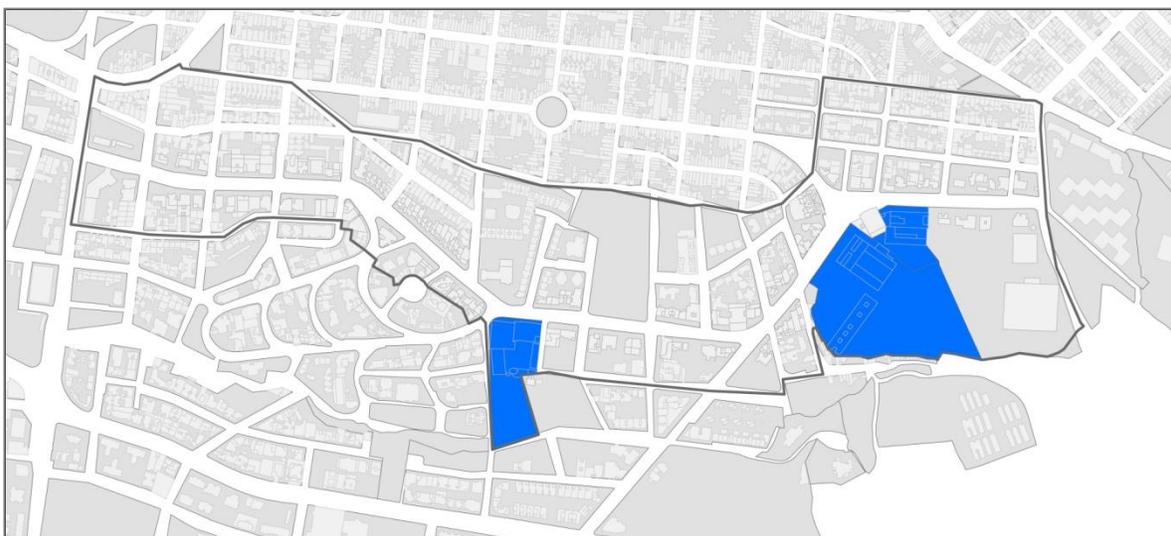
## **Sistema de equipamientos**

### 8.4.5. Sistema de equipamientos

#### 8.4.5.1. Descripción general del sistema

El sistema de equipamientos urbanos es el conjunto de espacios y edificios destinados a proveer a los ciudadanos servicios sociales de carácter formativo, cultural, de salud, deportivo y de bienestar social y prestar apoyo funcional a la administración pública de la ciudad; los equipamientos urbanos están dirigidos a dotar a la ciudad de los servicios necesarios para articular las áreas residenciales con las demás actividades, así como a proveer el soporte social para lograr una adecuada calidad de vida integral en el conjunto de la ciudad. Los equipamientos pueden ser de carácter público, privado o mixto.

**Ilustración 74. Plano 11. Equipamientos Avenida Circunvalar.**



Fuente: Elaboración propia.

Criterios de clasificación de los equipamientos colectivos:

- a. Por sus formas de propiedad: público, privado y mixto.
- b. Por la finalidad del servicio que prestan: salud, educación, cultura, recreación, abastecimiento y transporte.
- c. La cobertura que ofrecen en relación con su localización: urbanos, sectoriales y locales.

Se generan con base al servicio prestado, de la siguiente manera:

- a. Educación.
- b. Cultura.
- c. Salud.
- d. Recreativo.
- e. Bienestar social y servicios urbanos.

#### 8.4.5.2. Decreto 778 de 2004

De acuerdo con lo establecido en el decreto 778 de 2004, por medio del cual se definieron las normas urbanísticas específicas para la Unidad de Planificación

Número 3 dentro de la Zona de Planificación Oriental, en la Avenida Circunvalar (Ejes estructurante tipo B) donde se busca el establecimiento de servicios y comercio de pequeña y mediana escala los equipamientos colectivos que no son permitidos y que presentan conflicto de usos son los siguientes:

Equipamientos Recreativos:

- Club del Comercio

Equipamientos Educativos:

- Colegio Compañía de María la Enseñanza

Los anteriores equipamientos existentes en este sector no se permiten sobre los ejes estructurantes debido a que presentan grandes impactos urbanísticos y ambientales, especialmente por ser de gran afluencia de personas.

#### 8.4.5.3. Clasificación según estatuto de usos del suelo

Los equipamientos dentro del estatuto de usos del suelo se clasifican en un grupo y 4 subgrupos de la siguiente manera:

Uso De Equipamientos (E):

- De escala de vecindario y de barrio (E1)
- De escala comunal o sector (E2)
- De escala urbana o municipal (E3)
- De escala metropolitana o regional (E4)

Los equipamientos de escala urbana o municipal y los de escala metropolitana o regional (ES6) se clasifican dentro del grupo de usos especiales. Para este tipo de equipamientos se requiere de un parqueadero por cada 50 m<sup>2</sup> construidos.

Algunos de los equipamientos colectivos del sector, no poseen zonas para parqueo debido a que se desarrollan en edificaciones que fueron adecuadas para el uso de equipamientos y no construidas para dicho fin.

La siguiente es la clasificación y porcentaje de Equipamientos Colectivos existentes en el sector de acuerdo con su área:

- De escala de vecindad y barrio (E1): 0 %
- De escala comunal o sectorial (E2): 0 %
- De escala urbana o municipal (E3): 50%
- De escala Metropolitana o regional (E4): 50 %

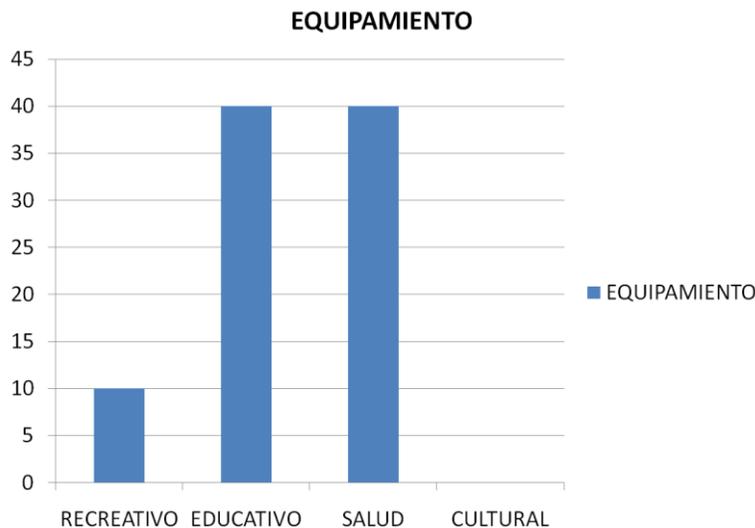
#### 8.4.5.3.1. Definiciones

- De Tipo Educativo: Comprenden los establecimientos dedicados a las actividades docentes correspondientes a los distintos ciclos definidos por la legislación vigente, Ciclo inicial preescolar, Ciclo básico: conformado por la primaria y secundaria, Ciclo técnico y profesional, conformado por los estudios técnicos, tecnológicos y universitarios. Así mismo comprende los establecimientos dedicados a los procesos de educación no formal, regulada por el estado y ofrecida por instituciones públicas y privadas en aprendizajes específicos, que implican procesos de menor duración y una mayor flexibilidad.
- De Tipo Recreativo: Constituidos básicamente por los espacios abiertos (aire libre) y los establecimientos relacionados con las actividades recreativas y de esparcimiento que desarrolla la población, como parques, plazas, coliseos, polideportivos entre otros.
- De Tipo Cultural: Comprende los establecimientos dedicados a las actividades culturales que realiza la población en espacios destinados para ellos, tales como salas de exposición, museos, bibliotecas, salas de lectura, salones de conferencias, auditorios teatros, salas de música entre otros.
- De Salud: Comprende los establecimientos dedicados a la orientación, prevención y prestación de servicios médicos y los complementarios que incluyen los servicios de urgencias, hospitalización y cirugía.
- De Asistencia y Protección Social: Comprende los establecimientos dedicados a las actividades de alojamiento, protección y apoyo, prevención y asistencia en salud a las poblaciones vulnerables, tales como: Ancianatos, casas de paso, etc.

- De Seguridad: Está constituido por los establecimientos dedicados a la protección de la ciudadanía, así como las instituciones de seguridad y defensa, tales como bomberos, policía y afines.
- De Transporte: Son los establecimientos dedicados a la prestación servicios de apoyo a todo el sistema de movilidad municipal.
- De Tipo Gubernamental: Comprende las sedes vinculadas con los servicios del estado del nivel nacional, departamental, municipal o local, no incluidos dentro de otro uso de equipamiento.
- De Abastecimiento: Son los establecimientos dedicados al acopio y comercialización de productos agrícolas y similares tales como plazas de mercado, centrales comercializadoras de alimentos, centrales de abasto entre otras.

#### 8.4.5.4. Equipamientos colectivos

Ilustración 75. Grafico 1. Equipamientos colectivos



Fuente: Elaboración propia.

#### 8.4.5.4.1. Equipamientos educativos

Ilustración 76. Colegio La Enseñanza.



Ilustración 77. Colegio La Enseñanza.



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

Son 3 instituciones no oficiales que brindan educación desde preescolar hasta el grado 11, estas son: Colegio Americano, Colegio Compañía de María Enseñanza y la Fundación Gimnasio Pereira; instituciones de más de 10 años de funcionamiento, excepto el Colegio Americano que nació como complemento a la iglesia.

Utilizando como criterio el área para la determinación de la escala del equipamiento, La Enseñanza y el Gimnasio Pereira son de carácter metropolitano, lo que coincide con las zonas de donde provienen los usuarios.

Las tres instituciones se localizan sobre vías vehiculares, el Colegio Gimnasio Pereira y el Colegio compañía de María la Enseñanza sobre el eje estructurante Av. Circunvalar. Sólo el Colegio La Enseñanza genera conflicto vial por la ocupación de vehículos escolares y particulares que utilizan las instalaciones del colegio y de la iglesia.

#### 8.4.5.4.2. Equipamientos de recreación

Este tipo de equipamiento corresponde al 10% del total, se encuentran ubicados en la parte media de la Avenida Circunvalar, representado por: El Club del Comercio de cobertura municipal por la procedencia de los usuarios.

**Ilustración 78. Club del Comercio de Pereira.**



**Ilustración 79. Club del Comercio de Pereira.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

En este se desarrollan diferentes unidades deportivas, con diversidad de disciplinas y actividades para diversos grupos etéreos, en un buen estado con respecto a las instalaciones y escenarios deportivos, este es de carácter privado.

#### 8.4.5.4.3. Equipamientos de salud

**Ilustración 80. Sede Saludcoop.**



**Ilustración 81. Clínica Comfamiliar Risaralda.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

El 40% del total de equipamientos corresponde a los de salud, y están representados por: La clínica Comfamiliar y clínicas de servicios especializados.

Se encuentran ubicados en el sector de la Circunvalar, localizados sobre la Av. circunvalar y calles alternas.

Posee una cobertura Municipal de acuerdo con la procedencia de los usuarios. Este equipamiento es de carácter privado, con un nivel de atención de 1 y 4, cubriendo la demanda de servicios básicos y de alta complejidad respectivamente, en cuanto a urgencias, hospitalización, consultas y cirugías, en cuanto a la Clínica Comfamiliar.

Estas actividades se desarrollan en edificaciones aptas para el uso. Aunque no presentan déficit en cuanto a la capacidad con respecto a la cobertura de población atendida, la Clínica Comfamiliar tiene planteado expandir su consulta externa especializada en el lote contiguo.

El sector de la Circunvalar es el que presenta mayor cantidad de servicios de salud especializado complementando las funciones de estos equipamientos, la mayoría son privadas y de cobertura municipal, entre estas encontramos: Centro de medicina nuclear, Clínica de Oncólogos, Clínica de Fracturas y Fracturas, Clínica los Alpes, Centro de especialistas CAT, Cedicaf entre otros.

#### 8.4.5.4.4. Equipamientos culturales

El sector no contiene específicamente un equipamiento de tipo cultural, más bien se generan otras actividades de tipo cultural como la denominada “la cuadra”, donde se presentan diversas exposiciones de arte el primer jueves de cada mes, sin embargo no se realizan en una instalación física definitiva.

#### 8.4.5.5. Conclusiones generales

Los equipamientos que tienen presencia en el sector son de escala urbana o municipal en un 50%, mientras el 50 % restante son de escala metropolitana o regional, dentro de los cuales se encuentran equipamientos recreativos, educativos y de salud.

Es claro que la tendencia del sector se consolida como un área especializada en servicios de salud y grandes superficies comerciales, principalmente de carácter municipal y metropolitano, debido en parte, a las características atípicas de la población que desarrolla un tipo de vida al interior “cerrada” y aislada donde las

principales actividades, en cuanto a salud, recreación y educación, las cubren por fuera de la unidad, y las necesidades culturales las satisfacen a través de herramientas como la Internet.

El 80% de los equipamientos existentes no presentan áreas de parqueo, lo cual genera conflictos en la circulación vehicular y peatonal, produciendo impactos negativos sobre las zonas aledañas; teniendo en cuenta que el 86% de los equipamientos educativos genera un movimiento de población importante y están localizados en áreas residenciales.

Los equipamientos en su totalidad se localizan sobre el eje estructurante que de acuerdo al decreto 778/2004 no pueden estar localizados allí, por lo tanto presentan conflicto de usos. El 40% corresponde a equipamientos educativos y el restante a equipamientos de recreación, entre los que encontramos algunos de gran importancia y reconocidos a nivel municipal: El Club del Comercio.

Debido a las características del sector, se puede decir que posiblemente la mayor parte de la población se recrea en unidades deportivas privadas dadas sus características socioeconómicas. La población estudiantil cubre sus necesidades de recreación en los centros educativos a los que acuden.

Debido a la inexistencia de equipamientos de seguridad se hace necesaria la creación de éstos como complemento a los espacios públicos y zonas recreativas con el fin de generar un mayor sentido de pertenencia.

## Usos del suelo

### 8.4.6. Usos del suelo

#### 8.4.6.1. Descripción general del sistema

Este sector ha venido sufriendo transformaciones en cuanto a los usos del suelo, presentándose mutaciones en su función residencial para mostrarse como un sector comercial con alto contenido de actividades lúdicas diurnas y nocturnas, generadas en un principio en el sector de Invico y Prometeo, pero que hoy se extiende con gran fuerza a lo largo del mismo. Sin duda se convertirá en un apoyo esencial para la consolidación del centro tradicional y la revitalización del espacio público que poco a poco se ve afectado por el mercantilismo desmedido.

Estos procesos actuales generan gran inconformidad de la población residencial que se encuentra en el sector, ya que toda esta dinámica cada vez desplaza esta comunidad hacia otros sectores de la ciudad (a las afueras), alquilando sus viviendas para seguir promoviendo toda esta serie de actividades. Se reconoce la articulación desde el centro con la Avenida Circunvalar en cuanto al sistema peatonal, por medio de la zona de San José, sector en el cual ofrece actividades como centros comerciales, hoteles, equipamientos y servicios religiosos; este tipo de dinámica se refleja a lo largo de la Avenida Circunvalar, la cual se potencia como centralidad lineal de apoyo al centro tradicional.

#### 8.4.6.2. Análisis de los usos existentes

El análisis de los usos de suelo se llevó a cabo por piso, para efectos de establecer una tendencia detallada de ocupación del suelo dentro del área estudio.

**Ilustración 82. Cadro 2. Resumen de Usos Avenida Circunvalar.**

USOS	TOTAL	%
RESIDNECIAL	65	20
COMERCIAL	154	47
SERVICIOS	92	28
EQUIPAMIENTO	10	3
INDUSTRIA	0	0
ESPECIALES	0	0
LOTE	2	0.61

Fuente: Elaboración propia.

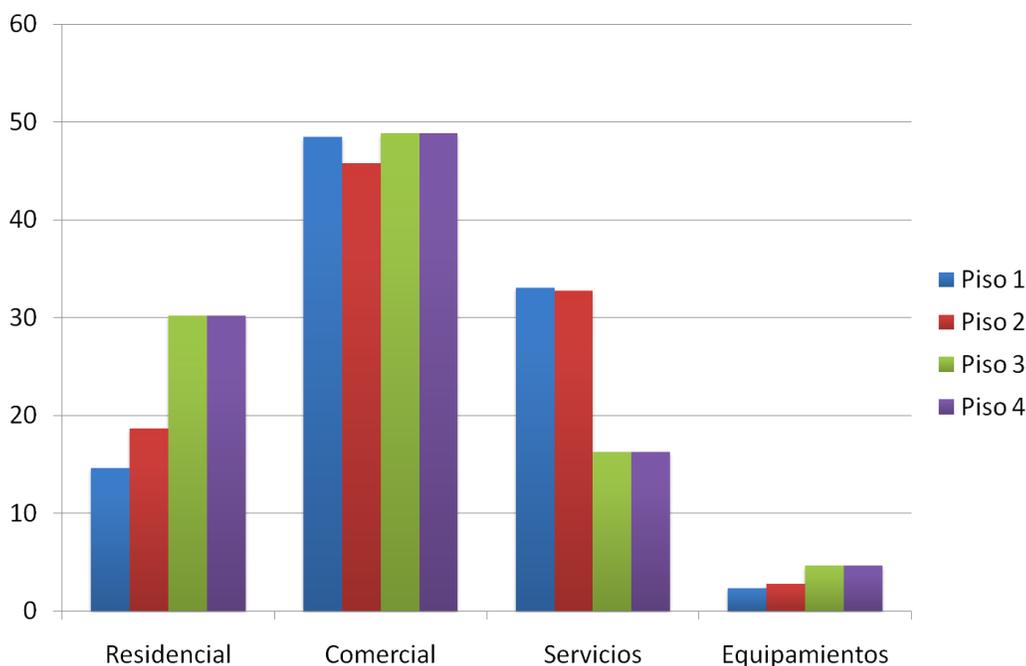
Se observó que el uso predominante es el comercial, puesto que la mayoría de las edificaciones del sector son viviendas modificadas con fines mercantiles. El análisis realizado fue con base en las disposiciones del estatuto de usos del suelo; es importante aclarar que en el acuerdo 18 de 2000 la clasificación de usos se hacía de una manera nominal, ahora es por medio de los impactos en el cual se clasifica si el uso pertenece a un nivel 1 o 5. Esta clasificación, solo se reconoce como grupo al que pertenezca (residencial, comercial, servicios, equipamientos, industria, usos especiales).

**Ilustración 83. Cuadro 3. Usos del suelo Avenida Circunvalar.**

USOS	PISO 1						PISO 2					PISO 3	PISO 4 O MAS
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5		
RESIDENCIAL	19						20	5				13	8
COMERCIAL	63	26	6	3	3	2	49	13	2	3	2	21	3
SERVICIOS	43	4	1	1			35	1	1			7	1
EQUIPAMIENTOS	3						3					3	
INDUSTRIA													
ESPECIALES													
LOTES	2												

Fuente: Elaboración propia.

**Ilustración 84. Grafico 2. Usos del suelo Avenida Circunvalar.**



Fuente: Elaboración propia.

Como conclusión del análisis de intensidad de usos, se puede decir que el uso residencial es el que tiene mayor presencia dentro del sector, ya que desde el primer piso ocupa el 30% de los predios y de ahí en adelante va aumentando en los pisos superiores hasta el 79%, siendo así un sector con una vocación residencial, a pesar de las fuertes dinámicas comerciales y de servicios en los primeros pisos de este territorio.

En segundo lugar de intensidad, se encuentra el uso de servicios, los cuales son muy predominantes en los primeros 3 pisos y de ahí en adelante, se especializa en servicios de hospedaje (Hotel Meliá) y servicios médicos (Clínica Oncológica), con un porcentaje del 8.76%.

#### 8.4.6.3. Tipología de los edificios donde se desarrollan los usos comerciales y de servicios

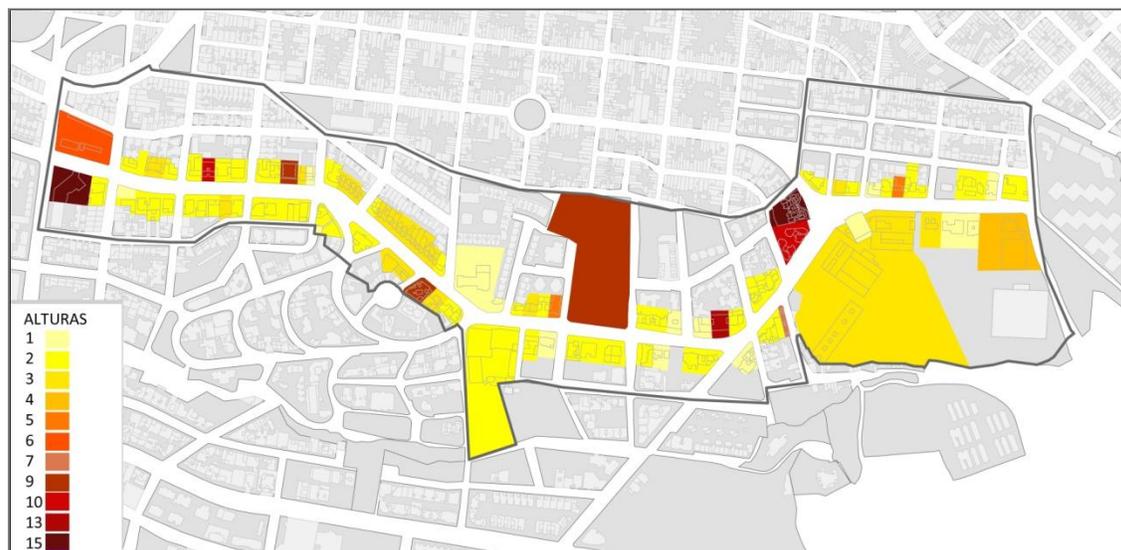
Se identificaron los usos de suelo, igualmente se estableció si las actividades se desarrollaban en edificaciones diseñadas para tal fin o en inmuebles con otra destinación que han sido acondicionados. Con esta información se ha logrado establecer que en el sector de La Circunvalar se ha presentado un fenómeno de mutación de usos de suelo pero acondicionando los inmuebles que existían originalmente para el desarrollo de la nueva actividad, como consecuencia de la dinámica económica que se viene presentando a lo largo de la Avenida Circunvalar. Al analizar este hecho, se ha podido establecer que se presenta como consecuencia del elevado valor del suelo en la zona, donde resulta de mayor rentabilidad acondicionar una edificación que demolerla para construir una nueva y sobre todo para usos comerciales.

**Ilustración 85. Edificios con plataforma comercial. Ilustración 86. Edificios con plataforma comercial.**



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

**Ilustración 87. Plano 11. Alturas de las edificaciones.**



Fuente: Elaboración propia.

Igualmente los nuevos proyectos localizados sobre la Avenida Circunvalar se enfocan en la generación de locales comerciales con una altura máxima de dos pisos, dejando a un lado la construcción de vivienda en altura con plataformas comerciales; en fin, esto se traduce en la apropiación del primer piso de ciudad como un elemento de generación económica para el sector, reforzando el concepto de apoyo al centro tradicional.

#### 8.4.6.4. Usos que generan impacto

Dentro de esta tipología de actividad, se pudo establecer a su vez, que en la zona existen cerca de 34 establecimientos de diversión y esparcimiento con venta y consumo de licor, que son los que han generado mayor impacto sobre la vivienda, los cuales deberán ser sujetos a una reglamentación específica de funcionamiento. Dichos usos se localizan principalmente a lo largo de la avenida, carecen de un manejo de ruido que ha conducido a que éste se propague en un amplio radio de acción y por consiguiente generado conflictos con el uso residencial. De igual manera, algunos de los restaurantes del sector, no poseen un manejo adecuado de olores, trayendo como consecuencia su propagación por todo el sector, los cuales se debe buscar la vinculación con la nueva normatividad exigida por el estatuto de usos del suelo, con el fin de regular su funcionamiento.

Ilustración 88. Circunvalar Plaza.

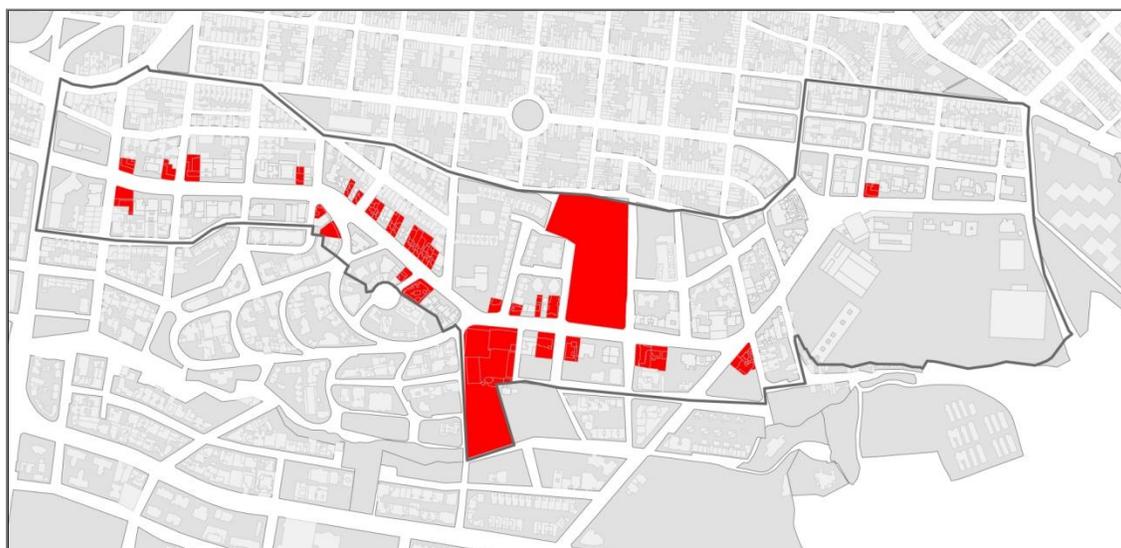


Ilustración 89. Yii Bar.



Fuente: Restrepo L. 2011. Archivo Fotográfico personal.

#### PLANO 12. Usos de alto impacto.



Fuente: Elaboración propia.

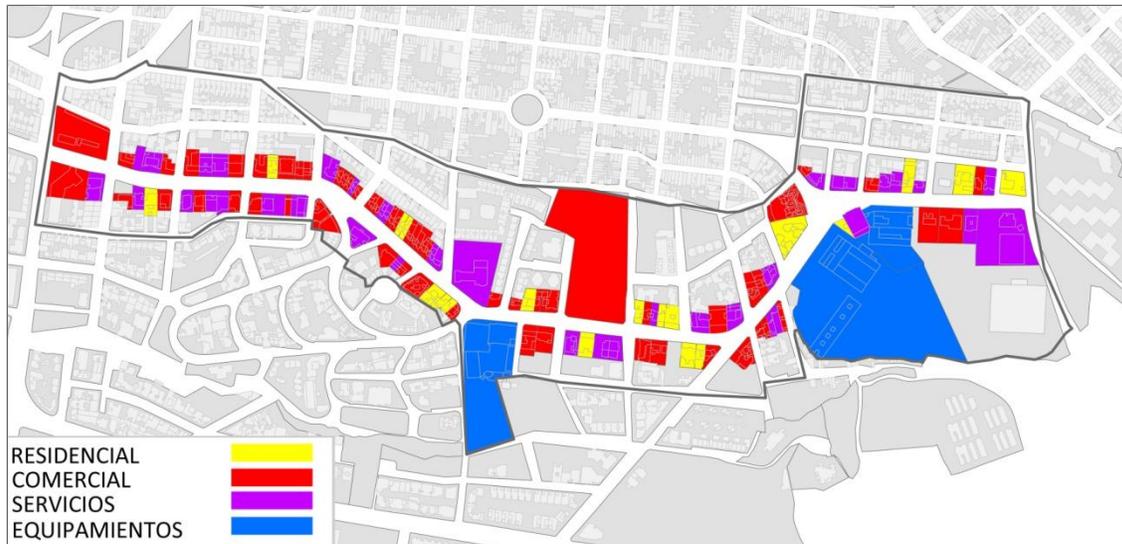
#### 8.4.6.5. Localización de los distintos usos del suelo existentes en el sector

A continuación se presentan los planos síntesis de usos de suelo existentes dentro del área estudio, los cuales se detallan por cada piso.

##### 8.4.6.5.1. Uso Piso 1

Es importante resaltar sobre la relación que presenta el primer piso en el territorio, ya que la dinámica que se presenta con el entorno es de una manera fuerte, sobre todo con el centro tradicional donde empiezan a traslaparse usos del mismo hacia este sector y empieza a tener una connotación semejante a las del centro de la ciudad.

**Ilustración 90. Plano 13. Uso piso 1.**



Fuente: Elaboración propia.

Residencial: 14.61%  
Comercial: 48.46%  
Servicios: 33.07%  
Equipamientos: 2.3%  
Espacio público: 0.76%

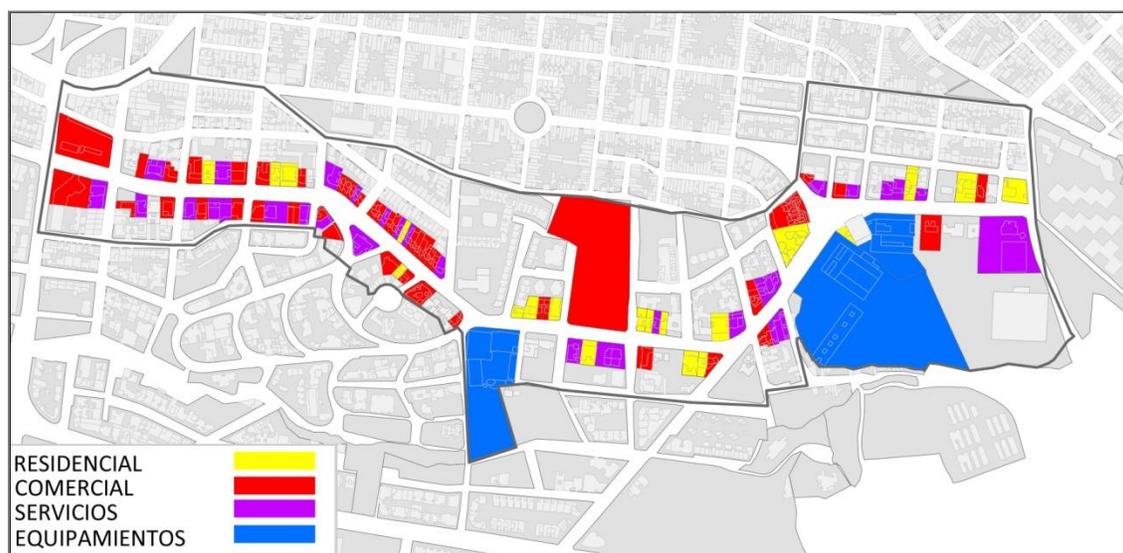
Es claro observar que el mayor porcentaje para la zona es comercial, se identificaron nodos a partir de los cuales estas actividades de comercio y servicios crecen y se propagan en lo largo del tramo de la Avenida.

#### 8.4.6.5.2. Uso Piso 2

Permanece una dinámica muy marcada de usos comerciales y de servicios sobre el eje vial. En cuanto al uso residencial en la zona Norte de la Avenida en donde el cambio de uso apenas se está evidenciando y de manera muy dividida.

Residencial: 18.69%  
Comercial: 45.79%  
Servicios: 32.71%  
Equipamientos: 2.80%

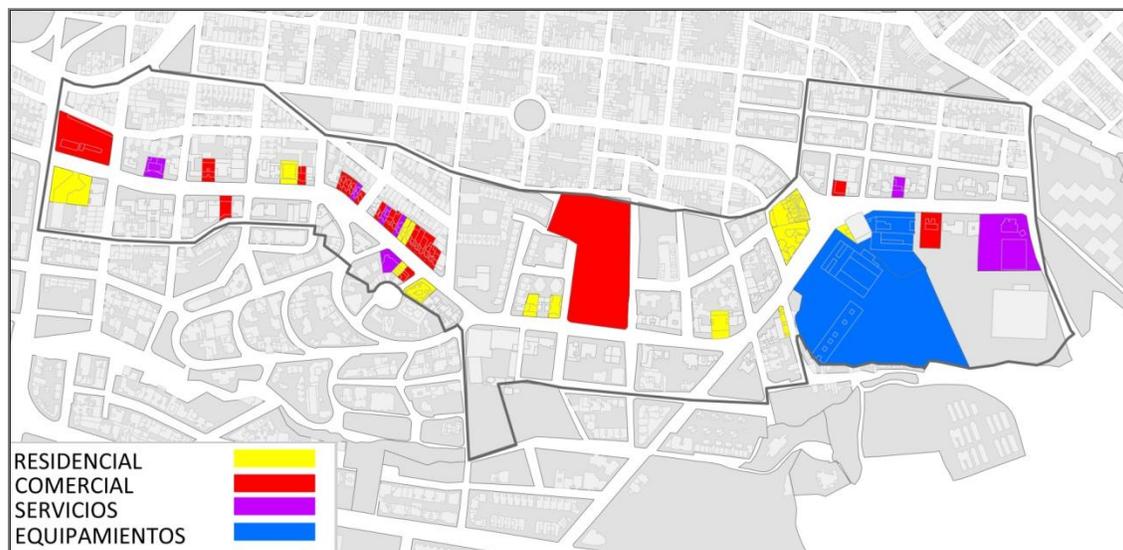
**Ilustración 91. Plano 14. Uso piso 2.**



Fuente: Elaboración propia.

### 8.4.6.5.3. Uso Piso 3

**Ilustración 92. Plano 15. Uso piso 3.**



Fuente: Elaboración propia.

En este plano se analiza el predominio de la zona residencial dentro de la zona en las edificaciones de más de 3 pisos, haciendo la salvedad de que el 52% de las edificaciones no superan la altura de dos pisos.

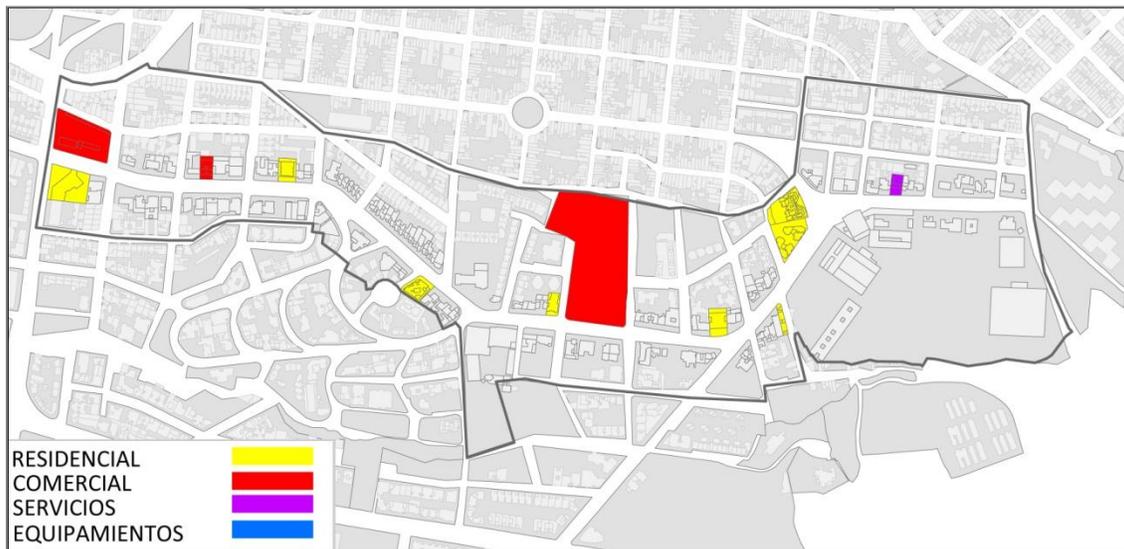
Residencial: 30.23%  
Comercial: 48.83%  
Servicios: 16.27%  
Equipamientos: 4.65%

#### 8.4.6.5.4. Uso Piso 4

Con respecto a este plano se puede evidenciar que el sector comprendido por el tramo de la Avenida Circunvalar, desde su cuarto piso predomina el uso residencial y en puntos específicos las grandes superficies comerciales.

Residencial: 30.23%  
Comercial: 48.83%  
Servicios: 16.27%  
Equipamientos: 0 %

**Ilustración 93. Plano 16. Uso piso 4.**



Fuente: Elaboración propia.

#### 8.4.6.6. Conclusiones generales

Existe un predominio del uso del suelo comercial en todo el eje de la Avenida Circunvalar en los dos primeros pisos y en los pisos superiores se desarrollan usos residenciales.

Los usos de servicios y comercio predominan a lo largo de todo el eje estructurante de la Avenida circunvalar.

Se está presentando un fenómeno de expansión de los usos de servicios, en los barrios periféricos al sector dada su cercanía con la Circunvalar, situación que está presentando un conflicto de coexistencia de usos, ya que están generando impactos negativos sobre el uso residencial y la funcionalidad urbana de la zona.

Se observa la necesidad de generar mecanismos que controlen la localización de usos de alto impacto sobre las zonas residenciales del sector, dado que en muchos casos no son compatibles con la vivienda y están propiciando la ocupación indebida del espacio público.

Dado que sobre la Avenida Circunvalar y el sector de Alpes se ha presentado un fenómeno de acondicionamiento de inmuebles para el desarrollo de nuevas actividades, se está presentando un fenómeno de utilización del espacio público como apoyo al desarrollo de dicha actividad, principalmente para la localización de parqueaderos, situación que hoy en día no posee mecanismos de control, ya que la norma vigente contenida en el decreto 778, no contempla normatividad específica que motive la provisión de parqueaderos para adecuaciones de edificios a nuevos usos. A este hecho se suma la poca oferta de establecimientos que ofrezcan el servicio de parqueo en altura, principalmente en la zona de Circunvalar, donde se concentran en mayor medida los usos comerciales y de servicios.

Los usos comerciales y de servicios, característicos de esta centralidad deben tener más control por parte de planes de implantación y mitigación, para aquellos que generan impactos urbanísticos.

Equipamientos colectivos y usos de gran impacto urbanístico deberán desarrollar los parqueaderos al interior de sus predios, ya que estos son los que están generando conflictos viales a causa de la falta de zonas de parqueo adecuadas.

#### 8.4.7. Conclusiones

A partir de los análisis anteriormente expuestos se puede concluir que la zona fue concebida para el desarrollo de viviendas unifamiliares para la clase alta de la ciudad, pero que con el transcurrir de los años y la aparición de nuevas tendencias de desarrollo inmobiliario, como consecuencia de los cambios en la estructura familiar y de los precios de la tierra, se ha transformado en un territorio óptimo para la construcción de multifamiliares, situación que ha generado severos conflictos en materia de vías y espacio público. En materia de espacio público, la zona aún adolece de escenarios para la recreación, así como los espacios para que se consolide La Avenida Circunvalar como el Bulevar planteado por la UP3, puesto que el espacio público actual no tiene muy en cuenta las dinámicas generadas en dicho sector.

De igual manera, las transformaciones no sólo se centran a las formas de habitación, sino también a los usos de suelo, ya que se ha visto un fuerte potencial de consumidores de servicios en los habitantes que allí residen, situación que ha motivado la localización de establecimientos comerciales y de servicios, principalmente sobre este eje estructurante, los cuales han venido desplazando la vivienda, por el alto impacto que ellos generan en materia de contaminación por ruido y en la ocupación del espacio público. Este hecho se contradice con la calidad de vida que dichos habitantes buscan, razón por la cual algunos de ellos, se están trasladando hacia la zona suburbana del municipio. Sin embargo, el uso que más predomina es el residencial, desde el tercer piso hacia arriba, el cual se desarrolla en apartamentos de edificaciones multifamiliares entre 5 y 18 pisos.

Las edificaciones de vivienda que hay en el sector poseen una plataforma de locales que propician la localización de comercio y servicios. Esta localización de comercio y servicios principalmente en la zona de la Circunvalar, le han impregnado un carácter de centralidad alterna al centro tradicional de la ciudad, a la que acuden personas de todo el municipio y de la región, proporcionándole una función de carácter municipal.

### 8.5. FORMULACIÓN

#### 8.5.1. Presentación general

El sector de la Avenida Circunvalar, se ha convertido en uno de los territorios más flexibles urbanísticamente en cuanto a la localización de actividades comerciales,

servicios, equipamientos de pequeña, mediana y gran escala, con una fuerte presencia de población de estratos 5 y 6 y sobre todo la gran dinámica constructiva que ha tenido en los últimos años, ha dado pie para la generación de empleo y desarrollo urbano.

En esta parte del trabajo se darán los lineamientos para ser considerados en la propuesta de revitalización y ordenación de la Avenida Circunvalar a partir de las condiciones y consideraciones dadas a partir del diagnóstico enfocando la propuesta de revitalización dentro de un carácter comercial y de servicios fortaleciendo el concepto de Bulevar.

**Ilustración 94. Usuarios involucrados a la propuesta.**



Fuente: Elaboración propia.

Como conclusión del diagnóstico se evidencian algunos aspectos generales en los sistemas abordados dentro de la Avenida Circunvalar:

- Los espacios recreativos se consolidan al interior de los conjuntos cerrados.
- Es evidente la necesidad de espacios públicos que se adapten para el día y la noche, en la Avenida Circunvalar.
- Hay saturación en las vías por el alto flujo vehicular en horas pico en la Av. Circunvalar.
- Se presencia una fuerte movilidad de peatones a lo largo de la Av. Circunvalar; debido en gran parte a la conexión que se generó entre el centro y la Circunvalar a través del puente peatonal de Ciudad Victoria.

- Las actividades de servicios del sector están causando un fuerte impacto, expandiéndose hacia zonas residenciales.
- La Avenida Circunvalar se conforma como una centralidad, la cual alberga principalmente servicios, algunos de ellos sucursales de los que se localizan en el centro.
- Se observa la necesidad de generar mecanismos que controlen la localización de usos de alto impacto sobre las zonas residenciales del sector, dado que en muchos casos no son compatibles con la vivienda y propician la ocupación indebida del espacio público.

#### 8.5.1.1. Lineamientos de formulación

- Consolidar la centralidad de la Av. Circunvalar como punto de encuentro y referencia del municipio para la satisfacción de necesidades de comercio y servicios, caracterizándola como una zona de encuentro, esparcimiento e interacción social.
- Consolidar la visión comercial y de servicios del municipio generando las condiciones adecuadas para la generación de equipamientos y servicios públicos, sociales y comunitarios que atiendan la gama de necesidades de seguridad, de educación, de salud y financiera de la comunidad.
- Fortalecer los nodos (en el sector de San José, Alpes y la Rebeca) como puntos estratégicos de oferta de servicios y comercio de carácter municipal, atendiendo las necesidades de espacio público y parqueo necesarias para el adecuado funcionamiento de dichas actividades.
- Articular los equipamientos existentes en la centralidad a través de plataforma vial y de espacios públicos generados en todo su recorrido.
- Fomentar el uso de sistemas de movilidad alternativa para descongestionar y reducir los flujos vehiculares actuales dentro del sector.

- Establecer una plataforma integral para el peatón generando espacialidades públicas caracterizadas por el ámbito del tramo en el que se proyecta.
- Generar un ensamble de piezas urbanas asumiendo la primacía de espacio público como agente prioritario.

#### 8.5.1.2. Estrategias

- Articulación de los equipamientos existentes, a través de la creación de un sistema de espacios públicos sobre la Avenida Circunvalar.
- Generación de áreas de parqueo en los nodos municipales de Los Alpes y La Rebeca.
- Generación de equipamientos recreativos complementarios al espacio público en el sector del Barrio Popular Modelo.
- Implementación de una plataforma de espacio público que amortice los impactos generados por usos comerciales y de servicios, homogeneizando el espacio público.
- Regularización de los establecimientos de alto impacto, generando lineamientos que minimicen la contaminación atmosférica generada por estos.
- Establecer una norma que impida el desarrollo de usos residenciales uni y bifamiliares, así como solo permitir el desarrollo de este uso en tipologías edificatorias en altura con plataforma comercial.
- Disminuir la primacía del vehículo dentro del eje y darle mayor importancia al peatón disminuyendo la sección de la calzada existente además de convertir La Avenida Circunvalar en un solo sentido vial.

### 8.5.2. Formulación de la propuesta

Ilustración 95. Factores inherentes a la formulación de lineamientos.



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 96. Visión nocturna de la Avenida Circunvalar.



Fuente: Elaboración propia.

Se define como un corredor de comercio, servicios y equipamientos articulados por el sistema peatonal de espacio público en todo su recorrido, iniciando en el parque la Rebeca (ubicado en el acceso al Colegio La Enseñanza), concebido como el remate oriental de la centralidad y culminando en el nodo San José que presenta una conexión peatonal directa con Ciudad Victoria y la Gobernación.

El área total de la centralidad es de 352.000 m<sup>2</sup> aproximadamente y el área de su zona de influencia es de 70.800 m<sup>2</sup> aproximadamente. Esta área de influencia funciona como amortiguadora entre el paso de actividades netamente comerciales y de servicios al uso residencial; en ella se podrán generar usos residenciales mixtos.

**Ilustración 97. Visión diurna avenida Circunvalar.**



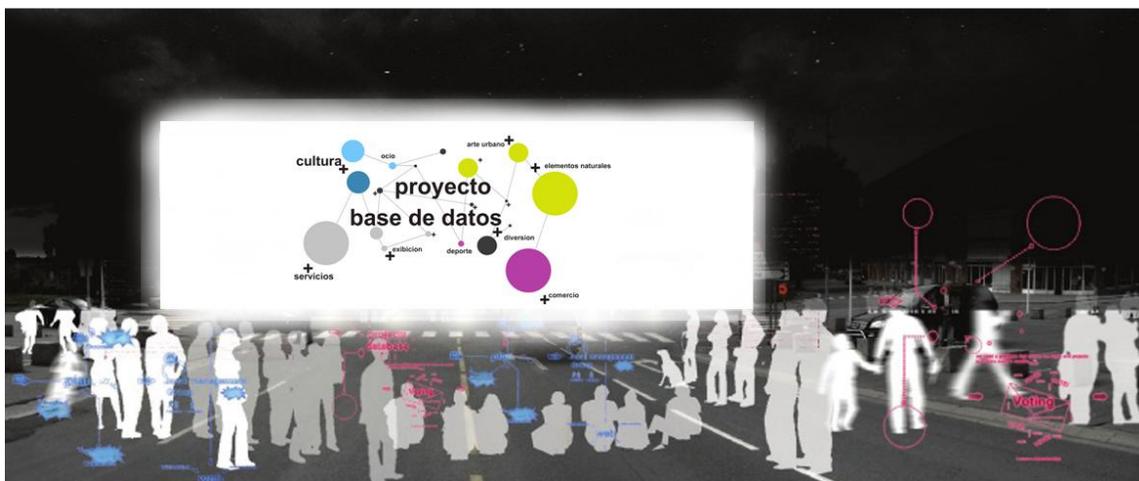
Fuente: Elaboración propia.

En esta centralidad municipal se localizan los principales comercios, servicios y equipamientos de la zona oriental de la ciudad, debido a que se consolida como un área adyacente respecto al centro de la ciudad, con características muy similares en cuanto a usos, permitiendo la descentralización de actividades en la ciudad. Sin embargo los equipamientos existentes no se encuentran articulados, ya que se observa una discontinuidad del sistema de espacios públicos debido a conflictos de movilidad vehicular y peatonal, causados principalmente por la ausencia de zonas de parqueo al interior de los servicios, comercios y equipamientos, y de parqueo permitido sobre el eje de la Avenida Circunvalar y sus nodos, donde se concentran grandes masas de población.

Sumado a esto, el 50% de los equipamientos existentes dentro de la centralidad son de cobertura Municipal, y a pesar de esto no cuentan con áreas de espacio público que permita contener y dar continuidad a la movilidad de la población que se desplaza hacia los mismos. Debido a esto se evidencia la necesidad de integrar

los equipamientos existentes con la generación de un sistema de espacios públicos que logre mejorar la accesibilidad y la movilidad; esta solución se da a partir de la ampliación del espacio para peatones, la implementación de una ciclo ruta que soporte un sistema alternativo de transporte, y la creación de soluciones peatonales en algunos tramos del eje de la Avenida circunvalar.

**Ilustración 98. Visión recreación nocturna Av. circunvalar.**



Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte se determinan zonas para la solución de parqueos al interior de edificaciones de uso exclusivo para esta actividad, en áreas que se encuentren en directa relación a los nodos donde se presenta la mayor demanda de este servicio y con accesos sobre vías secundarias con el fin de reducir los conflictos vehiculares.

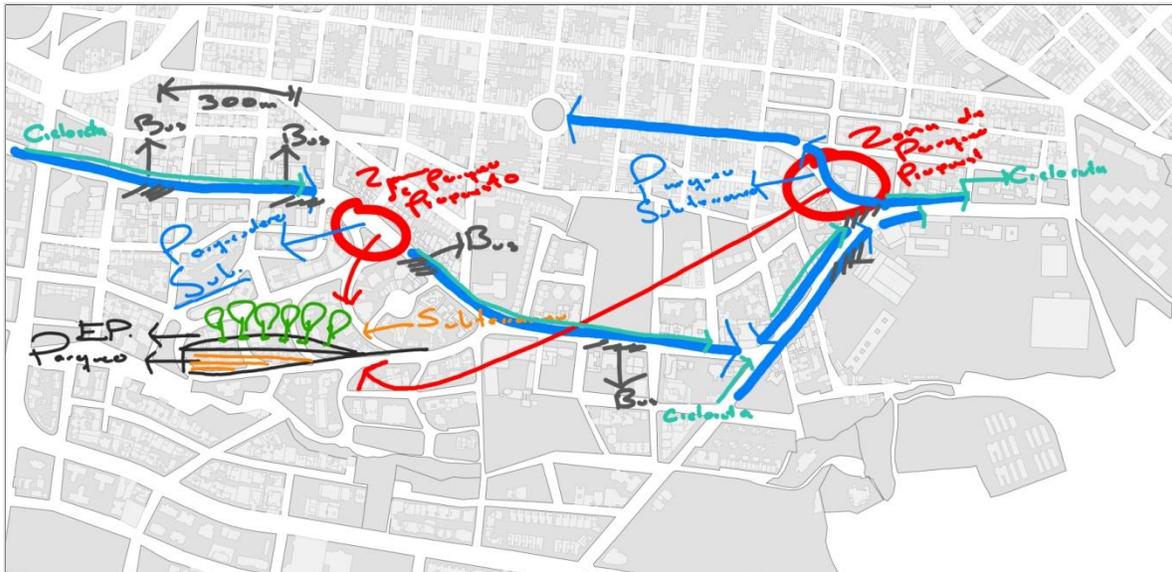
La consolidación del rol actual de la centralidad como un sector de comercio y servicios a través de la regulación de usos del suelo, es necesaria para dar continuidad a los sistemas de espacio público y movilidad, ya que potencian la conformación del eje de la Av. Circunvalar como Bulevar (propuesta generada para el sistema de espacios públicos) garantizando la apropiación del espacio por parte de la población y la accesibilidad a los equipamientos y servicios existentes.

## Sistema de movilidad

### 8.5.2.1. Sistema de movilidad

#### 8.5.2.1.1. Sistema de movilidad vehicular

Ilustración 99. Esquematación propuesta movilidad Bulevar Circunvalar.



Fuente: Elaboración propia.

Es necesario generar y reubicar las zonas de permitido parqueo en el sector comercial de la Avenida Circunvalar, para lo cual se recomienda redefinirlas de acuerdo a la estructura vial propuesta, ya que es vital que en las vías arterias y colectoras importantes para la movilidad a nivel de ciudad, no existan ni se compartan zonas de permitido parqueo, localizadas sobre vía pública, con el fin de alcanzar estándares de eficiencia vial.

La movilidad vehicular sobre el eje de la Avenida Circunvalar, se da principalmente en sentido oriente-occidente y viceversa, igual que de manera peatonal estableciendo vínculos con Ciudad Victoria y Egoyá; sin embargo la totalidad de la avenida no cuenta con andenes adecuados ni pasos peatonales seguros. El sector evidencia graves conflictos vehiculares por la ocupación de vías debido a la inexistencia de zonas de parqueo.

Para garantizar un eficiente sistema de movilidad peatonal y vehicular, se disminuirá la sección de la calzada de la Avenida Circunvalar, a la mitad, y el flujo

que se logra sacar se enviara por la carrera 12 hasta unirse con el nodo de la Rebeca.

#### 8.5.2.1.1.1. Necesidades Viales

##### 8.5.2.1.1.1.1. Intersección Circunvalar con Avenida Juan B. Gutiérrez

En observaciones de campo realizadas , se concluyó que la dimensión actual de la glorieta y los carriles que a ella convergen y divergen, no cuentan con las longitudes y distancias mínimas de entrecruzamiento, lo que conduce a la presencia de maniobras forzadas e inseguras que incrementan la probabilidad de accidentes y riesgos para los conductores que por ella transitan. También se evidenció la consolidación de edificaciones en el sector, lo que limita la inclusión de una glorieta con área suficiente para garantizar un flujo vehicular apropiado.

La intersección propuesta consta de un diámetro en la isla central de 13.6 metros, estas se acompañan de la presencia de islas en las vías que convergen y divergen, con el fin de garantizar seguridad en la intersección y canalizar el flujo vehicular, así como una adecuación en los radios de curvatura para el acceso al anillo rotatorio, que mejoran sustancialmente las condiciones de maniobrabilidad y visibilidad, disminuyendo por ende los conflictos vehiculares.

#### 8.5.2.1.1.2. Regulación De Las Zonas De Parqueo

A partir del estudio de campo se identificaron zonas de conflicto con respecto a las zonas de parqueo, las cuales se caracterizan por la cercanía a puntos de referencia ampliamente consolidados.

##### 8.5.2.1.1.2.1. Zona parque la Rebeca

En esta zona se presentan espacios autorizados por la Secretaria de Planeación Municipal los cuales presentan una capacidad aproximada de 60 vehículos, sin embargo 180 vehículos aproximadamente ocupan la vía pública en zonas no marcadas o no autorizadas.

Se recomienda en este estudio incrementar la presencia de vigilancia y control por parte de la Secretaria de Transito y Transporte, para evitar el estacionamientos en zonas no aptas.

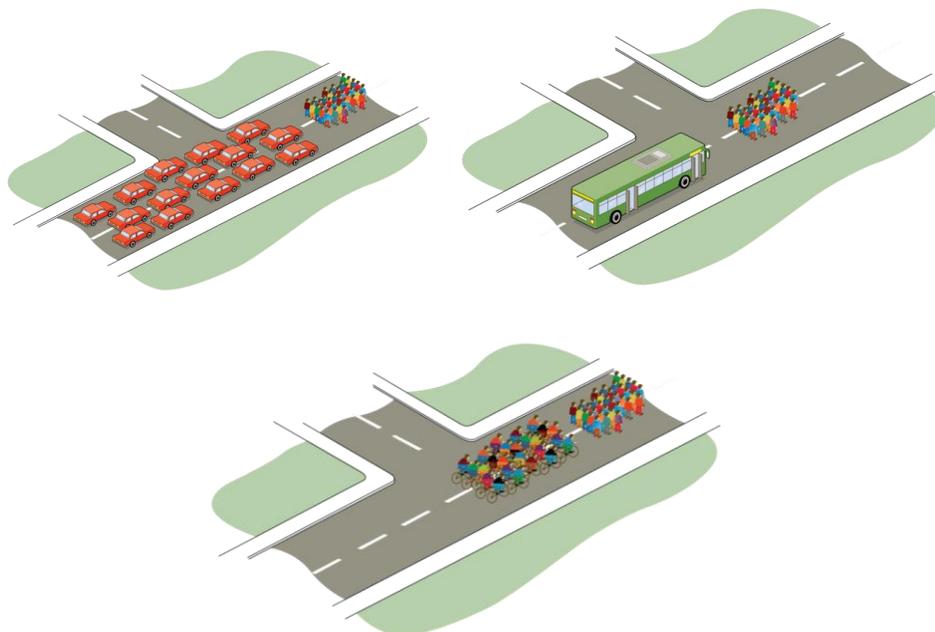
#### 8.5.2.1.1.2.2. Zona de plazoleta Monos

Este es un sector conformado especialmente por establecimientos de comercio y de servicios, caracterizado por una presencia significativa de vehículos en las horas de la noche y los fines de semana, superando totalmente la capacidad para el estacionamiento o parqueo de cada uno de los locales que prestan dichos servicios, por ello en este estudio se recomienda que la Secretaría de Transito y Transporte, entidad encargada del control y regulación, incremente sus instrumentos de control, con el fin de sancionar y prohibir que se siga presentando esta situación.

#### 8.5.2.1.1.3. Estructura Movilidad Alternativa

El objetivo de las ciclo vías es optimizar la calidad de vida de la mayoría de la población así como en una ciudad el uso de valores escasos como: medio ambiente, el espacio y el tiempo, entre otros. Por ejemplo, un recorrido de 8 Km. por ciclo vía en una ciudad de América latina, en hora pico es 20% más rápido que en automóvil. Así se economiza espacio público, puesto que en un corredor de 1.5 mts. pueden ir hasta 2000 personas en bicicleta por hora y por cada sentido.

**Ilustración 100. Proporción automóvil - peatones - ciclistas**



Fuente: Elaboración propia.

También, el uso de la bicicleta y las ciclo vía permite contribuir a la protección del medio ambiente, dado que no se utiliza energía fósil y por ende no contamina. Se aumenta la rentabilidad de la inversión pública en infraestructura y permite disminuir el gasto individual en transporte puesto que el costo de una bicicleta equivale a 3 o 4 meses de transporte público cotidiano.

En la actualidad en las ciudades se genera un problema de inequidad en el cual se privilegia la infraestructura de transporte individual a partir de la construcción de vías para vehículos motorizados. Otro ejemplo de priorización del sistema de los automóviles está en la construcción de los puentes peatonales ya que estos tienen como objetivo agilizar el transporte de los autos. El puente peatonal penaliza al peatón ya que duplica o triplica la distancia a cruzar y por ende el tiempo. Los puentes para tener éxito no deben aumentar el trayecto del peatón.

Todo lo anterior nos lleva a reflexionar sobre la importancia de humanizar la movilidad por medio de la priorización de la seguridad humana sobre la velocidad, hay que dar prioridad a lo humano sobre lo técnico, priorizar los sistemas no motorizados sobre los motorizados y sobre todo priorizar lo colectivo sobre lo individual, el bien público sobre el privado.

Para enmarcar este tema en el área de estudio, se deben reconocer varios conceptos de sustento, los cuales tienen como fin mejorar la calidad de vida de toda una población además de la que trabaja dentro de este territorio:

- Desde el punto de vista económico, la bicicleta por su costo de adquisición y mantenimiento es prácticamente el único vehículo al alcance de la totalidad de la población.
- El éxito de la promoción del uso de la bicicleta depende de las políticas urbanas en las ciudades, pues como cualquier modalidad de transporte necesita ser reconocida tanto en su papel como su lugar, cuando se planifica el uso del suelo.
- Las bicicletas pueden llegar a cubrir una proporción importante de los viajes urbanos, principalmente movimientos casa trabajo y casa estudio.
- La valorización de la bicicleta como medio de transporte, además de una necesidad económica, es una conquista social que debe ser obtenida a través de esfuerzos coordinados.

- Los sistemas de ciclo rutas que se adoptan en las ciudades están conformados básicamente de cicloramas en sitio propio, ciclo rutas en andén, ciclo rutas en vía compartida y de estacionamientos, sin embargo la solución ideal para las bicicletas son las ciclo rutas en sitio propio, paralelas al sistema vial preexistente.

Dentro de lo anteriormente expuesto se adoptaran tres jerarquías para el diseño de la ciclo ruta, que se considera necesario definir.

- Ciclo ruta de larga distancia: permitirán cruzar la ciudad de un extremo a otro (Equivalen a las vías arterias). Los cruces con los ejes viales importantes se darán a desnivel.
- Ciclo ruta de media distancia: Conectan sectores vecinos; tendrán cruces señalizados a nivel.
- Ciclo ruta de corta distancia: En el interior de cada barrio, casi siempre bordeando una acera peatonal.

El ancho adecuado para que un ciclista se desplace con comodidad en una ciclo vía es de 1.50 m. Sin embargo es necesario establecer una distancia adicional tanto para la comodidad en la circulación en paralelo (dos ciclistas), como en los adelantamientos; por lo que se recomienda un ancho de 2.0 m.

Para la circulación de dos ciclistas en sentidos contrarios el espacio necesario es la sumatoria de lo correspondiente a 2 ciclistas en sus laterales más próximos (1.0 m), es decir, 2.0 m. La sección de una ciclo vía bidireccional depende también de los obstáculos laterales y de las condiciones de los espacios adyacentes.

Se identificó que un porcentaje alto de la población del sector de la Avenida Circunvalar, así como la mano de obra no calificada utilizada en la construcción y la vigilancia privada de los conjuntos residenciales y establecimientos de comercio del sector, empleaba el transporte alternativo para realizar los recorridos casa-trabajo, casa-estudio, estudio-centro, estudio-casa, trabajo-casa sobre algunos ejes viales no diseñados y orientados para la movilización en dicho sistema de transporte.

#### 8.5.2.1.1.3.1. La ciclo ruta en la UP3

Al interior de la unidad de planificación 3, entre la centralidad educativa y la de comercio y servicios se generarán los siguientes recorridos: A (en sentido norte sur). Una ciclo ruta desde la centralidad educativa, por la Av. Juan B. Gutiérrez hasta la Av. Circunvalar y la carrera 2A Este (esta ruta se conecta con la ciclo ruta de la carrera 9 y Av. del Río), y por la calle 17 hasta conectarse con la Av. Sur. B (en sentido oriente occidente). Por el Bulevar de la Av. Circunvalar desde Ciudad Victoria hasta la carrera 2A Este y por la carrera 15, pasando por el parque lineal la Arenosa, desde la calle 19 hasta la Av. Juan B. Gutiérrez.

#### 8.5.2.1.1.4. Movilidad Peatonal

Esta movilidad se genera principalmente sobre el bulevar de la Av. Circunvalar definido y formulado en el sistema de espacio público de la unidad de planificación número tres, con conexiones peatonales directas en los extremos occidente oriente con Ciudad Victoria y el Parque la Rebeca, respectivamente.

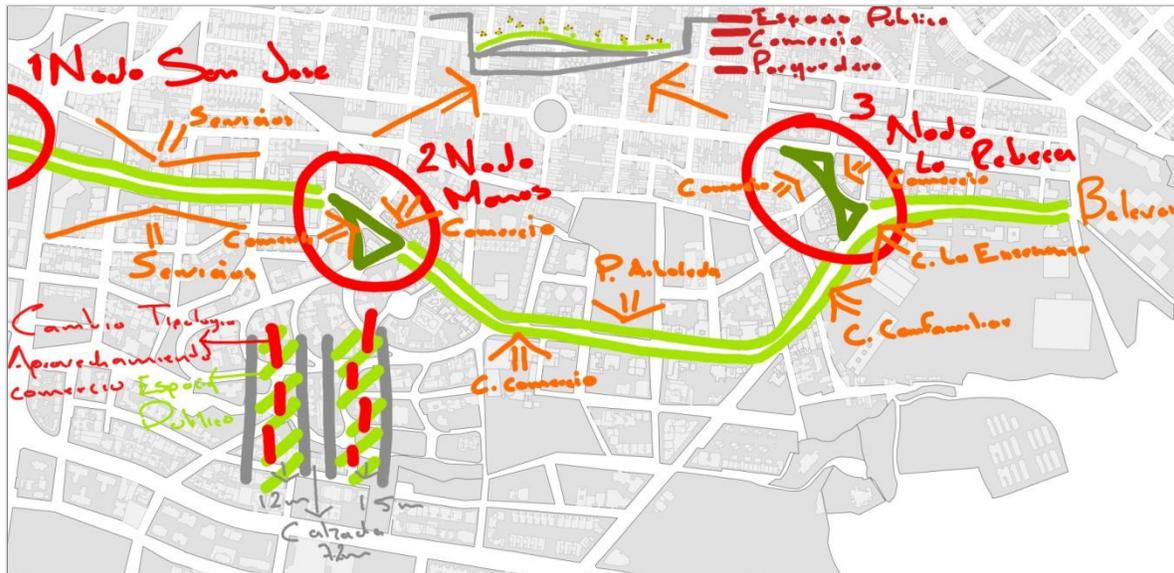
Sobre y hacia este eje se articulan los siguientes recorridos: A. Por el norte la calle 17 hacia el nodo San José, las calles 11 y 8 hacia el nodo Los Alpes – Monos, y las calles 4 y 2A Este hacia el nodo La Rebeca. Paralelo al Bulevar se genera un circuito peatonal entre San José y Alpes, conformado por la carrera 15 entre la calle 16 y Av. Circunvalar. B. Por el sur, las calles 16 y 13 hacia el nodo San José, la calle 11, carrera 15 y calle 8 hacia el nodo Los Alpes –Monos, y la Av. Juan B. Gutiérrez hacia el nodo La Rebeca.

## **Sistema de espacio publico**

#### 8.5.2.2. Sistema de espacio público

Es necesario desarrollar un sistema homogéneo de espacios públicos, estratégicamente localizados, que respondan a las necesidades de los diferentes grupos poblacionales y a aquellos equipamientos de escala urbana y actividades que de igual forma demandan de un apoyo en el espacio público para su funcionamiento.

Ilustración 101. Esquema propuesta espacio público Bulevar Circunvalar.



Fuente: Elaboración propia.

La propuesta consiste entonces en la consolidación de un sistema de espacios públicos articulado al sistema vial principal peatonal y vehicular coincidiendo en puntos de encuentro y de servicio como los nodos y centralidades “un sistema común que se articula a través de varios elementos”.

El sistema general de espacios públicos, pretende consolidar la relación entre sectores mediante el desarrollo de una estructura que garantice el equilibrio entre los sistemas estructurantes, el uso residencial, las múltiples actividades urbanas y las optimas condiciones ambientales presentes, de tal manera que puedan integrarse entre sí y consolidar una porción de ciudad eficiente y ordenada.

Este sistema de espacios público se estructurará por el sistema de movilidad peatonal alternativo (ciclo rutas) y el sistema de movilidad vehicular en un menor porcentaje este último; los cuales lograrán integrar los espacios de encuentro existentes así como la Avenida Circunvalar a la zona del centro tradicional.

La Avenida Circunvalar, se busca regular como la zona de centralidad comercial y de servicios, permitiendo que estas actividades se desarrollen hasta la sección de antejardines, para lo que se definirán las condiciones de habitabilidad y los instrumentos para que los aprovechamientos sean equitativos, lográndose

consolidar un eje central comercial y de servicios como imagen de un nodo de gran jerarquía.

#### 8.5.2.2.1. Norma general del sistema de espacios públicos

Se define como elemento protagónico para la articulación del sistema de espacios públicos el andén, el cual se recomienda debe tener las siguientes características que se conviertan en norma en el sector de la Avenida Circunvalar, para efectos del funcionamiento y optimización del sistema general propuesto.

- El sistema de andenes es para uso exclusivo del peatón.
- La consolidación del sistema de andenes debe ser continuo.
- La consolidación del sistema de ciclo ruta debe ser continuo hasta articularse con otras.
- Debe limitarse totalmente la utilización del sistema de andenes para el parqueo de vehículos.
- Los cruces del sistema de ciclo ruta en las diferentes calles dentro del Bulevar de la Avenida Circunvalar deben tener un tratamiento tal que se privilegie la circulación peatonal.
- Sobre el Bulevar de la Avenida Circunvalar, los usos comerciales y de servicios podrán hacer uso del antejardín con mobiliario no permanente y sin ocupación por elementos de cerramiento desde la paramentación hasta el borde de la plataforma peatonal, en toda la extensión de la Avenida Circunvalar de acuerdo a lo dicho en el numeral 3.2.5. Del acuerdo 78 de 2008.
- El nuevo espacio público deberá acogerse al sistema general de espacios públicos propuestos de igual forma que a los planes parciales, planes de implantación, entre otros.
- Los Nuevos desarrollos arquitectónicos que den frente sobre espacios públicos deberán abrir fachada sobre los parques propuestos.

- Los nuevos desarrollos arquitectónicos propuestos deben abrirse hacia la espacialidad del Bulevar.
- Reglamentar los usos sobre la Avenida Circunvalar de acuerdo a la dinámica actual, dándole prevalencia a los usos comerciales y de servicios en primero y segundo piso.
- Los usos comerciales de alto impacto como bares, discotecas y restaurantes, deben tener un plan de mitigación de impactos por medio del cual deberán insonorizar y/o regularizar la contaminación atmosférica.
- Se incluirá y tendrá en cuenta los vendedores informales que se encuentren localizados dentro del área de acción del Bulevar avenida Circunvalar proponiendo módulos integrados al sistema de espacio público.
- A partir de la fecha de la cual se radique el proyecto no podrán incluirse más individuos dentro del programa de vendedores informales del Bulevar Circunvalar.

#### 8.5.2.2.2. Estrategias Espacios Públicos

- Incrementar la cantidad de espacio público por habitante no pensando en indicadores, sino en el mejoramiento de la calidad de vida de las personas.
- Priorizar las nuevas zonas de espacios públicos, como áreas receptoras de las nuevas cesiones por parte de los urbanizadores.
- Potenciar el Bulevar de la Circunvalar como elemento de integración hacia el centro tradicional.
- Propiciar el concepto del “estar” como una actividad complementaria al recorrido y al paso por el Bulevar.
- Resaltar los nodos o los sitios de congregación urbana por medio de actividades culturales que ayuden a extender la dinámica del sector.

#### 8.5.2.2.3. Articulación del sistema de espacios públicos

La centralidad muestra ausencia parcial de espacio público, zonas verdes y antejardines; igualmente zonas muy reducidas para circulación peatonal. Para dar solución a esta problemática, la centralidad contará con tres zonas destinadas al espacio público localizadas en los extremos oriental y occidental, correspondientes al Ciudad Victoria y el nodo de Monos respectivamente, los cuales actuarán como remates, articuladores y concentradores de las actividades comerciales y de servicios que se generen en el Bulevar de la Centralidad.

#### 8.5.2.2.4. Articulación con el sistema de equipamientos colectivos

Estos dos sistemas se comportan como sistemas complementarios funcionando ciertas actividades como inherentes tal caso de los equipamientos de escala urbana localizados La Enseñanza. Consolidar el eje del Bulevar Circunvalar es de gran importancia para ambos sistemas, ya que refuerza el concepto de centralidad que posee este sector.

#### 8.5.2.2.5. Acciones puntuales del sistema de espacio público

El sistema de espacio público del área estudio, se consolida a partir del criterio de localización de zonas estratégicamente ubicadas que respondan al análisis previamente hecho dando soluciones a los conflictos detectados. De igual forma se debe tener en cuenta el sistema ambiental presente en la Avenida para conservar agentes mitigadores de contaminación auditiva, y atmosférica.

Por tanto el sistema de espacio público se consolida de la siguiente manera:

1. Consolidación Bulevar de la Avenida Circunvalar.
2. Diseño y construcción del parque Central “Nodo Monos” con actividades múltiples.
3. Consolidación parque de actividades múltiples La Rebeca.

#### 8.5.2.2.5.1. Consolidación del Bulevar Avenida Circunvalar

En las últimas décadas el centro tradicional y la zona de influencia de la Avenida circunvalar de la ciudad de Pereira, ha venido con una acelerada transformación mostrando la consolidación de usos a nivel comercial, institucional, empresarial y de prestación de servicios que han posicionado la ciudad en un ámbito económico y comercial en el eje cafetero.

Estas manifestaciones de centralidades se caracterizan por la utilización del primer piso para el desarrollo de locales que albergan diferentes usos los cuales incluso se desbordan hasta el antejardín y andenes de la zona. Hoy la población y los mismos visitantes que a diario circulan por estas zonas, pueden disfrutar a su paso de todo el atractivo comercial y de servicios de una manera informal, uno de cuyos rasgos más característicos es la continuidad de comercio que se presenta sobre la Avenida Circunvalar que se articula directamente con el centro de la ciudad como un gran “eje comercial”.

El Bulevar comercial puede ofrecer innumerables posibilidades tomándose bajo un concepto de centralidad lineal, donde la población se sienta en un constante paseo complementado por servicios y actividades que vitalicen la zona a través de la extensión de estos usos sobre los antejardines y andenes, creando una plataforma comercial con aprovechamiento diferente al actual donde se prioriza el peatón y los establecimientos comerciales se ubican en la misma plataforma peatonal como estancias dentro de su recorrido, buscando propiciar un escenario comercial donde converjan: los servicios, la comodidad, la lúdica, la diversión, el entretenimiento y el estar; articulado a los parques propuestos enmarcado dentro de una concepción de seguridad, rescatando un sitio donde los residentes, niños, adultos, estén dentro de un mismo espacio que absorbe las necesidades diurnas y nocturnas, es decir, un referente vivo y autentico que se articule con el resto de la ciudad a través de los recorridos peatonales y ciclo rutas.

El paseo urbano sobre la Avenida Circunvalar, peatonalmente, será reforzada con la localización de parqueaderos ubicados estratégicamente que desincentiven el uso del vehículo sobre el bulevar, y así mismo disminuyan la sección de la calzada a un 50 % de la actual.

El flujo que se desvinculará del bulevar, se hará por sobre la carrera 12, aliviando así el flujo vehicular que actualmente circula por la Avenida Circunvalar.

En fin, el Bulevar comercial de la Avenida Circunvalar, se constituye como el lugar único, que alberga espacios al aire libre, comercios, entretenimientos, historia y cultura, para comunicarse con sectores como San José, ciudad Victoria y el centro tradicional.

Forman parte de la consolidación del Bulevar comercial y de servicios

1. Definición de norma para la sección de andén, zona de amoblamiento y antejardín de la calzada de la Avenida Circunvalar como un sistema integrado del espacio público, en pro de que los tramos respondan a las necesidades en donde se sitúan.
2. Fortalecimiento de parqueaderos sobre los puntos del nodo de Monos y el Parque la Rebeca que permitan la accesibilidad al Bulevar.
3. La presencia del amoblamiento urbano que dinamice y dé una imagen del Bulevar como centro de comercio y servicios, generando mobiliario a través del recorrido peatonal como espacios para “estar”, así como módulos de comercio integrados a estos mismos espacios y en los puntos como el parque de monos y el parque La Rebeca mobiliario para la recreación y estancia.
4. Articular el Bulevar Comercial y de servicios con el sistema de espacios públicos formulados por el Plan Parcial San José.
5. Propiciar el concepto del “estar” como una actividad complementaria al recorrido y al paso por el Bulevar sobre los comercios que hoy se dan sobre el eje y sobre los espacios públicos existentes y propuestos como la Plazoleta el Prometeo, el parque Central de Monos, y el remate en el parque la Rebeca a través de los usos que se desarrollan en el entorno y el apoyo del amoblamiento urbano.
6. Fomentar y resaltar las actividades culturales en los nodos o sitios de congregación urbana y sobre todo el eje del Bulevar, con proyectos que hoy se dan como “La Cuadra”, el cual puede darse sobre todo el Bulevar aprovechando la sección de andenes y los parques.

7. Crear una lectura del espacio público para las personas con discapacidad, a través de superficies táctiles en andenes, mobiliario urbano y franjas en las calzadas como viene dándose en algunas zonas de la ciudad: “incentivar el concepto de que el espacio público es para todos”, haciendo uso de la cartilla de espacio público del plan Maestro de espacio Público del Municipio de Pereira.

**Ilustración 102. Propuesta tipología aprovechamiento espacio público.**



Fuente: Elaboración propia.

#### 8.5.2.2.5.2. Consolidación Parque Nodo Monos

El parque Central se encuentra localizado sobre la Avenida Circunvalar, es el elemento central del Bulevar y el nodo de la centralidad propuesta por el sistema de equipamientos colectivos.

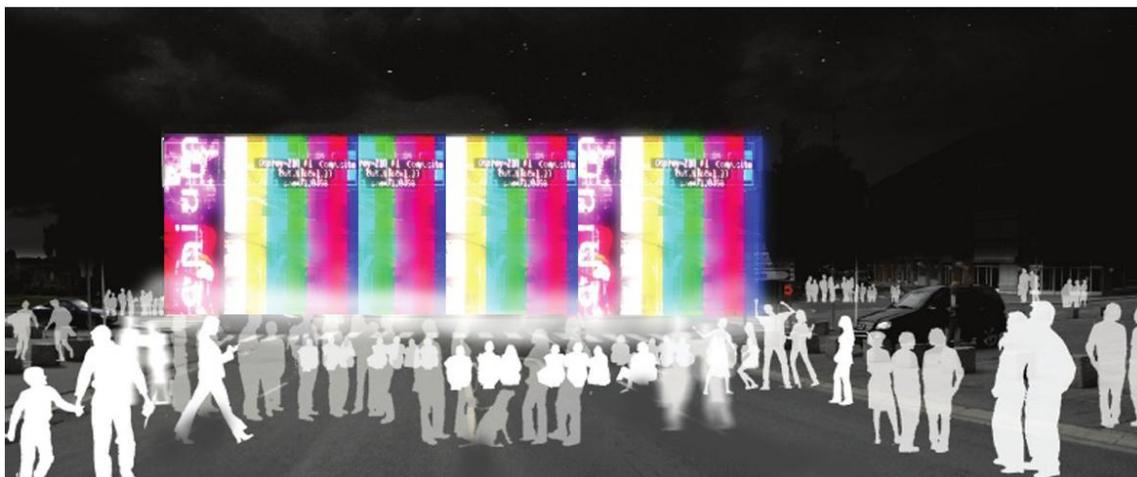
La idea principal es consolidar un espacio en donde prime la lúdica, un espacio para el desarrollo de actividades diurnas y nocturnas. A su vez, albergar usos que solucionen los conflictos actuales tales como el de los automóviles, articulando este al sistema de movilidad alternativa.

**Ilustración 103. Visión propuesta lúdica Bulevar Circunvalar.**



Fuente: Elaboración propia.

**Ilustración 104. Visión lúdica nocturna Bulevar Circunvalar.**



Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, este espacio albergará el uso comercial a partir del desarrollo de locales comerciales sobre la plazoleta, el área total del parque es de 1.534 m<sup>2</sup>.

#### 8.5.2.2.5.3. Consolidación Parque La rebeca

El parque se encuentra localizado sobre la Avenida Circunvalar, es el elemento articulador entre el Bulevar Circunvalar y los barrios al norte del sector, así como respuesta a las necesidades de los equipamientos colectivos que se localizan en su área de influencia. La idea principal de este espacio es consolidar un parque

con uso comercial y con zonas de parqueo en diferentes niveles, dándole solución a las problemáticas existentes. Con acceso a los peatones y articulado al sistema de movilidad alternativa.

## Sistema ambiental

### 8.5.2.3. Sistema Ambiental

La centralidad es un sector muy densificado en donde se evidencia pérdida de espacio público y áreas verdes en general, alta concentración de vehículos y por ende niveles de contaminación del aire alto. En este sentido se pretende dar solución a la problemática, a través de la implementación de especies vegetales nativas urbanas en el bulevar Avenida Circunvalar y fortaleciendo el sistema vegetal actual, a su vez apuntando a la integración del sistema de espacio público.

La implementación de elementos naturales dentro del sistema de espacio público funcionara como una esponja, absorbiendo contaminación atmosférica, radiación solar así como bajar los niveles de aguas que van hacia el alcantarillado.

Los lineamientos de formulación en cuanto a los usos del suelo servirán en igual medida para regularizar y disminuir los niveles de contaminación auditiva generados por los establecimientos comerciales como bares y discotecas.

## Usos del suelo

### 8.5.2.4. Usos del Suelo

En la centralidad existe un predominio en primeros y segundos pisos de actividades de servicios y comercio del nivel 1,2 y 3 .Predomina la homogeneidad de alturas de dos pisos. Estas actividades se fortalecerán potenciando la localización de servicios y comercio que no generen impactos urbanísticos ni ambientales conservando la tendencia que actualmente muestra el sector.

En este sentido se pretende generar una plataforma comercial y de servicios de niveles 1, 2, 3 y equipamientos de niveles 1 y 2, con el fin de conservar la

vocación comercial y de servicios que ofrece la zona consolidándose como una centralidad y fortaleciendo la vocación del municipio.

De igual manera en cuanto a los parqueaderos requeridos para que el sector funciones como centralidad de comercio y servicios, tiene en cuenta la propuesta de la UP3 de generar mayor oferta de parqueaderos, no en altura como dice este, sino bajo los espacios públicos propuestos.

En esta centralidad se potencia la localización de los siguientes usos, de acuerdo con lo establecido en el estatuto de usos del suelo urbano:

- Comercio hasta el nivel 3 (C3): Este grupo de establecimientos no están asociados a la vivienda pero pueden estar mezclados con otros usos de comercio, servicios y equipamientos de los subgrupos 3, 4 y 5 en zonas especializadas para estos usos. Las actividades presentan mayores niveles de impacto urbanístico y ambiental.
- Servicios hasta el nivel 3 (S3), siempre que se regule la localización y la intensidad de los usos más conflictivos: Estos establecimientos pueden estar asociados a la vivienda y mezclados con otros usos de comercio y equipamientos de los subgrupos 3, 4 y 5. Eventualmente podrán mezclarse con actividades de los subgrupos 2, cuando se presenten de manera individual.
- Equipamientos hasta el nivel 2 (E2): Estos equipamientos son compatibles con la vivienda y con otros usos de los subgrupos 2, pero en edificaciones independientes, además, pueden estar localizados dentro de una centralidad local previamente señalada. Estos equipamientos presentan mayores impactos urbanísticos y ambientales, derivados de sus características.
- Residencial hasta el nivel 1 (R1): Este subgrupo está constituido por la tipología de ocupación de residencia multifamiliar con la excepción de que si se establece debe ser con plataforma comercial.

Las condiciones que deberán cumplir estos usos para su adecuado funcionamiento si generan alguna clase de contaminación auditiva es que se deberán desarrollar al interior del predio y contar con sistemas de insonorización.

## 9. CONCLUSIONES

Las conclusiones se presentan por cada uno de los ítems analizados en la captura de la información. Estas se dividieron en:

### 9.1. Por diagnóstico

#### 9.1.1. Por análisis semiológico

El sector se caracteriza entonces por ser uno de los lugares de la ciudad en el que se concentran mayor cantidad de usos comerciales y de servicios en relación con la edificabilidad y área, se constituyen como un circuito que identifica, alberga y contiene gran cantidad de transeúntes. Lo anterior permite considerar:

- Que para la gente es necesario contar con elementos de referencia para ubicarse dentro de una zona.
- El sector debe siempre contar con elementos referenciales, lugares de encuentro, entre otros que les genere a los habitantes sentido de pertenencia y una lectura simple del sector que se habita, donde se trabaja, donde se recrea. Con los cuales cuenta, pero que a su vez se deben reforzar en sus extremos así como su parte céntrica.

#### 9.1.2. Por análisis ambiental

El eje por su dinámica comercial, por los usos y tráfico vehicular considerable posee un nivel de contaminación atmosférica alto dentro de la unidad de planificación número tres, siendo la contaminación por material particulado y por ruido las más relevantes.

La poca permeabilidad de los suelos, el alto tráfico vehicular, la contaminación auditiva por parte de establecimientos comerciales, vehículos y en general la contaminación atmosférica hace que los niveles de confort urbano disminuya de alguna manera; por lo que es necesario y pertinente la implementación de elementos naturales y normatividad que regularice y disminuya los la

contaminación auditiva, con el objetivo de mejorar las condiciones ambientales actuales del sector.

#### 9.1.3. Por análisis movilidad

- Se evidencia saturación de vías por alto flujo vehicular especialmente en horas pico debido a la confluencia de vías en un solo punto como es el sector de Invico y la intersección entre la Juan B. Gutiérrez y la Avenida Circunvalar debido a la combinación de tráfico de Rutas del Transporte Complementario, servicio público y particular.
- Se está generando una movilidad de peatones a lo largo de la Av. Circunvalar. Esto se debe en gran parte por la conexión que se generó entre el centro y la Circunvalar a través del puente de Ciudad Victoria.
- La actividad residencial no genera movilidad peatonal en comparación con la comercial y de servicios, pero de acuerdo con los parqueaderos existentes y las diferentes zonas de parqueo identificadas, la circulación vehicular juega un papel sumamente importante dentro de este territorio.
- La movilidad peatonal es de suma importancia para el sector, por su carácter de centralidad de comercio y servicios que en algunos puntos no se tienen en cuenta o se le agrade de alguna manera.

El sistema de movilidad de la Avenida Circunvalar aunque no se encuentra en malas condiciones requiere de un control por parte de las autoridades de transporte, debido a que algunos vehículos son estacionados en zonas prohibidas y algunas zonas azules entorpecen la movilidad evitando la circulación fluida en algunas calles en donde se genera congestión y se producen conflictos en los que los semáforos no son eficientes, así como la capacidad de parqueaderos no es suficiente para tan alta confluencia de la centralidad.

En cuanto a la movilidad peatonal es necesario intervenir los circuitos del eje de la avenida sobre los cuales no hay continuidad o se generan interrupciones por zonas de parqueo donde la solución apropiada es reubicarlas.

#### 9.1.4. Por análisis espacio público

- El sistema de espacios públicos del área estudio no está constituido como tal, es una zona con pocos espacios para el goce y disfrute, donde los espacios existentes no cuentan con la dotación necesaria ni las cualidades óptimas para el sistema.
- El alto impacto generado por los usos de comercio y de servicios debe ser problemas solucionados a través la plataforma de espacios públicos.
- Se deben tener en cuenta aquellos espacios que existen, que están bien localizados para mejorar sus condiciones a través de mobiliario urbano y mejoramiento de su infraestructura o diseño en su defecto.

La generación de espacios públicos no debe ser para cumplir con un indicador, sino más bien el tener en cuenta todo el análisis realizado en el diagnóstico para formular espacios eficientes correspondientes a las necesidades reales, creando espacios de uso mixtos cuya característica sea la eficiencia más que la extensión, que respondan a una población allí establecida.

Propuestas de la UP3 como la consolidación Bulevar de la Avenida Circunvalar y el diseño y construcción del parque central “Nodo Monos” Avenida Circunvalar; además de la regularización del espacio público serán tenidos en cuenta para la creación de los lineamientos formulación, el parque la Enseñanza no lo tenemos en cuenta ya que este punto no es el apropiado para desarrollar espacio público activo, además de que en su entorno el espacio público se desarrolla al interior de las unidades residenciales o en su defecto en el equipamiento educativo.

Espacios que sean de la gente y que junto con los usos del suelo respondan a la memoria colectiva de los transeúntes, habitantes y a la estructuración de los sistemas de equipamientos colectivos, movilidad y transporte.

#### 9.1.5. Por análisis equipamientos

Los equipamientos que tienen presencia en el sector son de escala urbana o municipal en un 50%, mientras el 50 % restante son de escala metropolitana o regional, dentro de los cuales se encuentran equipamientos recreativos, educativos y de salud.

Es claro que la tendencia del sector se consolida como un área especializada en servicios de salud y grandes superficies comerciales, principalmente de carácter municipal y metropolitano, debido en parte, a las características atípicas de la población que desarrolla un tipo de vida al interior “cerrada” y aislada donde las principales actividades, en cuanto a salud, recreación y educación, las cubren por fuera de la unidad, y las necesidades culturales las satisfacen a través de herramientas como la Internet.

El 80% de los equipamientos existentes no presentan áreas de parqueo, lo cual genera conflictos en la circulación vehicular y peatonal, produciendo impactos negativos sobre las zonas aledañas; teniendo en cuenta que el 86% de los equipamientos educativos genera un movimiento de población importante y están localizados en áreas residenciales.

Los equipamientos en su totalidad se localizan sobre el eje estructurante que de acuerdo al decreto 778/2004 no pueden estar localizados allí, por lo tanto presentan conflicto de usos. El 40% corresponde a equipamientos educativos y el restante a equipamientos de recreación, entre los que encontramos algunos de gran importancia y reconocidos a nivel municipal: El Club del Comercio.

Debido a las características del sector, se puede decir que posiblemente la mayor parte de la población se recrea en unidades deportivas privadas dadas sus características socioeconómicas. La población estudiantil cubre sus necesidades de recreación en los centros educativos a los que acuden.

Debido a la inexistencia de equipamientos de seguridad se hace necesaria la creación de éstos como complemento a los espacios públicos y zonas recreativas con el fin de generar un mayor sentido de pertenencia.

#### 9.1.6. Por análisis usos del suelo

Existe un predominio del uso del suelo comercial en todo el eje de la Avenida Circunvalar en los dos primeros pisos y en los pisos superiores se desarrollan usos residenciales.

Los usos de servicios y comercio predominan a lo largo de todo el eje estructurante de la Avenida circunvalar.

Se está presentando un fenómeno de expansión de los usos de servicios, en los barrios periféricos al sector dada su cercanía con la Circunvalar, situación que está presentando un conflicto de coexistencia de usos, ya que están generando impactos negativos sobre el uso residencial y la funcionalidad urbana de la zona.

Se observa la necesidad de generar mecanismos que controlen la localización de usos de alto impacto sobre las zonas residenciales del sector, dado que en muchos casos no son compatibles con la vivienda y están propiciando la ocupación indebida del espacio público.

Dado que sobre la Avenida Circunvalar y el sector de Alpes se ha presentado un fenómeno de acondicionamiento de inmuebles para el desarrollo de nuevas actividades, se está presentando un fenómeno de utilización del espacio público como apoyo al desarrollo de dicha actividad, principalmente para la localización de parqueaderos, situación que hoy en día no posee mecanismos de control, ya que la norma vigente contenida en el decreto 778, no contempla normatividad específica que motive la provisión de parqueaderos para adecuaciones de edificios a nuevos usos. A este hecho se suma la poca oferta de establecimientos que ofrezcan el servicio de parqueo en altura, principalmente en la zona de Circunvalar, donde se concentran en mayor medida los usos comerciales y de servicios.

Los usos comerciales y de servicios, característicos de esta centralidad deben tener más control por parte de planes de implantación y mitigación, para aquellos que generan impactos urbanísticos.

Equipamientos colectivos y usos de gran impacto urbanístico deberán desarrollar los parqueaderos al interior de sus predios, ya que estos son los que están generando conflictos viales a causa de la falta de zonas de parqueo adecuadas.

De acuerdo al diagnóstico desarrollado en el Sector de la Avenida Circunvalar y su área de influencia, se crean una serie de lineamientos encaminados a fortalecer el carácter que este ha tomado a lo largo de los años como centralidad de comercio y servicios complementaria a los usos del centro tradicional de la ciudad; lo anterior con el fin de dar solución a patologías urbanas por la misma condición evolutiva sin control que ha sufrido este sector.

## 10. RECOMENDACIONES

En los nuevos procesos de ordenamiento, el sector debe ser tomado en cuenta como un sector especial.

- Es importante para la Alcaldía de Pereira en cabeza de la secretaria de Planeación generar un sistema de análisis de zonas especiales en cuanto al espacio público, en pro de mejorar el espacio público en la ciudad.
- Restringir el uso del espacio público, ya que se ven casos de ocupaciones que reducen los M<sup>2</sup> de espacio para el esparcimiento y la recreación.
- Generar políticas de apropiación de los espacios públicos, los cuales no tienen ningún uso diferente al de contemplación.
- Este eje vial es una buena opción para el incremento de espacio público, en una ciudad con tanto potencial paisajístico, incentivando la construcción de espacio público de carácter mixto (activo y pasivo).
- Generar la política de construcción de espacio público equilibrando zonas duras con zonas verdes, ya que si bien es cierto las zonas 100% verdes pueden salir más económicas al momento de la construcción, el mantenimiento genera grandes costos a largo plazo; por el contrario los espacios públicos con 100% de zonas duras no brindan muchas oportunidades de esparcimiento pasivo.
- Es necesario generar una normativa especial para este sector por su carácter de centralidad comercial y de servicios, si bien el diagnóstico y la formulación de lineamientos anteriormente desarrollados afirman este carácter, la vía mediante la normatividad de usos es la única con la cual se puede fortalecer el eje vial como centralidad.
- Si bien, la Avenida Circunvalar posee un sistema arbóreo, es débil y heterogéneo; se debe fomentar el fortalecimiento del mismo a través de políticas ambientales.

## 11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bohigas, Oriol (2004). *Contra la incontinencia urbana: reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Barcelona: Electa.

García Vázquez, Carlos (2000). *Carlos. Berlín Postdamer Platz: Metrópolis y arquitectura en transición*. Zaragoza: Caja de Arquitectos Fundación.

Guattari, Félix (2003). *Prácticas Ecosóficas y Restauración de la Ciudad Subjetiva*. Quaderns d'arquitectura i urbanismo, nº 238. Barcelona: Gustavo Gili.

Chacón, Freddy. *Hábitat-Centralidad (2010). Relación determinada por la transformación*. Primera edición. Santa Fe De Bogotá: Editorial Punto Aparte.

Decreto Numero 449 de Julio 16 de 2007, Estatuto de usos del suelo. Pereira: Alcaldía de Pereira.

Documento técnico de diagnostico UP3, Secretaria de Planeación. Pereira: Alcaldía de Pereira

Acuerdo 78 de 2008 reglamento de usos y aprovechamientos económicos de los elementos constitutivos del espacio público del Municipio de Pereira.