

DOSQUEBRADAS

RISARALDA

RESIGNIFICACION DE PAISAJES FRAGMENTADOS



DOSQUEBRADAS

2020-2032

Resignificación de Paisajes fragmenta-

resignificación de paisajes fragmentados

Créditos

Behitman Alberto Céspedes De los Ríos

Rector

Universidad Católica de Pereira

Yaffa Nahir Ivette Gómez Barrera

Decana

Facultad de Arquitectura y Diseño

Santiago Castaño Duque

Director

Maestría en Arquitectura y Urbanismo

Farhyd Maya Ramírez

Docente

Proyecto Integral

David Andrés Acevedo B.

Yimi Andrés Gallego O.

Julio Cesar Manzano S.

Mauricio Andrés Valencia O.

Estudiantes

Maestría en Arquitectura y Urbanismo

Contenido

Introducción

Enfoque territorial

Marco Teórico

Mapa metodológico

Análisis histórico territorial

Línea de tiempo

Evolución Urbana

Análisis de la evolución urbana.

Crecimiento Histórico Urbano.

Evolución Histórica de la Red

Hídrica

Análisis y Diagnostico Regional Metropolitano.

Dimensión Ambiental

Análisis y Diagnostico Regional

Metropolitano

Dimensión Urbana Funcional Regional

Metropolitana

Dimensión Social Cultural

Análisis y Diagnostico Municipal

Ambiental Paisajistico

Urbano Funcional

Social Cultural

Inventario de Proyectos.

Conclusiones y Síntesis.

RESUMEN

El principal objetivo de la maestría en arquitectura y urbanismo consiste implementar una aplicación real sobre un territorio específico de un sistema de análisis territorial con el cual a su vez se puedan determinar cuáles son las intervenciones más apropiadas aplicables a los territorios analizados.

Para este estudio de maestría se escogió como área de trabajo el casco urbano del municipio de Dosquebradas en el departamento de Risaralda, el cual presenta unas condiciones urbanísticas y naturales suigéneris a los desarrollos urbanos en la región, esta conjunción tan especial de elementos naturales y construidos presenta una oportunidad única para proponer nuevas maneras de intervención en el territorio y así generar una intervención tanto urbana como paisajística la cual a su vez genere una resignificación del paisaje.

La singular geografía hace que el municipio en sí se localice en una sola microcuenca hidrográfica, la cuenca de la Quebrada Dosquebradas, donde el crecimiento acelerado y en muchos casos poco planificado genera una fragmentación del paisaje por las intervenciones urbanísticas, esto supone una oportunidad para resignificar y recuperar el paisaje como elemento fundamental la memoria histórica y los imaginarios colectivos.

PALABRAS CLAVE

Agua
Paisaje
Fragmento
Resignificación
Vacío
Conector
Interfaces

ABSTRACT

The main objective of the Master's degree in Architecture and Urbanism is to implement a real application on a specific territory of a territorial analysis system which in turn you can determine which are the most appropriate interventions applicable to the analyzed territories.

For this master's study, the urban area of the municipality of Dosquebradas in the department of Risaralda was chosen as a work area, which presents urban and natural conditions that are unique to urban developments in the region, this special combination of natural and built elements It presents a unique opportunity to propose new ways of intervention in the territory and thus generate both urban and landscape intervention which in turn generates a resignification of the landscape.

The unique geography means that the municipality itself is located in a single micro basin hydrography, the Quebrada Dosquebradas basin, where accelerated growth and in many cases, little planned generates a fragmentation of the landscape by urban interventions, this is an opportunity to resignify and recover the landscape as a fundamental element of historical memory and collective imaginary.

DIRECTORS

Water
Landscape
Fragment
Resignification
Empty
Conector
Interfaces

Introducción

Dosquebradas, Re-significación de paisaje fragmentado.

El presente documento corresponde a una síntesis del trabajo del taller denominado proyecto integrado, en el marco de la maestría en arquitectura y urbanismo, desarrollada en el periodo lectivo de 2018-2019 en la Universidad Católica de Pereira.

El principal objetivo de la maestría en arquitectura y urbanismo consiste implementar una aplicación real sobre un territorio específico de un sistema de análisis territorial con el cual a su vez se puedan determinar cuáles son las intervenciones más apropiadas aplicables a los territorios analizados.

En la actualidad se hace necesario tener una mirada multiescalar de los territorios con la cual se pueda entender las diferentes dimensiones y atributos del territorio para así mismo dar una respuesta más acertada a las problemáticas urbanas de los mismo.

Para este estudio de maestría se escogió como área de trabajo el casco urbano del municipio de Dosquebradas en el departamento de Risaralda, el cual presenta unas condiciones urbanísticas y naturales suigénis a los desarrollos urbanos en la región, esta conjunción tan especial de elementos naturales y construidos presenta una oportunidad única para proponer nuevas maneras de intervención en el territorio y así generar una intervención tanto urbana como paisajística la cual a su vez genere una resignificación del paisaje.

Dosquebradas es un municipio que por su geografía de medialuna cordillerana cuenta con más de 32 quebradas de las cuales la mayoría cruza el área urbana desarrollada, este componente natural tan ligado al desarrollo urbano hace de las corrientes hídricas se conviertan en el principal elemento articulador del territorio.

Esta singularidad geografía hacen que el municipio en si se localice en una sola microcuenca hidrografía, la cuenca de la Quebrada Dosquebradas, donde el crecimiento acelerado y en muchos casos poco planificado genere una fragmentación del paisaje por las intervenciones urbanísticas, esto supone una oportunidad para

resignificar y recuperar el paisaje como elemento fundamental la memoria histórica y los imaginarios colectivos.

En el desarrollo del taller se generó un producto fundamentado en un análisis multiescalar del territorio a partir del estudio de diversa información que influyen en el planeamiento del municipio, la información capturada se codifico mediante la agrupación de esta por sistemas estructurantes (Ambienta-paisajístico, Urbano-Funcional y Social-cultural), para tener una mejor comprensión de la importancia de dichos sistemas en el desarrollo urbano.

- Ambiental-paisajístico: se entra en el estudio de los componentes naturales y su relación directa con los elementos construidos los cuales conforman el paisaje.
- Urbano-Funcional: se enfoca en principalmente en los elementos construidos, así como las infraestructuras de soporte urbano y su relación funcional
- Social-cultural: es donde se pueden identificar las dinámicas y relaciones de los habitantes con su entorno natural y construido,

Posterior al análisis de estos sistemas estructurantes se obtuvieron unas conclusiones que sirvieron como base para realizar la delimitación del área de estudio y para determinar los criterios de intervención aplicables para dinamizar y resignificar el carácter del municipio con las nuevas dinámicas urbanas presentes en el territorio esto sin olvidar la importancia en el crecimiento urbano, de fenómenos históricos y de la fuerte presencia del paisaje natural en el desarrollo territorial.

Pregunta o problemática central del proyecto

**¿COMO TEJER EL TERRITORIO
A PARTIR DE LA ESTRUCTURA
ECOLOGICA PRINCIPAL?**

Enfoque territorial

El propósito y el compromiso del oficio de la arquitectura en la transformación del territorio es reconocer la identidad en el desarrollo social cultural de las regiones, para a partir de ello, generar apropiación, composición y recomposición de los paisajes, mitigar la informalidad, pobreza y construir condiciones de vida digna y saludable. En definitiva y como una premisa tejer de manera integral el urbanismo, la ciudad y el paisaje.

La estrategia utilizada en el presente análisis, parte de reconocer el paisaje natural como el principal sistema estructurador del territorio, a partir de su desarrollo en el tiempo y los elementos que lo constituyen, teniendo como base la mirada de las diferentes escalas de planeación que ayudan a una mejor comprensión del territorio como parte de un todo.

El presente documento técnico de diagnóstico del municipio de Dosquebradas, es el producto de un análisis multiescalar del territorio a partir del estudio de variada información obtenida de los diversas Fuentes (POT, Área Metropolitana, CARDER, DANE y Planeación Nacional) que influyen en el planeamiento del municipio. La información capturada se codificó por medio de la compactación y agrupación de la misma en sistemas estructurantes, para tener una mejor comprensión de la importancia de dichos sistemas en el desarrollo urbano del municipio, posteriormente al análisis se obtuvieron unas conclusiones que sirvieron como base para realizar la delimitación del área de estudio y a su vez para determinar los criterios de intervención aplicables para dinamizar y resignificar el carácter del municipio con las nuevas dinámicas urbanas presentes en el territorio, esto sin olvidar la importancia del crecimiento urbano y de fenómenos históricos, así como de la fuerte presencia del paisaje natural en el desarrollo del municipio.

El enfoque del siguiente Diagnóstico y propuesta urbana se desarrolla a partir de un enfoque mixto de investigación y proyectación urbanística, en el cual se mezclan método inductivo y deductivos a partir de una visión multiescalar, con el fin de encontrar fenómenos que no solo se puedan cuantificar, si no también fenómenos intangibles que coexisten en el territorio que pueden ayudar a entender de una forma

mas integral la evolución y crecimiento de la estructura urbana del municipio.



foto aerea.jpg/ Fuente: google earth.

Figura 1. Los vasos comunicantes que atraviesan el municipio, conforman una red de corredores biológicos que tienen la posibilidad de favorecer intercambios ecosistémicos con los cerros tutelares y el valle geográfico.

Marco Teórico

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL: consiste en buscar el equilibrio que se genera a través de la relación armónica entre la sociedad y la naturaleza que lo rodea y de la cual es parte, esto implica lograr resultados de desarrollo sin amenazar las fuentes de nuestros recursos naturales y sin comprometer los de las futuras generaciones. En ese sentido, es importante considerar que el aspecto ambiental, más allá de tratarse de un área concreta del desarrollo humano, es en realidad el eje de cualquier forma de desarrollo a la que queramos aspirar.

ECOURBANISMO: El eco urbanismo o urbanismo sostenible son una analogía de la definición de desarrollo sostenible.

Es aquel urbanismo que pretende satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas.

El Origen del eco urbanismo tiene lugar a partir de la primera cumbre mundial del medio ambiente, realizada en Río de Janeiro en 1.992 con la participación de 172 países, se acuñó el término “desarrollo sostenible” y los temas ambientales consolidaron su popularidad. Desde entonces es común encontrar el prefijo “eco”, modificando el sentido de un extenso repertorio de palabras.

Principios fundamentales:

1. Aplicación del Medio Natural como soporte del modelo urbano.
2. Preservación de la estructura de núcleos rurales.
3. Énfasis en el transporte colectivo, peatonal y ciclista.
4. Diversidad de las tipologías arquitectónicas.
5. Integración de áreas de empleo y residencia.
6. Calidad y variedad del espacio público.
7. Arquitectura y Urbanismo concebidos con criterios bioclimáticos.
8. Compromiso con la innovación.
9. Búsqueda de la excelencia en materia de Medio Ambiente

URBANISMO DE CERCANÍAS O ISÓCRONAS: Entendiendo la accesibilidad (a servicios, a redes a sistemas de transporte etc) esta estrategia grafica permite el uso de líneas imaginarias a través de todos lo lugares que pueden ser alcanzados de un punto de origen con un tiempo específico de viaje y distancias recorrible

Algunos criterios usados en diseño sostenible:

- una persona camina en promedio a 5Km/h, en 5 minutos puede recorrer 41 ?mts. En 1 0 minutos unos 833 mts., 1 0 minutos es lo que en promedio camina máximo una persona para no sentirse sobre ejercitado o para seguir sintiéndose tranquilo



fig 1.png Sostenibilidad ambiental, fuente - <http://www.coherencia.pe/ideario/sostenibilidad-ambiental/>
Figura 1, fuente - <https://www.renovablesverdes.com/sostenibilidad-ambiental/>



fig 2.png Ecourbanismo, fuente - https://prezi.com/c2lmb6pg_o4d/ecourbanismo/
Figura 2, fuente - <http://arqambciudad2.blogspot.com/2013/03/ecourbanismo.html>

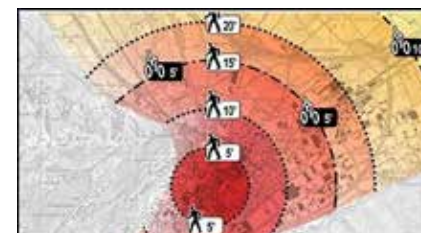


fig 3.tif Isocronas, fuente - Arq. Alejandro Valencia
Figura 3, fuente - Arq. Alejandro Valencia

MARCO METODOLÓGICO Y CONCEPTUAL

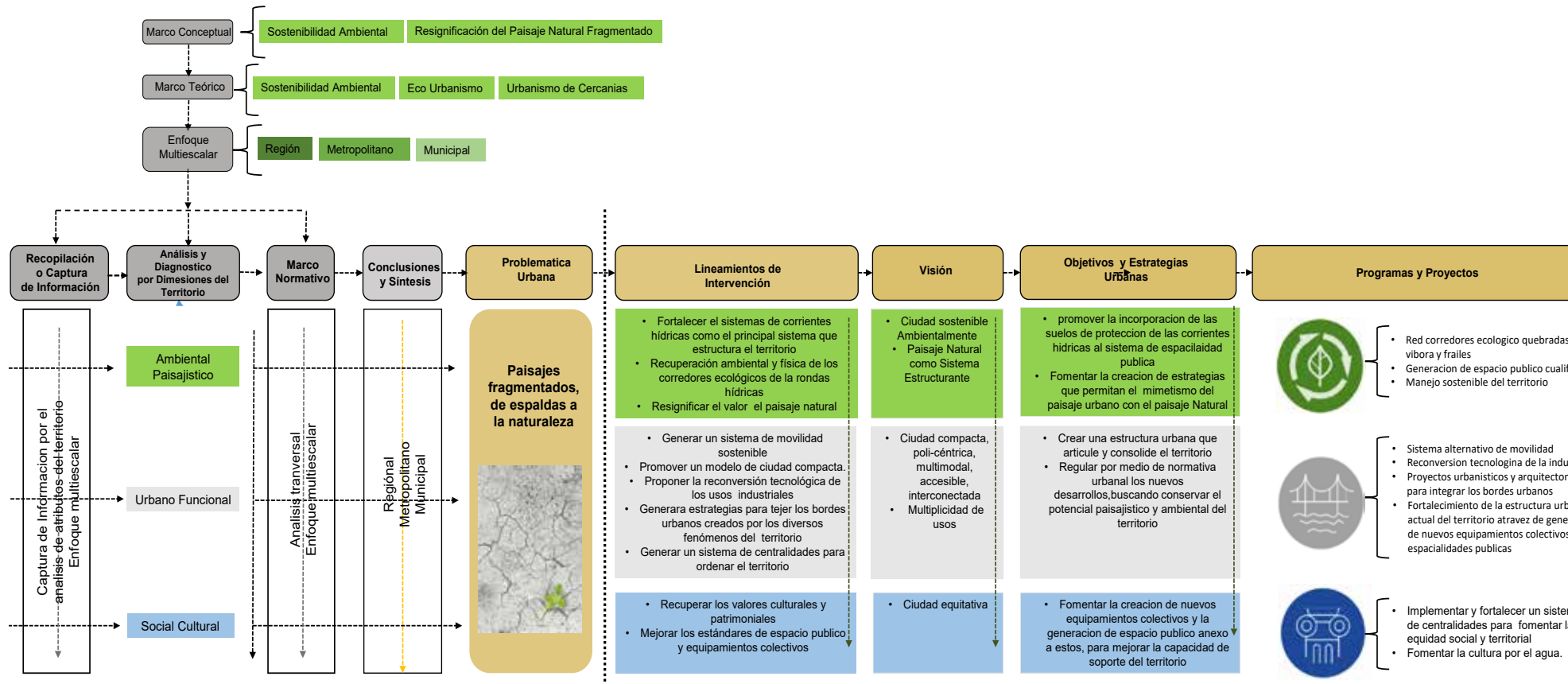
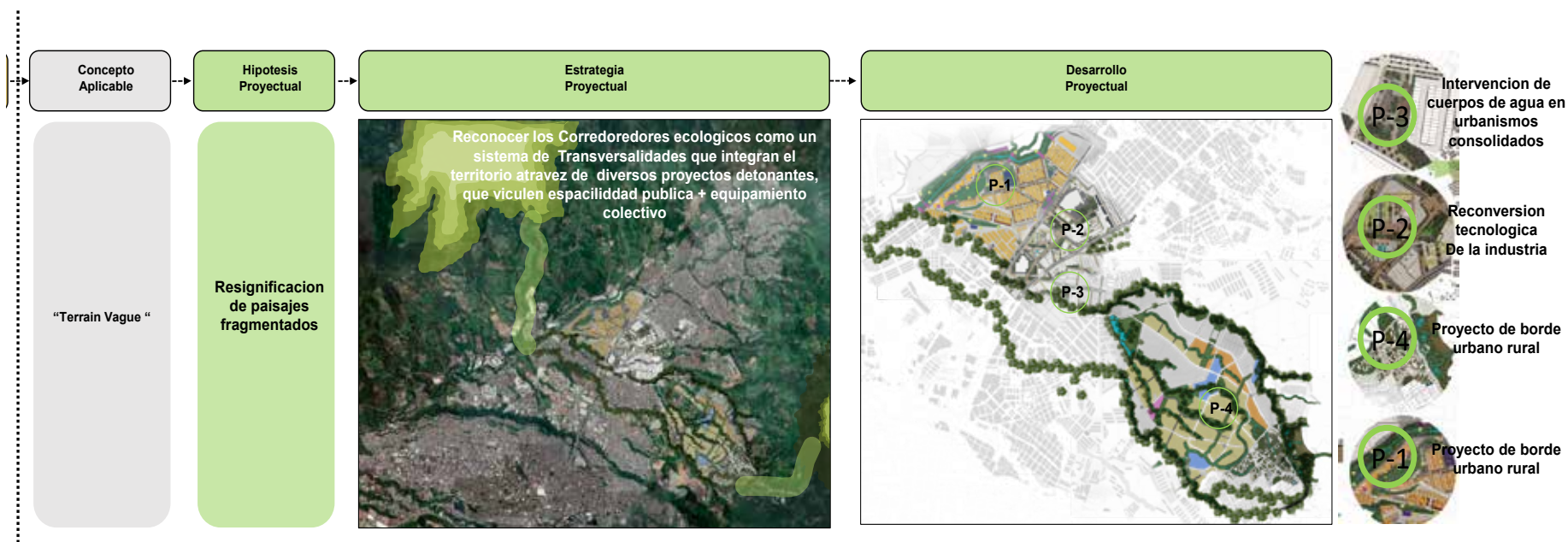


Figura 1, fuente - <https://geoinnova.org/blog-territorio/fragmentacion-de-habitats/fragmentacion-restauracion-habitats/>

Figura 2, fuente – Google earth y elaboración propia

Figura 3, elaboración propia



Análisis histórico territorial

“El territorio que hoy ocupa el municipio de Dosquebradas estuvo habitado en el tiempo del descubrimiento y la conquista, por la tribu o nación de los aborígenes Quimbayas. Este territorio fue descubierto por el capitán Jorge Robledo, al penetrar en dicha provincia a su regreso de Arma en el año de 1540; se internó con algunos soldados desde Irra a explorar las tierras altas que se presentaban al suroeste”.

Fundación.

“Luego de la ocupación y posterior Independencia de Colombia por parte de España, Dosquebradas fue fundada en el año de 1844 por colonos antioqueños, tolimenses, caucanos y vallunos, aspecto que le permitió desde muy temprano, afianzarse como punto de encuentro de los dos grandes procesos de colonización que se dieron hacia esta zona del país, la colonización antioqueña y la caucana, hecho que le ha otorgado un carácter cosmopolita a la ciudad”.

“Dosquebradas desde el año 1899 estuvo adscrita al municipio de Santa Rosa de Cabal; inicialmente como sección del municipio y posteriormente como corregimiento, fue hasta el 6 de diciembre de 1972, año en que se independizó y ascendió a la condición de municipio; por ende empieza a hacer parte del décimo cuarto municipio del Departamento de Risaralda, después de un difícil proceso en los estrados judiciales para adquirir su autonomía”¹.

1 Fuente, pagina el diario.com.co, Historia del Municipio Industrial
Publicado 07/11/2010



IGAC historica 3.jpg



PANORAMICA DE DOSQUEBRADAS HISTORICA..jpg

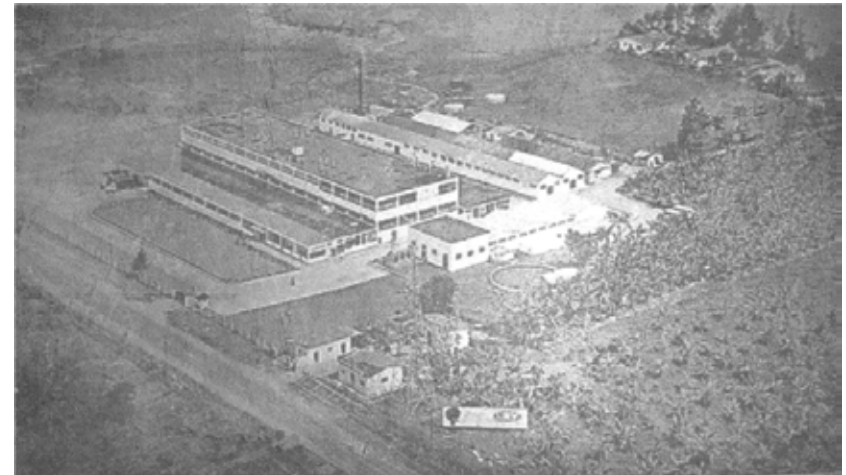
Breve analisis, Linea de tiempo

El territorio sobre el que se asienta Dosquebradas desde su fundación, se ha caracterizado por ser un punto de encuentro de dos grandes regiones del país, la antioqueña y la del valle cauca, hecho que le ha otorgado grandes oportunidades por su localización, tanto así que pese a no ser un municipio como tal hasta 1972, tuvo un acelerado crecimiento urbano, impulsado por el asentamiento de la industria principalmente la fabrica de la rosa y Postobon en 1948 y paños omnes en 1950, este fenómeno acelero el asentamiento de áreas residenciales cerca a estas industrias, dicha dinámica no estuvo acompañado por un proceso previo de planificación que reconociera e integrara sus condiciones morfológicas y paisajísticas, aun desarrollo urbano armónico. En consecuencia y como resultado de estas condiciones se hace evidente que la estructura urbana del municipio en sus comienzos fue creciendo espontanea y fragmentadamente condicionada a las dinámicas inmobiliarias que en su afán por tener tierras de fácil desarrollo y por la falta de una conciencia ambiental crearon un esquema de parcelación urbana fragmentada y segregada.

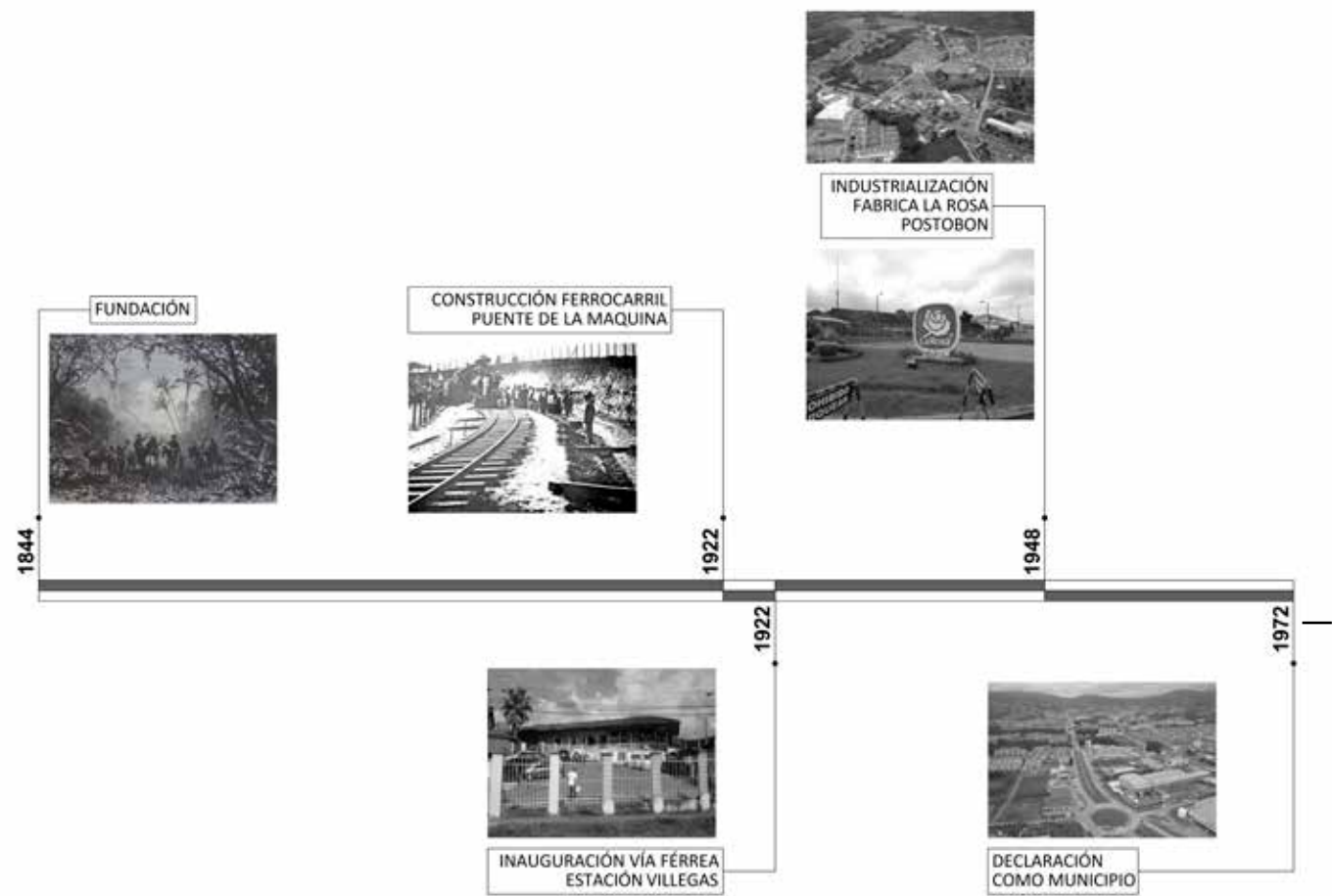
Avanzando un poco mas en el tiempo podemos encontrar que pese a tener autonomía territorial a partir de 1972 el crecimiento urbano continuó dándose de manera fragmentada y hacia la periferia, dicho modelo de desarrollo da como resultado una ciudad dispersa, que consume mas territorio y que no se compadece con las condiciones paisajísticas y ambientales presentes en este municipio, dicho fenómeno se incremento en los últimos años debido a la presión inmobiliaria generada por la desaceleración

de la construcción en el municipio vecino y conurbado de Pereira, que a disparado el crecimiento a cifras nunca antes vistas en el municipio.

Paralelo a estas situaciones debemos también reconocer que Dosquebradas hace parte del área metropolitana centro occidente desde 1991, lo que le ha representado mejoras en los temas de movilidad e infraestructura.

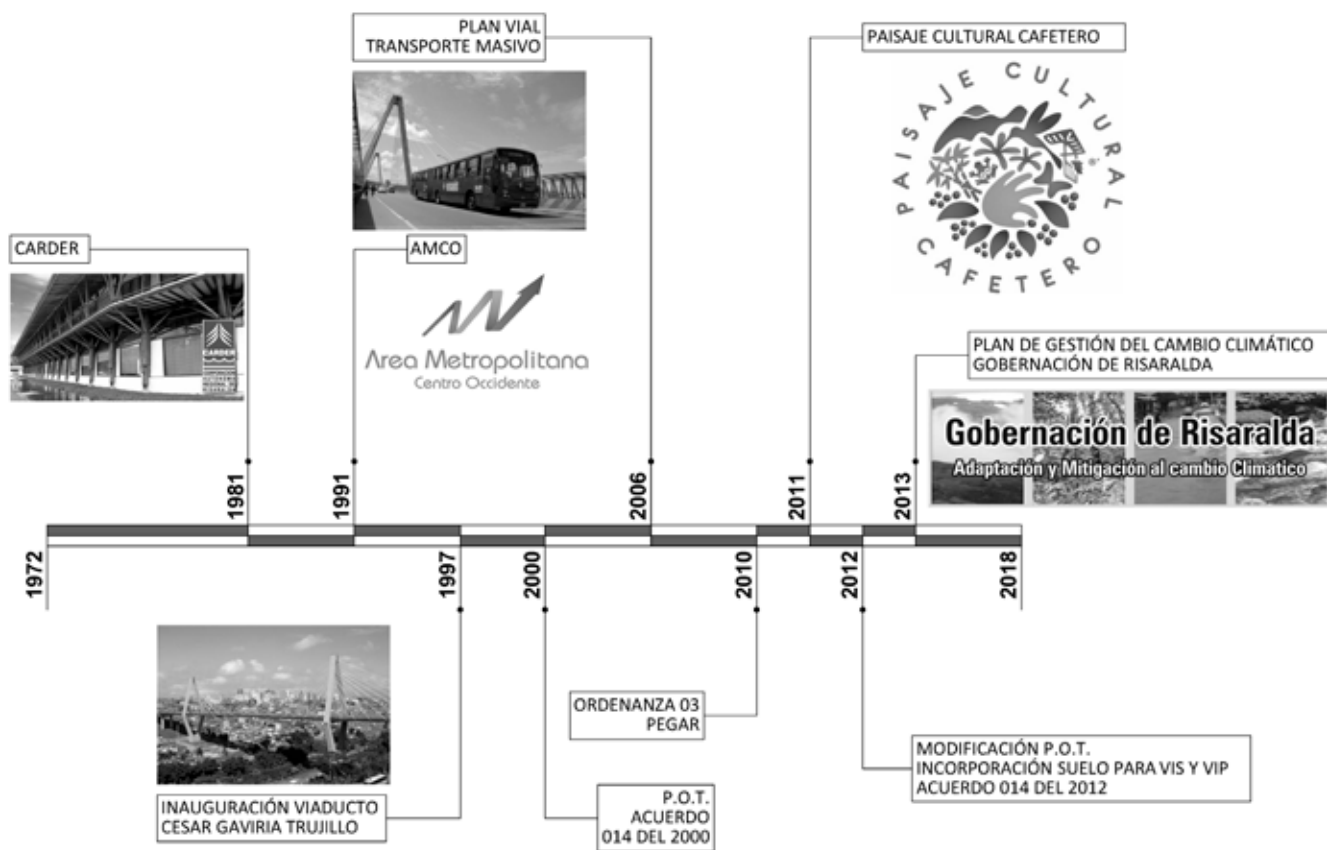


Fuente. Foto Industrias Comestibles La Rosa. La Historia de Pereira, Años 60



resignificación de paisajes fragmentados

línea de tiempo, Fuente elaboración propia



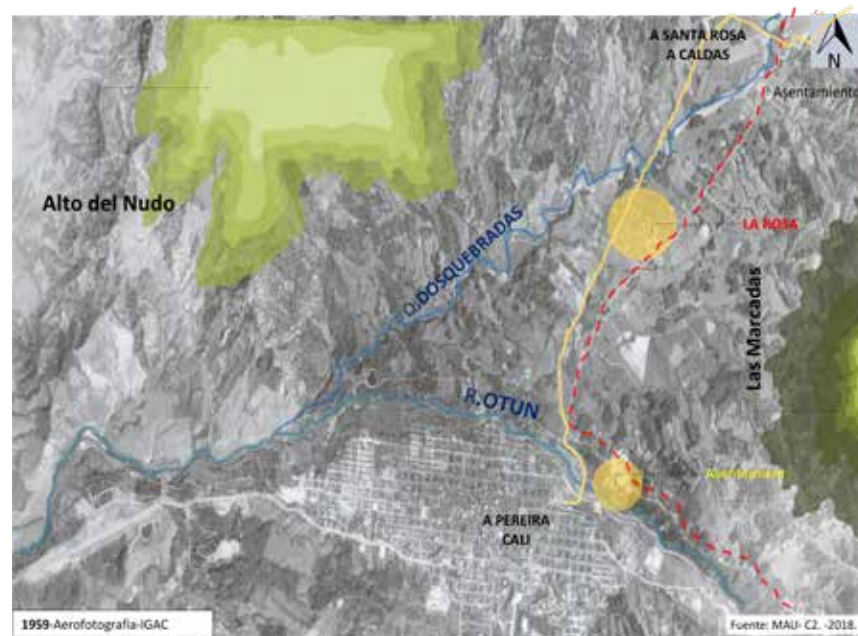
Evolución Urbana.

Dosquebradas se desarrolla mediante un crecimiento acelerado de urbanización estrechamente ligado al establecimiento de importantes industrias de carácter nacional e internacional, que atraídas por su localización estratégica en la región, por los bajos y competitivos precios del suelo y por las exoneraciones tributarias promovidas por la municipalidad dieron a este territorio, claramente conurbado con Pereira, la capital, el carácter de ciudad industrial- ciudad dormitorio que hasta hoy la identifica.

El asentamiento urbano “se fue formando paulatinamente en torno del puente del Otún y a la dinámica comercial, económica y cultural propia de una pequeño puerto, un centro poblado conocido según la tradición oral como “La huella del tigre”.

“Para la época en que empiezan las labores del ferrocarril, con énfasis en el famoso Puente de la Maquina (1921), el sector contaba ya con más de cien casas a las que se sumaron campamentos, enfermerías, restaurantes, bodegas, expendios de licor y tiendas, entre otras.”¹

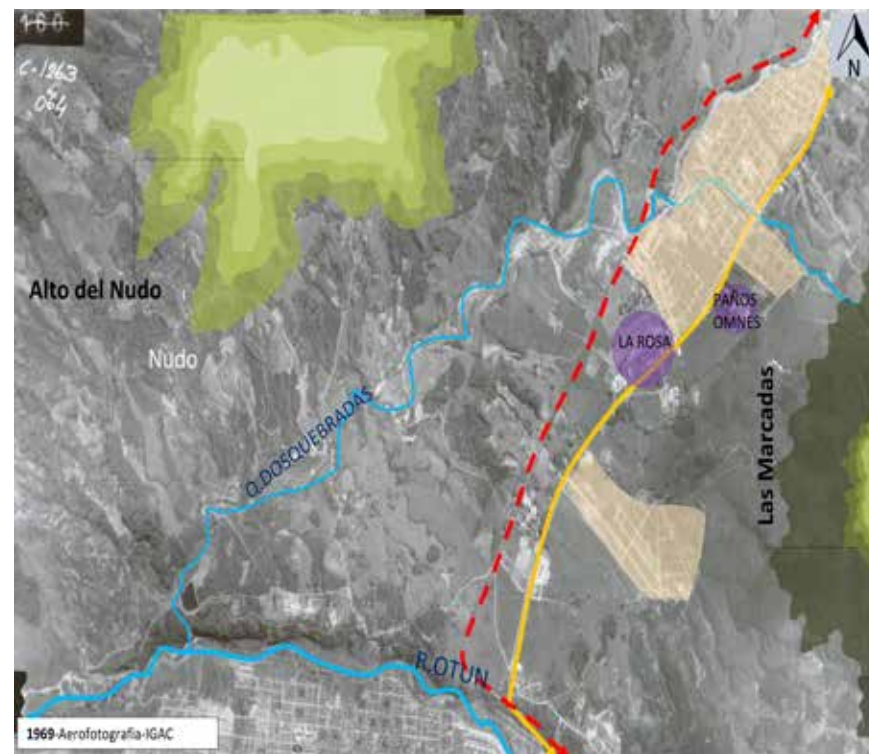
Su nacimiento urbano surge y se consolida linealmente sobre la vía de conexión regional Armenia- Pereira- Manizales, al ser paso obligado en los principales ejes de movilidad vial (y anteriormente ferroviaria) motores de la dinámica económica que hasta hoy relacionan el puerto de Buenaventura con el centro occidente nacional.



mapa 03.png - Aerofoto 1959. fuente IGAC - edición grupo MAU, Dosquebradas.

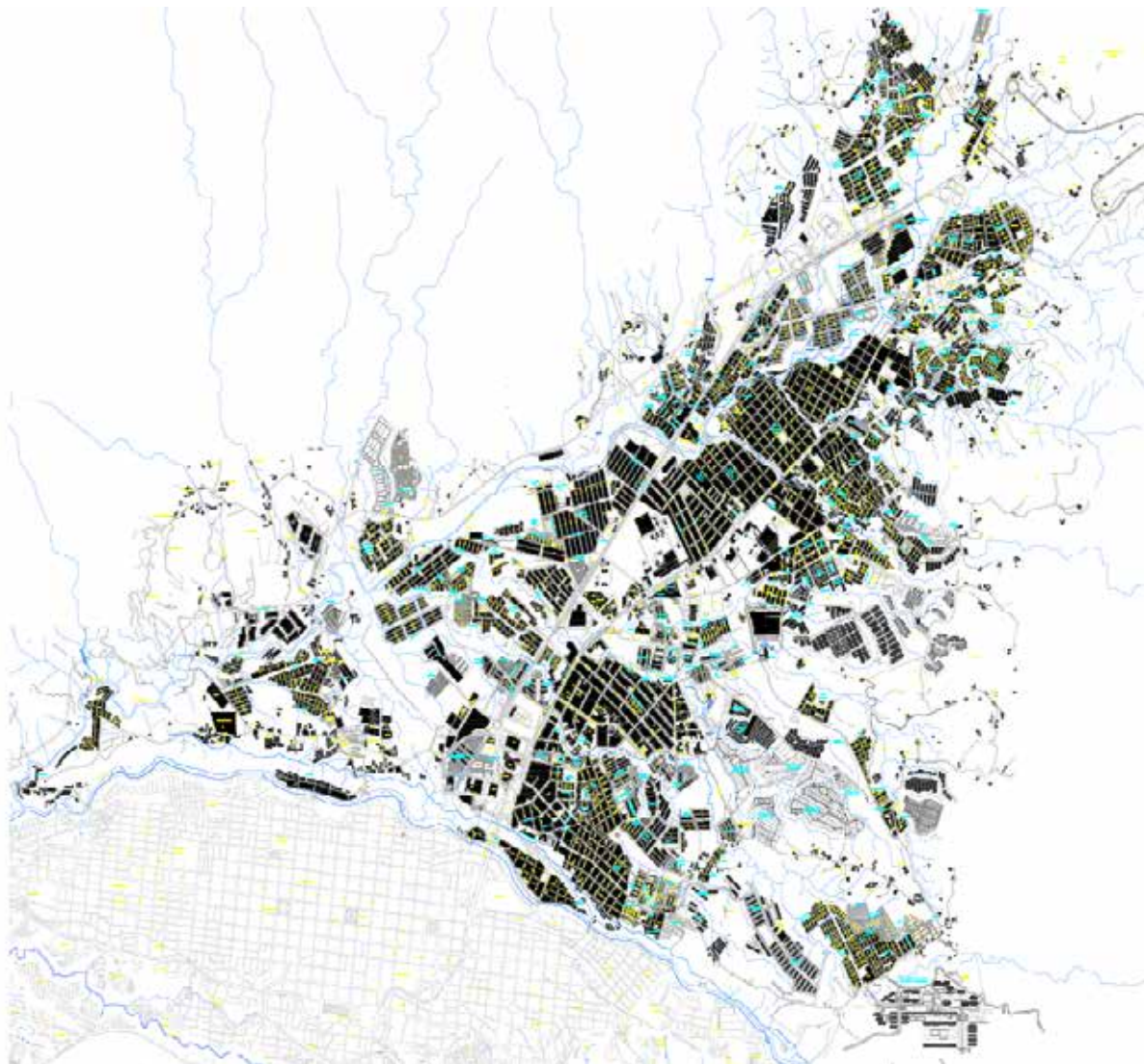
Estos hechos propiciaron el movimiento migratorio de habitantes del campo cercano y de otras zonas del país lo cual acrecentó la demanda de suelo urbanizado, lo cual propició el crecimiento acelerado de la población y con ello la creación de desarrollos urbanísticos sin planificación formal, atomizados y desarticulados entre sí bajo, una estructura urbana de simple loteos, sin una propuesta que respondiera a las necesidades de acompañar el mero asentamiento humano con espacios públicos y comunales que satisficieran otras funciones urbanas que acompañaran la de habitar o trabajar (recrearse, estudiar, circular) de la población obrera que iniciaba su arraigo formal en estas nuevas tierras.

Solo hasta 1996 a través del acuerdo municipal 033, el municipio adquiere una herramienta normativa con la cual se definen, directrices encaminadas a frenar el retaceo caótico y desmembrado del territorio; pero la falta de decisiones políticas y urbanas afortunadas, ya habían producido un daño estructural en la creación de un pensamiento planificado y ordenado de la ciudad. Con la adopción del plan de ordenamiento territorial, Acuerdo 014 de 2000, el municipio fundamenta su política de desarrollo y determina normativas para el crecimiento municipal.

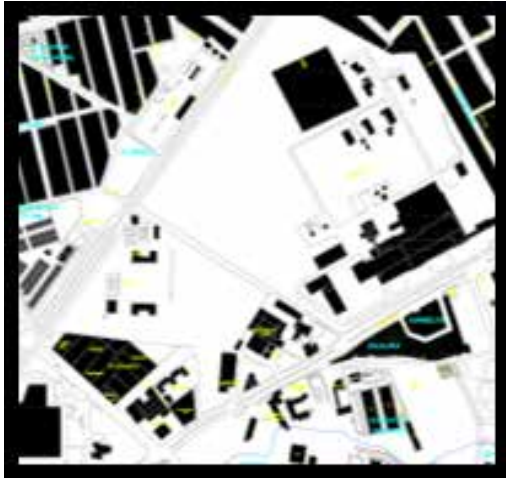


mapa 04.png. fuente. Aerofoto IGAC 1959 - edición grupo MAU Dosquebradas

Análisis de la evolución urbana.



La estructura urbana del municipio es una mancha de forma organica producto de diversos fenomenos de urbanizacion que se se han ido adaptando a geografia presente en el territorio, en la cual se pueden identificar dos sistemas de desarrollo principales, el primero obedece a una estructura de crecimiento lineal apartir de las vias principales y las segunda que corresponde a un modelo de crecimiento a partir de urbanizaciones dispersas y fragmentadas .



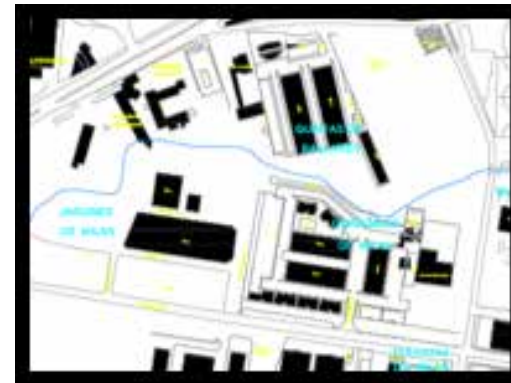
Edificios Aislados.
Inicialmente este tipo de urbanización se dio por parte de la industria.



Urbanización por manzanas regulares
Los primeros asentamientos presentar una traza en damero, con manzanas o medias manzanas y predios conformación regular.



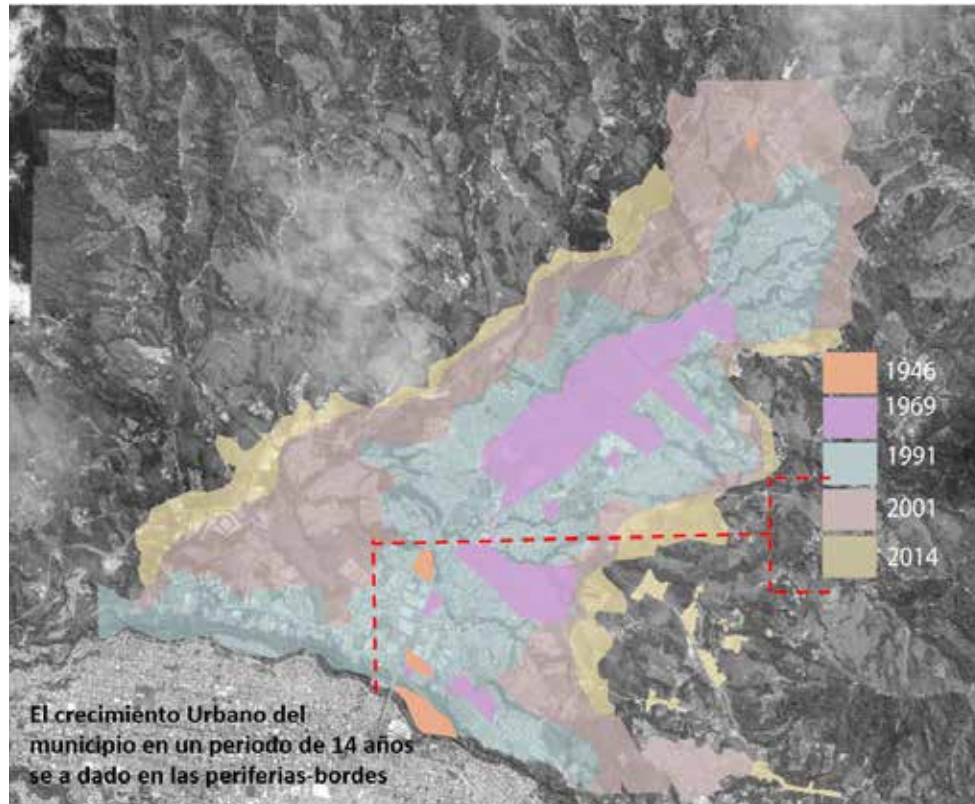
Urbanización por manzanas irregulares.
Surgen algunas manzanas y dentro de ellas predios de conformación irregular generando vacíos irregulares también, que conectan de lado a lado la manzana.



Urbanización fragmentaria.

Aparición de pequeñas edificaciones puntuales que generan discontinuidad y fragmentación.

Crecimiento Histórico Urbano.



El proceso de crecimiento urbano fragmentado generó una serie de vacíos urbanos al interior de los núcleos urbanizados y debido a la falta de políticas integrales de planeamiento sobre la expansión del territorio, el valor de su suelo se incrementó con los años en comparación con el de la periferia. Esta situación ha generado la ausencia de utilización de suelo localizado en áreas urbanizadas, lo que ha implicado costos adicionales a las administraciones para atender las necesidades de la población localizada en territorios dispersos (infraestructuras viales, de servicios públicos, equipamientos, etc).

Evolución Histórica de la Red Hídrica

Municipio industrial, municipio entre ríos...entre otros, estos han sido los nombres con los que se ha querido describir a este territorio con el fin de evidenciar sus principales características desde el punto de vista vocacional y paisajístico; sin embargo; puede decirse que el solo hecho de nominarlo no ha sido suficiente para emprender las acciones necesarias y abordar de manera integral su condición de cuenca o valle aluvial de la quebrada Dosquebradas; irrigada esta por numerosas corrientes hídricas que nacen en la parte alta de los cerros tutelares que contienen este valle, determinando para este territorio unas condiciones morfológicas y fisiográficas especiales y que constituyen en si mismas un reto en la forma de ocupar el territorio. Aunado a esto, la estratégica ubicación de la vía de conexión regional Caldas-Valle del Cauca como corredor comercial, dio lugar a la instalación de la Industria como actividad principal y en consecuencia a los asentamientos residenciales de carácter espontáneo que con el tiempo fueron consolidando la ciudad a través de un eje vial. Es así, que no obstante las características paisajísticas del territorio; la actual forma urbana, ha sido el resultado de la necesidad de adecuar territorios para urbanizar, mas no de una planificación integral que responda a las características propias del territorio y en las que para el caso específico las condiciones ambientales se conviertan en potencial para el desarrollo territorial entendido este tanto desde el ámbito urbano como rural en el los limites constituyan una oportunidad para articular mas que para dividir.

En conclusión, la configuración física del municipio es una sucesión de bordes generados por elementos naturales del paisaje y por la misma infraestructura urbana que requieren intervenciones idóneas que valoren en primera instancia su valor genuino.

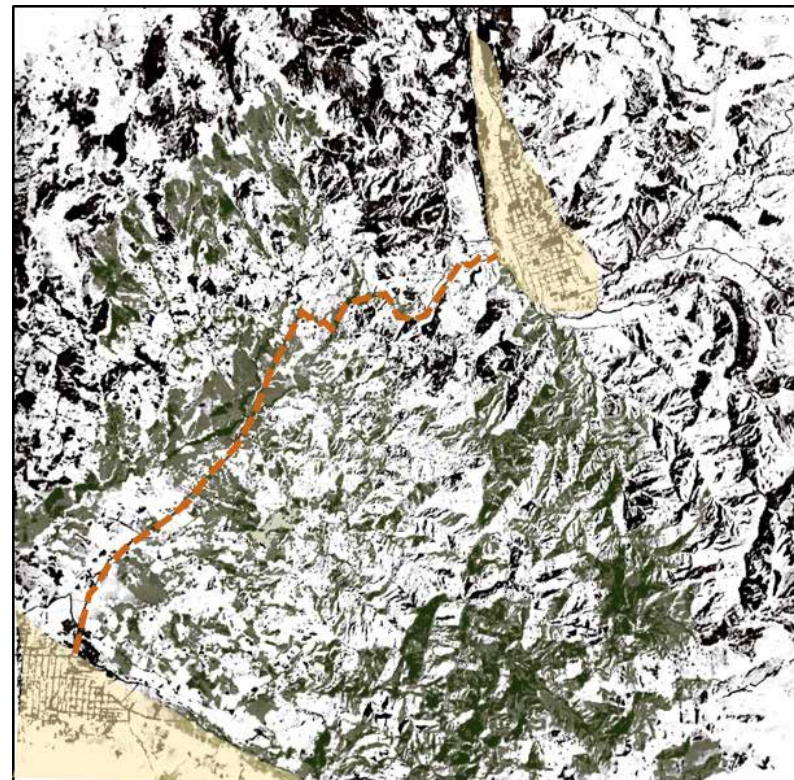


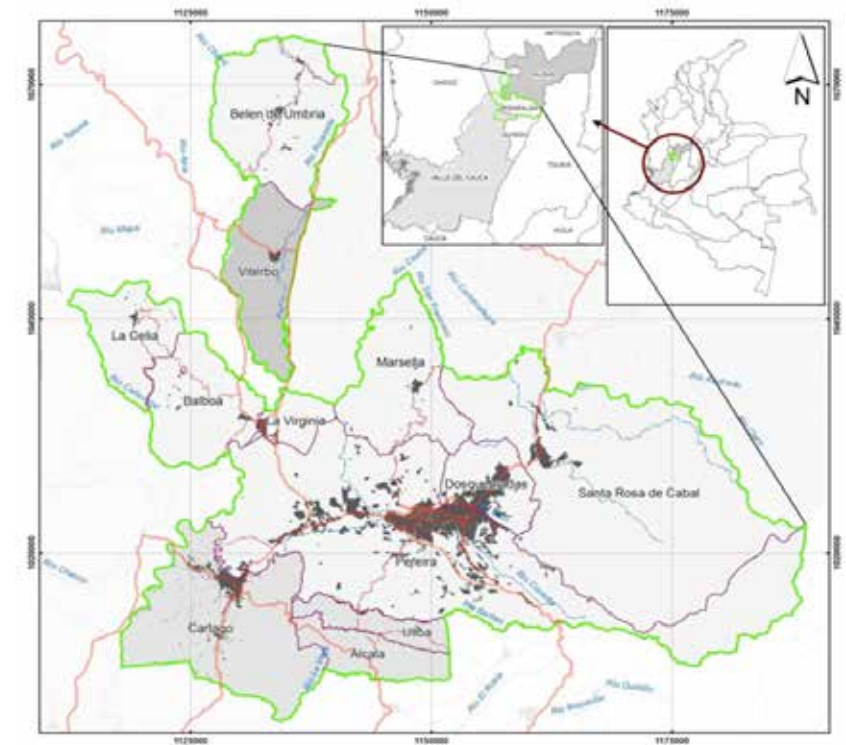
Figura 1 Foto aérea igac 1930

Análisis y Diagnostico Regional Metropolitano

En la modernidad cuando se afrontan procesos de aproximación al territorio, se deberán tener en cuenta en el análisis las condiciones urbano-regionales y metropolitanas, las cuales toman importancia ya que estas permiten caracterizar situaciones presentes en diferentes escalas de la planificación, siendo allí donde se evidencia la necesidad de realizar procesos diagnósticos y de reconocimiento a un nivel regional/territorial los cuales mostraran las condiciones del lugar, a partir de esto, se garantiza la formulación de propuestas a diferentes escalas territoriales las cuales determinaran las intervenciones y su importancia para la ciudad la región.

El municipio de Dosquebradas se encuentra ampliamente conurbado con el municipio de Pereira, ambos municipios junto con el municipio de La Virginia conforman el Área Metropolitana Centro Occidente AMCO, la cual tiene como principio Promover el desarrollo armónico y sustentable de la Región y sus habitantes mediante la Planeación, gestión de proyectos y acciones que integren a los Municipios, buscando ser reconocidos como el eje articulador del desarrollo sustentable para la Región.

Para tener una mejor comprensión y análisis de la información recopilada, esta investigación proyectual se abordara con una mirada multiescalar, realizando una aproximación desde la escala regional, metropolitana y municipal.



mapa 10.png - Localización Estratégica. AMCO

Dimensión Ambiental Paisajística Regional y Metropolitana.

En el marco regional y metropolitano, encontramos que existen varios ecosistemas ambientales que no están integrados como un espacio público regional, la región posee uno de los ecosistemas de gran valor paisajístico más importantes del país (parque nacional de los nevados), sin embargo, dicho potencial eco-turístico en la región no ha sido aprovechado ni potenciado para genera un clúster turístico a nivel del eje cafetero.

Las áreas protegidas que se encuentran en esta región dentro del Sistema Nacional de Áreas Protegidas SINAP, constituyen el 27,40% del área de los municipios. de estas el 16,16%, se concentran en 5 municipios (Pereira, Dosquebradas, La Virginia, Santa Rosa, Marsella) área Metropolitana Centro Occidente y los municipios cercanos constituyen el 60% de las áreas naturales protegidas.

Así mismo el sistema regional ambiental hacen que estos territorios tengan una gran biodiversidad, debido al hecho de tener presencia en diferentes pisos térmicos, en una distancia de 50 km en línea reta desde la laguna del Otún hasta puerto de la Virginia sobre el río Cauca, lo que representa una potencialidad única para el desarrollo ambiental de la región.

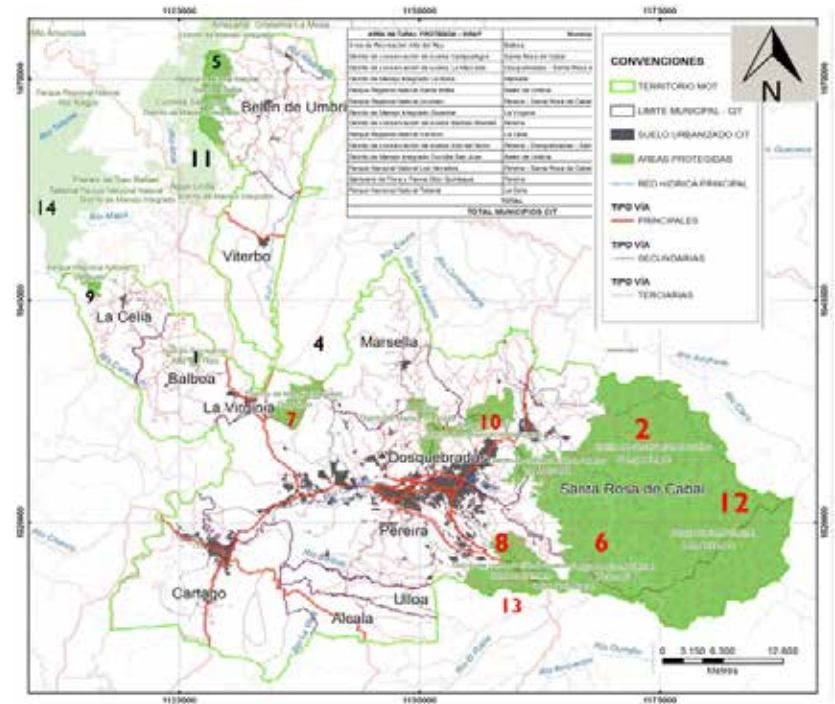


Figura 1 Áreas protegidas regionales



fig 4.jpg

Fuente – <http://www.regionetnoticias.com/2019/10/dosquebradas-iniciara-proceso-de.htm>



fig 5.jpg - Figura 3, fuente - <https://www.hotelportaldemilan.com/es/noticias/nevado-del-ruiz-1db0bb2e-c96a-47bc-9374-55a9f513a2d5>

Análisis y Diagnóstico Regional Metropolitano.

Problemática

- Posee ecosistemas ambientales regionales de gran importancia que se fragmentan al entrar en contacto con los cascos urbanos.
- La región posee uno de los ecosistemas con mayor valor paisajístico del país, sin embargo dicho potencial eco turístico de la región no ha sido aprovechada ni potenciado.

Potencialidades.

- Uno de los ecosistemas de gran valor paisajístico mas importantes del país, Zona eco turística de la región cafetera.

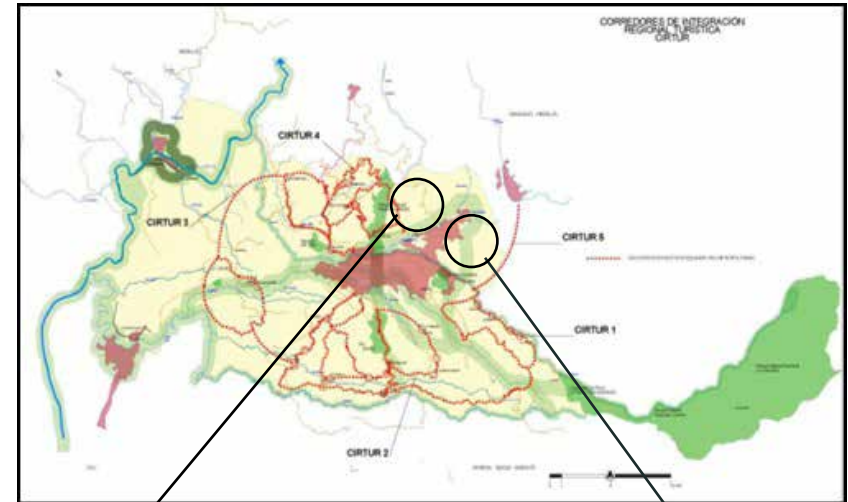
Propuesta.

- Potenciar el sistema regional ambiental de gran importancia por su biodiversidad, por medio de la formulación de estrategias que promuevan su integración física, para convertirlo en un gran sistema de espacio publico de carácter regional.



fig 9.png - Fuente. Universidad Tecnológica de Pereira 2002

Figura, cascos urbanos, relieves y ríos



Figura, circuitos de integración turísticos



Figura, alto del Nudo



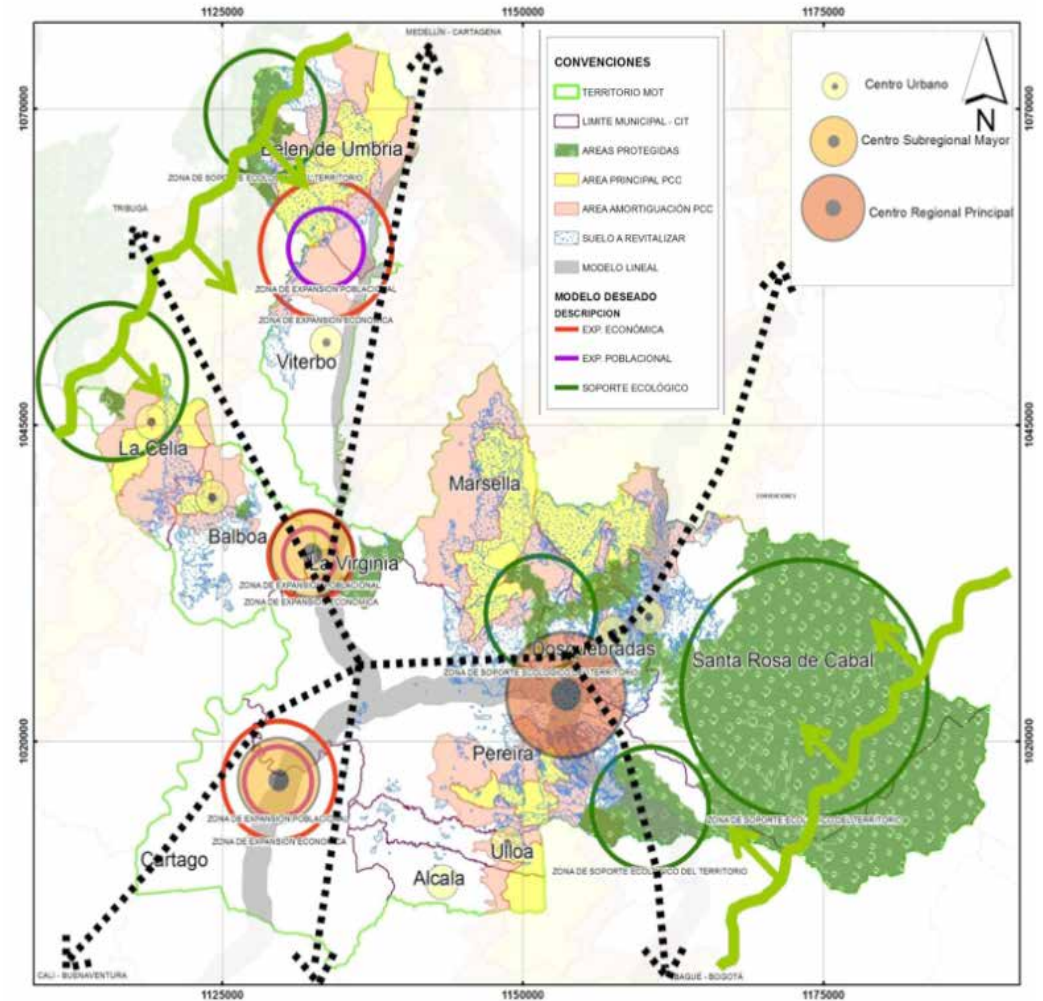
Figura, Alto del toro

resignificación de paisajes fragmentados

Análisis y Diagnóstico Regional.

Al estar inmersas en lo que se ha planteado como la ecorregión eje cafetero, se reconoce como un sistema de ciudades que interactúan entre sí, complementándose en la mayoría de los casos desde las actividades privadas y fuertemente articuladas por el sistema vial, esta posición privilegiada en el polo sur occidente colombiano y conectada a los corredores y ejes nacionales de gran desarrollo, permite que se pueda proyectar hacia una plataforma intermodal.

Esta localización configura a los municipios de Pereira y Dosquebradas como la centralidad regional principal dentro de un sistema de centralidades por escalas, lo cual determina el modelo de ocupación para el territorio a escala regional, a su vez Cartago y Santa Rosa de Cabal, que si bien no hacen parte del AMCO, se reconoce la importancia de sus relaciones funcionales y económicas, por lo cual se hace necesario el establecimiento de alianzas y convenios Interadministrativos que permitan su incorporación al área metropolitana



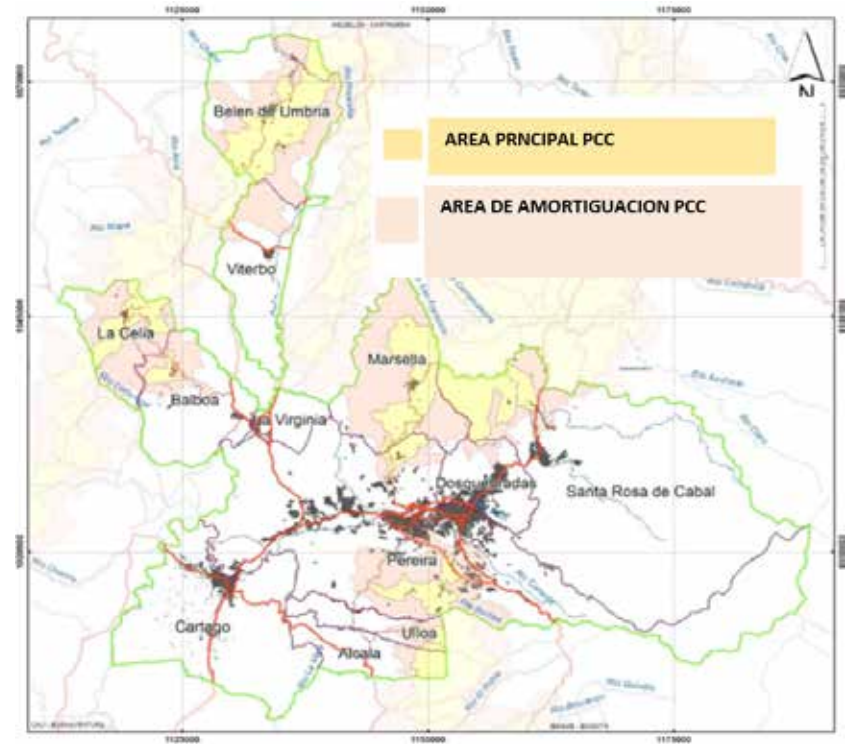
mapa 06.png - Centralidad Área Metropolitana - AMCO 2013

Dimensión Económica –Social-cultural regional y metropolitana

La estructura económica regional, está centrada en los sectores primarios y terciarios de la producción, con un desarrollo enfocado principalmente hacia la manufactura, especial mente en el sector de la maquila lo que no permite desarrollar de manera concreta los sectores de Ciencia, Tecnología e Innovación (CT&I).

La fragmentación del territorio «modelo de ciudad dispersa» caracterizado por procesos de sub-urbanización del suelo rural implicando mayor gasto de recursos, una mayor demanda de suelo y un mayor tiempo en desplazamientos, es uno de los principales fenomenos que afecta a los cascos urbanos mas consolidados de esta región y del área metropolitana.

Esta region se proyecta la región para posicionarse como un gran clúster en el desarrollo Regional, consolidándose así un polo de desarrollo, con una red de ciudades interdependientes, cada uno adquiriendo un rol económico específico.



Dimensión Urbana Funcional Regional y Metropolitana.

Problemática

- La dependencia de la estructura económica regional, en los sectores primarios y terciarios de la producción.
- El modelo de urbanización (ciudad dispersa), y el fenómeno de sub - urbanización de los suelos rurales presente en las principales ciudades, que aumenta el consumo de tierra agrícolas y contribuye a la fragmentación territorial.

Potencialidades.

- Por su localización estratégica puede convertirse en un gran polo de desarrollo cultural y tecnológico, permitiendo le diversificar así su economía.
- Por su potencial ambiental paisajístico, se puede fortalecer la economía a partir del eco-turismo.

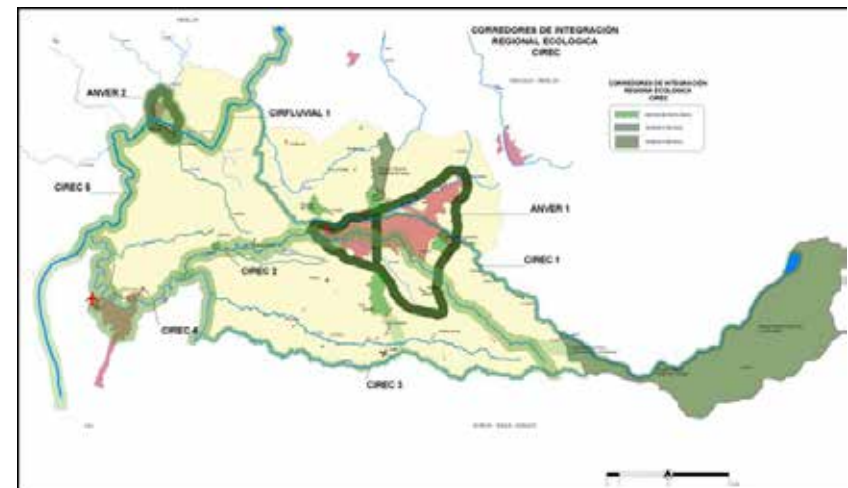
Propuesta.

- Cambiar el modelo de urbanización de las principales ciudades, hacia ciudades compactas, que promuevan desarrollo tecnológico y la sostenibilidad.
- Viabilizar las estrategias de los corredores turísticos metropolitanos y regionales



mapa 13.jpg - Des articulación de ciudades principales

<https://www.ani.gov.co/proyecto/carretero/development-vial-armenia-pereira-manizales-21261>



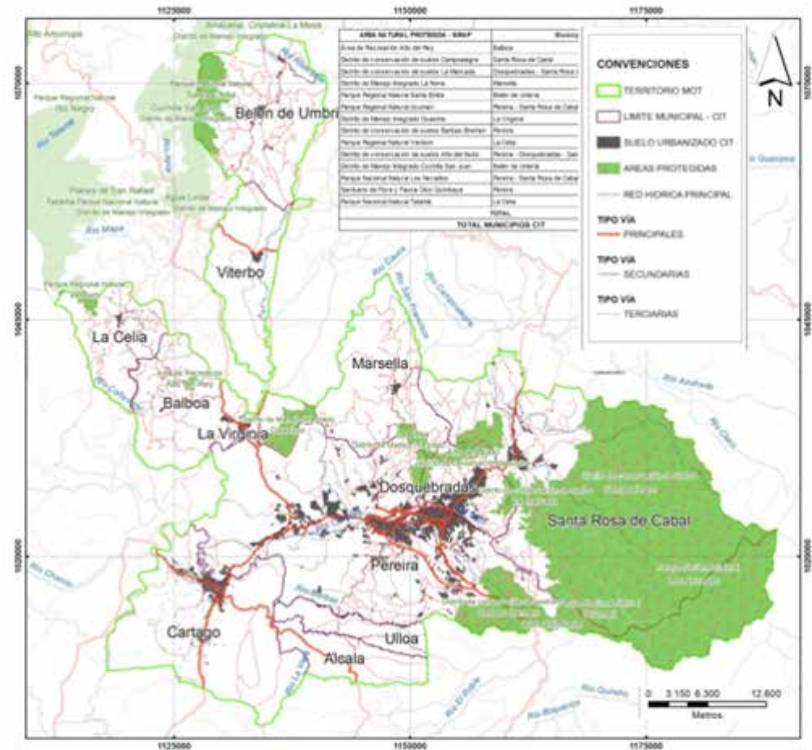
mapa 14.jpg - Pereira y Dosquebradas como principal centralidad regional. AMCO

Análisis y Diagnostico Municipal.

La estructura económica regional, está centrada en los sectores primarios y terciarios de la producción, con un desarrollo enfocado principalmente hacia la manufactura, especial mente en el sector de la maquila lo que no permite desarrollar de manera concreta los sectores de Ciencia, Tecnología e Innovación (CT&I).

La fragmentación del territorio «modelo de ciudad dispersa» caracterizado por procesos de sub-urbanización del suelo rural implicando mayor gasto de recursos, una mayor demanda de suelo y un mayor tiempo en desplazamientos, es uno de los principales fenómenos que afecta a los cascos urbanos mas consolidados de esta region y del area metropolitana.

Esta región se proyecta la región para posicionarse como un gran clúster en el desarrollo Regional, consolidándose así un polo de desarrollo, con una red de ciudades interdependientes, cada uno adquiriendo un rol económico específico.



IMG_20200103_180118.jpg - Avda Simón Bolívar Foto. David Acevedo.

Ambiental Paisajístico

Problemática

- La estructura urbana desconoce y se encuentra desarticulada de la estructura ambiental Principal del municipio, desconociendo los atributos biodiversos que configuran el territorio.
- El municipio posee escenarios de gran valor paisajístico y turístico con el alto del nudo, el alto del oso, el alto del toro, los cuales se encuentran desaprovechados para ser ofertados dentro de los espacios públicos y el turismo municipal y metropolitano.
- Invasión y urbanización sin control de las cuencas hídricas.

Potencialidades.

- Los elementos naturales dominantes del valle aluvial de la quebrada Dosquebradas crean un extraordinario paisaje con el Alto del nudo y el Alto de Boquerón como telón de fondo para la ciudad y el descenso desde los mismos de las masas verdes siguiendo el sinuoso recorrido de las múltiples quebradas que se precipitan sobre río Otún.

Propuesta.

- Revitalizar la estructura urbana a partir de la recuperación de los corredores ambientales de las quebradas del Municipio-como corredores paisajísticos y turísticos.
- Las áreas naturales protegidas y los cerros tutelares (Alto del nudo, alto las marcas) atractivo turístico ya que son pulmones urbanos que dotan a la ciudad-y al área metropolitana de servicios eco sistémicos.
- El paisaje natural lejano y cercano como elemento principal del imaginario urbano.
- Los distritos de conservación y los componentes naturales constituyen los elementos de articulación y conexión entre el municipio y los municipios aledaños.



aerea.jpg - Redes ambientales urbanas en Dosquebradas. Fuente - vuelo dron Nov 2018 - MAU

Urbano - Funcional

Problemática

•Debido a la configuración del municipio de Dosquebradas las circulaciones longitudinales (Avenida Simón Bolívar y Avenida Ferrocarril) son muy claras y marcadas, en contraste se presenta una dificultad en las conexiones transversales, sumado al aumento en el parque automotor y el poco desarrollo del plan vial propuesto por el acuerdo 014 del 2000.

•El crecimiento fragmentado, siguiendo un modelo disperso que ha alterado el ecosistema y el paisaje.

•El municipio presenta, marcados desequilibrios en la infraestructura social, sustentada a través de su equipamiento colectivo, ya que este no tiene la cobertura suficiente para cumplir los requerimientos de una creciente población de las otras regiones.

Falta de separación y discriminación del tráfico nacional, departamental y municipal, así como del transporte de carga e industrial.

• Una gran parte del territorio que tiene un índice de necesidades de transporte bajo, es decir, que según sus condiciones socioeconómicas no tienen necesidad de acceder al transporte público, sin embargo, se puede identificar zonas de Dosquebradas tienen un alto Índice de Necesidades de Transporte INT, debido a que presentan condiciones socioeconómicas más críticas respecto a las otras zonas o comunas.

Potencialidades.

•El territorio presenta posibilidades de grandes espacios de renovación urbana en el área central de la ciudad, planteamiento de un desarrollo de una política de ocupación del suelo, con mayor densidad dotada de actividad dotacionales y de servicios.

• Posibilidad del Desarrollo de un sistema de circuitos viales caracterizados de acuerdo a su función, carga de ocupación y escala.

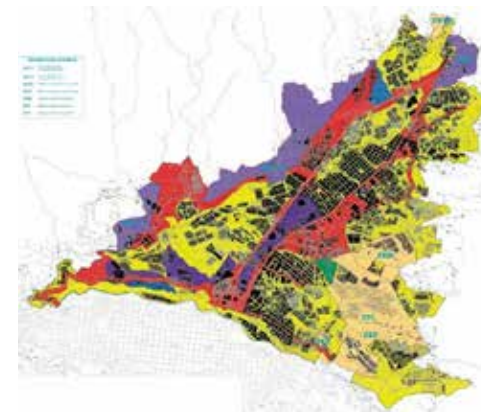
Propuesta.

•Proponer alternativas de movilidad sostenible que conecten de forma transversal el municipio y articulen el territorio.

•Proponer la reconversión tecnológica de los usos industriales tradicionales, buscando la recuperación y utilización de las áreas residuales existentes al interior de los grandes polígonos industriales.

•Fortalecer la creación de un sistema centralidades urbanas por niveles, para minimizar los desplazamientos urbanos (aplicación concepto de urbanismo de cercanía).

•Desarrollo de un sistema alternativo de movilidad -blando, que haga una interconexión entre el espacio público.



Social - Cultural

Problemática

• Debido a la configuración del municipio de Dosquebradas las circulaciones longitudinales (Avenida Simón Bolívar y Avenida Ferrocarril) son muy claras y marcadas, en contraste se presenta una dificultad en las conexiones transversales, sumado al aumento en el parque automotor y el poco desarrollo del plan vial propuesto por el acuerdo 014 del 2000.

• El crecimiento fragmentado, siguiendo un modelo disperso que ha alterado el ecosistema y el paisaje.

• El municipio presenta, marcados desequilibrios en la infraestructura social, sustentada a través de su equipamiento colectivo, ya que este no tiene la cobertura suficiente para cumplir los requerimientos de una creciente población de las otras regiones.

Falta de separación y discriminación del tráfico nacional, departamental y municipal, así como del transporte de carga e industrial.

• Una gran parte del territorio que tiene un índice de necesidades de transporte bajo, es decir, que según sus condiciones socioeconómicas no tienen necesidad de acceder al transporte público, sin embargo, se puede identificar zonas de Dosquebradas tienen un alto Índice de Necesidades de Transporte INT, debido a que presentan condiciones socioeconómicas más críticas respecto a las otras zonas o comunas.

Potencialidades.

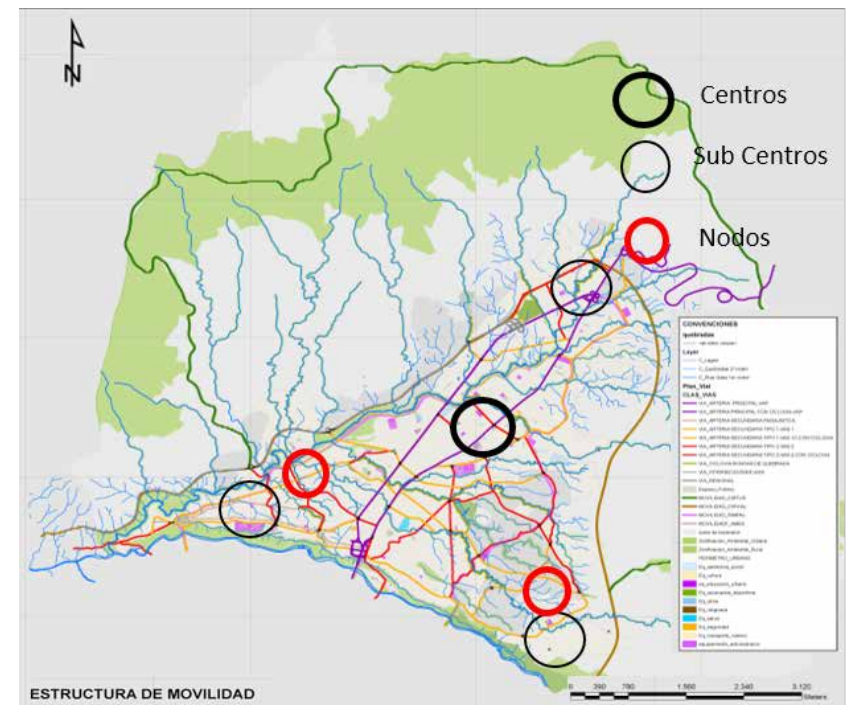
• Presencia de actividades económicas especializadas concentradas en áreas específicas del municipio generado zonas de actividad económica homogéneas

• La multiplicidad de usos que se conjugan en zonas específicas del territorio generado zonas de actividad mixtas.

Propuesta.

• Se deberá entonces buscar el equilibrio urbano con un modelo de ciudad compacta como ya se ha mencionado, buscando una estructura policéntrica, conectada y estratégicamente articulada con su entorno conformada por centralidades, su centralidades y nodos de actividad sectoriales.

- Promover el desarrollo de proyectos que potencien el turismo como una nueva opción de actividad económica para el municipio.
- Propender por un adecuado y equilibrado usos del suelo, determinado las mejores densidades de ocupación del suelo.



Inventario de Proyectos.

PROYECTOS DE RELEVANCIA		
PROYECTO DE IMPACTO REGIONAL	MODERNIZACIÓN AEROPUERTO INTERNACIONAL MATECAÑA	
	BIO PARQUE UKUMARY	
	WORLD TRADE CENTER	
PROYECTO DE IMPACTO METROPOLITANO	MEGACABLE	
	PARQUE SAN MATEO	
	PARQUE EMPRESARIAL MATECAÑA	
	CORREDOR EGOYA	
	NUEVOS PARQUES AV. CIRCUNVALAR	PARQUE POPULAR MODELO
		PARQUE LA REBECA
		PARQUE LA JULITA
		PARQUE EL PROMETEO
		PARQUE INVICO
PROYECTO DE IMPACTO MUNICIPAL	PLAZA CÍVICA DOSQUEBRADAS	
	ECO PARQUE DE LA GUADUA	
	ECO PARQUE EL NUDO	
	ECO PARQUE LAS MARCADAS	
	PASEO DE LOS FUNDADORES	
Fuente: MAU-Cohorte 2.- 2018		

Conclusiones y Síntesis

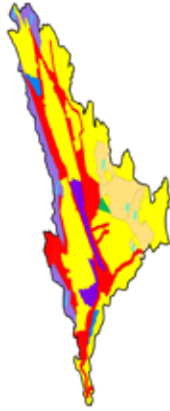
ESCALA SISTEMA	AMBIENTAL / PAISAJÍSTICA		ECONÓMICA / SOCIAL-CULTURAL		URBANO / FUNCIONAL
	AMBIENTAL	DE ESPACIO PUBLICO	CULTURA Y PATRIMONIO	EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS	
REGIONAL	Posee varios ecosistemas ambientales, que no están integrados como un espacio público. Municipal/Metropolitano/Regional.	Posee varios ecosistemas ambientales, que no están integrados como un espacio público. Municipal/Metropolitano/Regional.	Uno de los Ecosistema de gran valor paisajístico más importante del país. Zona ecoturística de la región cafetera.	Un centro dinámico, con un gran desarrollo económico.	Crecimiento fragmentado, siguiendo un modelo disperso que ha alterado el ecosistema y el paisaje, unido por una débil y única conexión.
	Pérdida, destrucción y desequilibrio del paisaje y del ecosistema, causados por el crecimiento urbano ciudad dispersa.				
METROPOLITA NO	Las cuencas hídricas utilizadas como corredores paisajísticos/turísticos, que refuercen el territorio	Estructura urbana rota, en donde las áreas de vivienda se han formado entorno a grandes fábricas y bodegas, sin equipamientos, servicios ni espacio público.	Posibilidades de grandes espacios de renovación urbana en el área central de la ciudad. Desarrollo de una política futura de densificación de vivienda y servicios.reconberción de las areas industriales.	Las cuencas hídricas utilizadas como corredores paisajísticos/turísticos, que refuercen el territorio	La estructura urbana desconoce y se encuentra desarticulada de la estructura ambiental principal del lugar.
					Consolidar un sistema de centralidades-(sub centro-Nodos).

ESCALA SISTEMA	AMBIENTAL / PAISAJÍSTICA		ECONÓMICA / SOCIAL-CULTURAL		URBANO / FUNCIONAL
	AMBIENTAL	DE ESPACIO PUBLICO	CULTURA Y PATRIMONIO	EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS	
MUNICIPAL	Potencial ambiental y paisajístico, el sistema ecológico principal municipio presenta una gran oportunidad en la medida que potencia y se reconozca como el sistema principal de la estructura urbana	Déficit cuantitativo y cualitativo de espacio el municipio solo cuenta con por habitantes, lo que lo coloca lejos de cumplir con los estándares nacionales e internacionales propuestos para las ciudades.Q20	La superposición del sistema ambiental con algunos elementos de carácter patrimonial refuerzan la idea de consolidar el municipio como un territorio donde el paisaje se convierta en su principal imagen urbana.	El Municipio presenta marcados desequilibrios en la infraestructura social, el rápido crecimiento poblacional y constructivo del mismo en los últimos años, El mayor déficit se encuentra en los sistemas de equipamientos sociales básicos, recreativos, culturales y de seguridad.	La columna vertebral de Dosquebradas discurre solo sobre 3 vías 1 nacional, (Romelia-Pollo) transporte de carga nacional. 2 principales (Av. Simón Bolívar/Ferrocarril), sobre la cual pasa el transporte de pasajeros nacional y regional, además del urbano. + Metropolitano. El hecho de reconvertir esta vía para uso del MEGABUS genera problemas para la circulación de los otros tipos de transporte que hay que resolver. Transporte Intermodal.
	Contaminación ambiental en las corrientes hídricas al cruzar por el casco urbano, por problemas de saneamiento básico.	Reconocimiento del sistema de las corrientes hídricas como el elemento que permita aumentar el estándar actual y a su vez structure el sistema de espacio publico.	La declaración de área amortiguadora del paisaje cultural cafetero consolida al municipio dentro de una visión nacional de protección del paisaje	Un centro dinámico, con un gran desarrollo económico. La población con una voluntad política de cambio para querer convertirse en ciudad, Áreas aptas (no construidas), de baja consolidación urbanística que permite un proyecto de renovación urbana.	Estructura urbana rota, en donde las áreas de vivienda se han formado entorno a grandes fábricas y bodegas, sin equipamientos, servicios ni espacio público.
	Deterioro físico de las laderas de las corrientes hídricas por socavación y por el asentamiento de viviendas subnormales en las zonas protectoras de las quebradas.	No existe un plan maestro de espacio publico que direcciona y genere directrices para la generación de nuevos espacio que contribuyan a reducir el déficit actual.	Reconocer las corriente hídricas-dio su origen al nombre del municipio. Ciudad entre quebradas.	Las ubicaciones de los principales equipamientos de servicios en el centro del municipio generan una serie de desplazamientos poblacionales que están en contravía del modelo de ciudades por lo se debe proponer un sistema de centralidades por categorías o vocaciones que contribuyan a fortalecer las actividades sectoriales y tratar de cambiar el modelo a un urbanismo de cercanías donde se pueda resolver la gran demanda de servicio en una radio no mayor a los	Consolidar un sistema de centralidades-(sub centro-Nodos).
	El paisaje lejano de montaña y cercano de quebradas y guaduales configuran el principal referente del imaginario urbano				
	Gran potencial de las corrientes hídricas por su morfología para constituir un sistema de movilidad alternativo que se articule al sistema ecológico principal en las diferentes escalas y a el sistema principal de movilidad urbana		Paisaje turístico como producto para la venta		Mutación del uso Industrial al uso logístico , el cual modifica la identidad del municipio y lo han llevado a convertirse cada vez mas en una ciudad Dormitorio

Conclusiones y Síntesis

DIAGNOSTICO Y PROPUESTA POR DIMENSIONES

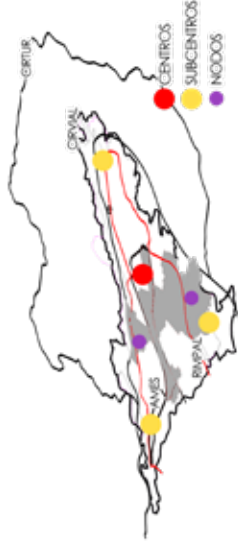
DIAGNOSTICO



- La estructura económica regional, está centrada en los sectores primarios y terciarios de la producción.
- Mercado desequilibrado en la infraestructura social de equipamientos públicos.
- Presencia de actividades económicas especializadas concentradas en áreas específicas del municipio.

- DIMENSIÓN ECONOMICA, SOCIAL Y CULTURAL

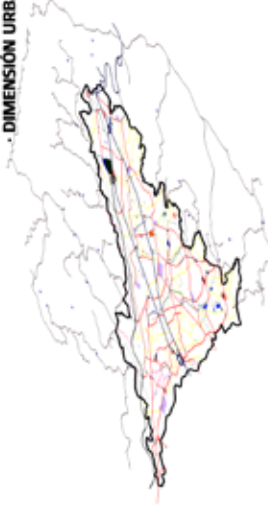
PROPUESTA



- resignificación de los equipamientos y espacios públicos existentes.
- Urbanismo de cercanía.
- Sistema de centralidades urbanas por niveles.
- Modelo de ciudad compacta.

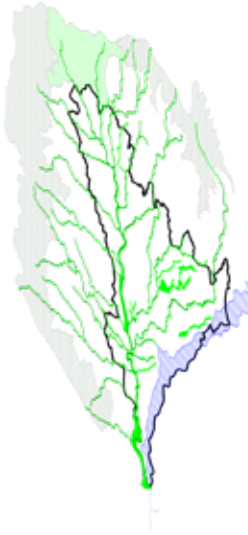
Mejoramiento de la conectividad y la movilidad:
- Circuitos de equipamientos públicos, privados y de transporte de carga. (CIRTUR, CIRVAL, AVES y RIMPAL)

- DIMENSIÓN URBANO FUNCIONAL

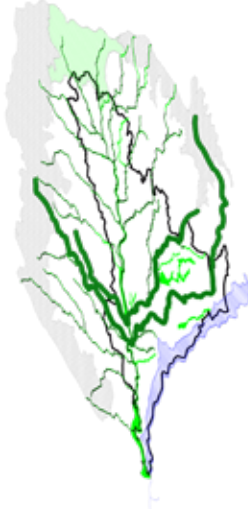


- Crecimiento fragmentado siguiendo un modelo de ciudad dispersa.
- Mercado desequilibrado en la infraestructura social de equipamientos públicos.
- Una gran parte del territorio tiene un alto índice de necesidades de transporte bajo. (baja cobertura)

- DIMENSIÓN AMBIENTAL PAISAJISTICO



- La estructura urbana se encuentra desarticulada de la estructura ambiental principal del municipio.
- El municipio posee escenarios de gran valor paisajístico como: el alto del rudo, alto del oro y alto del toro, los cuales se encuentran



- Movilidad sostenible orientada por el transporte público urbano: - Póleos, Transporte Masivo
- Cable Aéreo Circuitos - Bando, Bus Eléctrico, Cícloneta, Sendas peatonales y paisajísticas.
- Medios alternativos de transporte: circuitos de cobrutas y circuitos peatonales

- BASE CARTOGRAFICA



CAPITULO 2

Resignificación de Paisajes fragmentados

Contenido

Area Intervencion Propuesta

Lineamientos Generales de Intervencion

Hipotesis

Marco Teorico

El Paisaje, La Resignificacion

Estrategias de intervencion Por Dimensiones del Territorio

Dimension Ambiental y Paisajistica

Dimension Urbano Funcional

Dimension Social, Cultural y Economica

Propuesta General Integrada a los Corredores Ecologicos

Propuesta general y proyectos urbanos

Principios generales de Diseño

AREA INTERVENCION PROPUESTA



HIPOTESIS

RESIGNIFICACION DE PAISAJES FRAGMENTADOS

CONCEPTO

Recuperar los valores Ambientales y paisajísticos naturales implícitos en la historia y desarrollo de la Vida urbana del municipio de Dosquebradas.

PROBLEMÁTICA

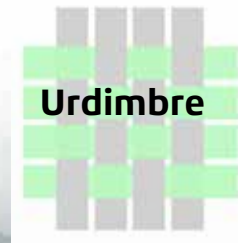
red hídrica y zonas de protección desarticulada de la espacialidad pública y de la red de movilidad urbana, lo cual constituyen fragmentos del territorio, que han sido resultado de un acelerado e informal crecimiento urbano.



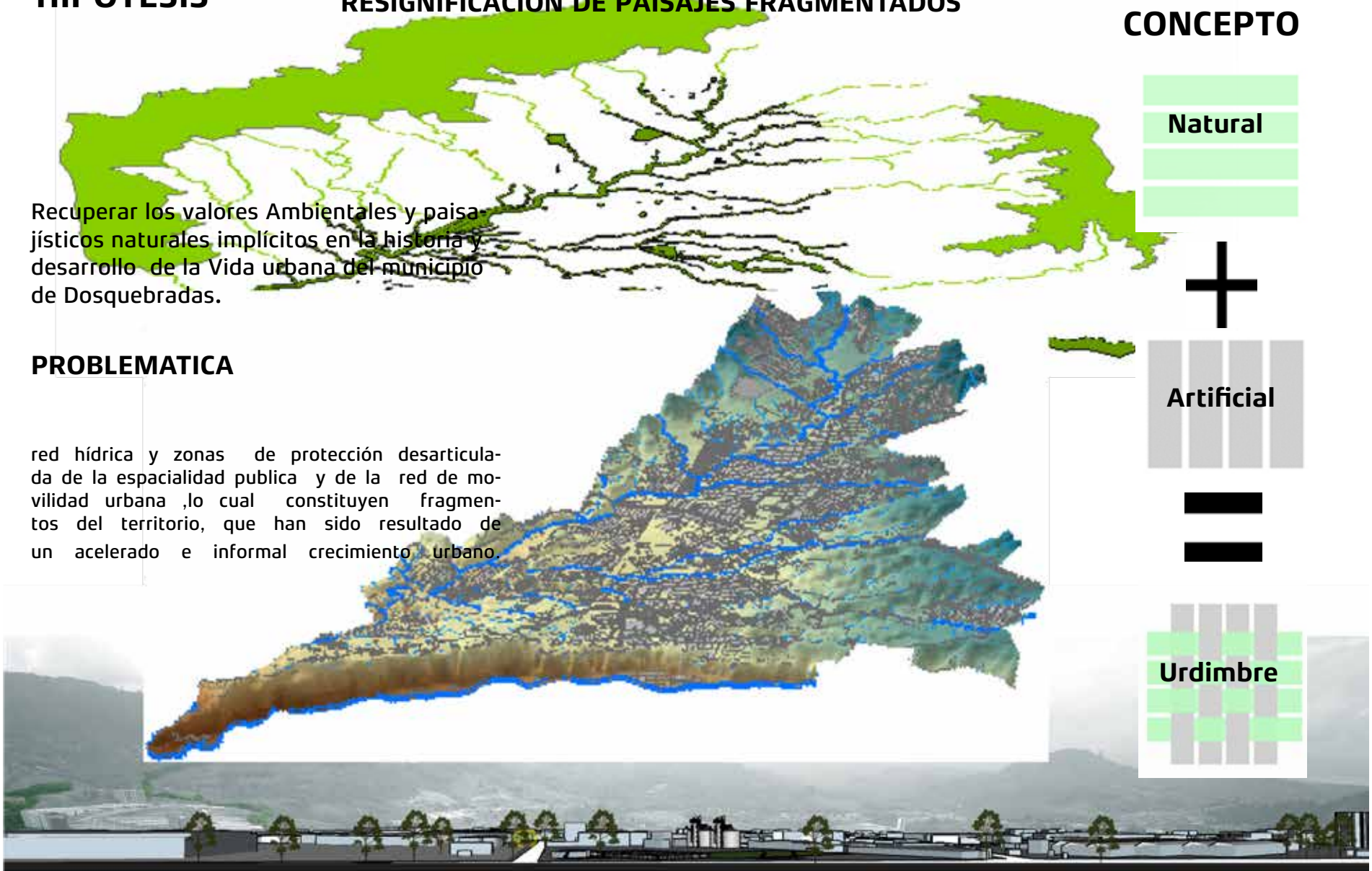
Natural



Artificial



Urdimbre



Mapa Conceptual

PAISAJE

Jay Appleton: «El paisaje es lo que la gente hace de su entorno después de que la naturaleza lo ha puesto en sus manos» (1986).

Consejo de Educadores en Arquitectura del Paisaje, de los Estados Unidos

“La Arquitectura del Paisaje es la disciplina o profesión del diseño que aplica conocimientos y habilidades artísticos, culturales, científicos y técnicos al análisis, diseño, planeación, conservación, desarrollo y/o manejo de la tierra.”

CEP

Convenio Europeo del Paisaje también llamado Convención de Florencia. 2004

“Cualquier parte del territorio, tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”

LALI

Iniciativa latino americana del paisaje. Convención de Florencia. 2012.

“El paisaje se define como un espacio espacio/tiempo, resultado de factores naturales y humanos, tangibles e intangibles, que al ser percibido y modelado por la gente, refleja la diversidad de las culturas.

RESIGNIFICACION

Significación es el **proceso y el resultado de significar** (aquello que actúa como un signo o una representación de algo diferente, o que permite expresar un pensamiento). Aunque el concepto de **resignificación** no aparece en el diccionario de la **Real Academia Española (RAE)**, la inclusión del prefijo **re-** nos permite afirmar que el término hace referencia a **volver a significar**.

Resignificación de Paisajes fragmentados

EL PAISAJE

Hablar de “Paisaje” hoy más que nunca cobra significado y relevancia en nuestro contexto y área de estudio analizada, el término ha cobrado más o menos significados de acuerdo a las diferentes disciplinas y su constructor teórico, con los cuales han acuñado este término, la concepción más utilizada y difundida de forma banal, es asociar el concepto de belleza unido a la idea de naturaleza, la primera acción que se debe hacer es desligar el concepto e idea de Naturaleza del concepto de paisaje, con el fin de que términos como “Paisaje Natural” no parezcan tautologías y que otros como “paisaje urbano” o “Paisaje Industrial” no se consideren un contra sentido.

“El paisaje no es una cosa, no es un objeto grande ni un conjunto de objetos configurados por la naturaleza o transformados por la acción humana. El Paisaje tampoco es la naturaleza, ni siquiera el medio físico nos rodea o sobre el que nos situamos, el Paisaje es un constructo, una elaboración mental que los hombres realizamos a través de los fenómenos de la cultura. El paisaje entendido como fenómeno cultural, es una convención que varía de una cultura a otra, esto no obliga a hacer el esfuerzo de imaginar como es percibido el mundo en otras culturas en otras no ha sido nada fácil aprender a ver mundo complejo y diverso, mucho menos a conocerlo, por eso surgen algunas preguntas, que se han planteado por varios autores en referencia al paisaje : **¿ Como hemos hido descubriendo la tierra ? , ¿ Como se ha ido apreciando y valorando sus entornos y paisajes ? y ¿ como el hombre a pasado de una mirada sobre si mismo a observar , disfrutar y comprender los fenómenos que nos ofrece el mundo físico que nos rodea ? “¿Qué son los paisajes?** requiere pensar hacia dónde estamos apuntando con los enfoques de paisaje. La manera en que usamos el “paisaje” debería determinarse por el contexto que queremos y por las soluciones que buscamos, y no al revés, estas y otras tantas preguntas, se constituyen en retos que se deben afrontar si se quiere dislumbrar y entender nuestro paisaje.

1. extracto de : “El Paisaje Genesis de un concepto”, Javier Maderuelo Pag 36 .



El jardín del paraíso, maestro Alto Rin, siglo XV, Kuntsttutor, Frankfurt.

es necesario establecer una conexión o puente entre las diferentes descripciones teóricas, literarias o plásticas, para demostrar que el paisaje no es una entidad cerrada en sí misma, si no que ofrece muchas capas como temas de estudio, tantas como maneras de ver y persistir la tierra y el entorno que nos rodea, lo cual nos conlleva a plantear que hay cada manera de verla, graficarla y representarla, correspondientes a diferentes tipos de pensamientos.

“El paisaje en cuanto idea que representa el medio físico, es lo otro, algo que se encuentra fuera de nosotros y nos rodea, pero en cuanto a constructor cultural, es algo que concierne muy directamente al individuo, ya que no existe paisaje sin interpretación”



En la actualidad es necesario encarar el desafío de materializar acciones territoriales e intervenciones de gestión desde un territorio horizonte amplio, atendiendo a principios políticos, técnicos y culturales y artísticos en relación con los sistemas artificiales y los ecosistemas naturales. La interacción entre problemas ambientales y paisajísticos requiere de una conceptualización teórica sólida y de una agilidad en el desarrollo proyectual para ofrecer un campo de debate y experimentación transdisciplinar. Esta mecánica requiere de la internalización de una serie de procesos racionales complejos, los cuales involucran y definen el proyecto y el proceso de diseño, tales como:

Evaluación del paisaje, detección de problemáticas y conflictos, optimización ambiental, restauración de ambientes degradados, adecuación de obras de infraestructura, planificación regional, adecuación de nuevos usos, ligados al espacio de uso público y a los requerimientos ciudadanos.

La reformulación de la relación entre el hombre y la naturaleza a partir de la noción de paisaje, genera múltiples miradas, tipos de explicación y modelos de actuación. Por un lado el modelo que considera el paisaje como un bien geográfico, entendido como un conjunto de elementos que son mirados como componentes del paisaje y congregando los conceptos de ambiente o ecosistemas, “reduciendo lo al zócalo natural” (Alain Roger). De este modelo se desprende la geografía y la ecología del paisaje. Por otro lado, el modelo que concibe al paisaje como construcción cultural, producto de una relación hombre-naturaleza mediada por el arte, donde se define lo percibiente y percibido (Bernard Lassus). Como toda manifestación de la arquitectura y del diseño, el sistema de pensamiento moderno concibe el diseño del paisaje como confluencia de dos mundos, el de la ciencia y el del arte, dando respuesta holística al problema. Es así como la propuesta teórica y de aproximación se encauzó en la interacción de tres grandes áreas que engloban distintas aproximaciones al tema:

1. Aproximación Histórico Cultural, en donde el paisaje es abordado desde el punto de vista de las ciencias del hombre, a partir de definir y explicar la relación hombre-naturaleza.

2. Aproximación Ecológica-natural y sus procesos, constituyendo el ámbito de las ciencias ambientales, para las cuales el hombre es concebido como un componente más.

3. Aproximación urbanística, que hace hincapié en la construcción material del mismo.

Estrategias de Intervención . Proyectos Urbanos, por dimensiones del territorio

DIMENSION AMBIENTAL

DIMENSIÓN

CRITERIOS

**AMBIENTAL -
PAISAJÍSTICO**

ESTRATEGIA

**LA CIUDAD COMO
SOPORTE
DE LA BIO
DIVERSIDAD**



Recomponer y
resignificar
el Paisaje Rural y
Urbano

Valoración y
conservación
del paisaje.



Recuperación ambiental de las corrientes
hídricas, liberar la ronda
del rio, rehabilitar sus funciones
Paisajísticas, ambientales, hidrológicas.



Sistemas Ambiental- eje
Que estructura ,articula
Y determina el territorio.



Promover la arborización –
Flora y fauna.

Conectividad ecológica funcional y estructural

Al potenciar - la red ecológica de la ciudad.

A. Conectar- Tejer

Los elementos de la red ecológica-principal entre si y con la ciudad

B. Incorporación- Caracterización

Articulación de terrenos vagos verdes , a la red de espacios públicos y red ecológica principal de la ciudad.

C. Articulación

De espacios públicos y escenarios recreo -deportivos- a la red ecológica principal

D. Concreción- Articulación

Establecimiento de la espacialidad publica.



**Corredores
Biológicos**



**Red ecológica.
+ Z. Protección**



**Vacíos verdes+
Intersticios+
terrenos vagos**



**Fragmentos
verdes +
Parques- Zonas
verdes**



**Filamentos
Sendas
Peatonales**



**Sistema de Espacialidad
Pública –(EP. Articulados ,
Contados e
Interconectados, entre si y
con la ciudad.**

A. Red Ecológica + Zona de Protección

Conectar- tejer los elementos de la red ecológica- principal entre si y con la ciudad



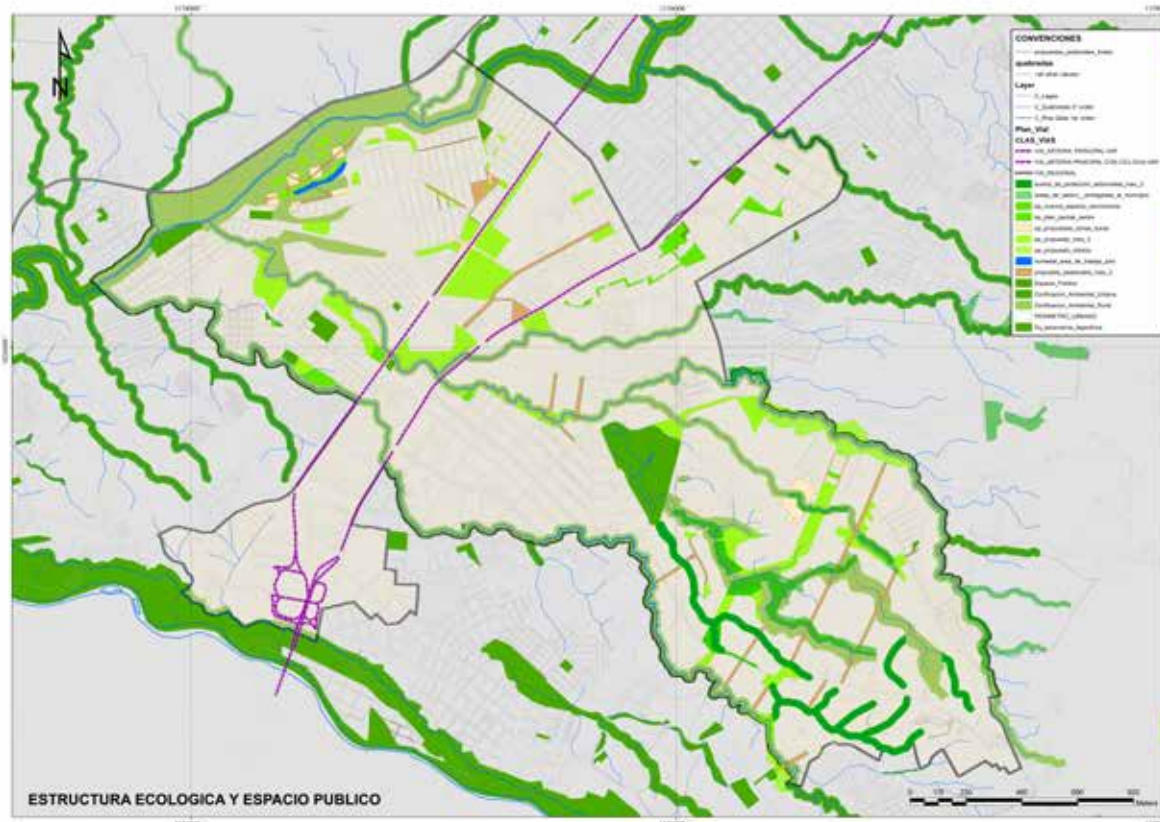
Las áreas naturales protegidas y los cerros tutelares (Alto del nudo-alto las marcadas son atractivos turístico, así mismo cumplen funciones ambientales, ya que son los pulmones del territorio ya que dotan a la ciudad y al área metropolitana de servicios eco sistémicos.



.Figura No: 7

Esta estrategia busca proteger las rondas hídricas a través de un manejo integrado (usos, forestación y continuidad física de las franjas de protección como uso público), de manera que se conformen unos corredores ambientales que permitan la movilidad de la fauna dentro del territorio. Esta movilidad, aunque no es de pasajeros o carga, sino de animales, como se supondría en un PIMM, también es importante tenerla en cuenta, puesto que es la que contribuye al equilibrio ecológico y ambiental del territorio, que es la base para su desarrollo sostenible. Estos corredores, además de su importancia ecológica y ambiental, también serían elementos de uso público, como corredores de turismo ecológico que deben articularse con este tipo de turismo que se está impulsando en el eje cafetero

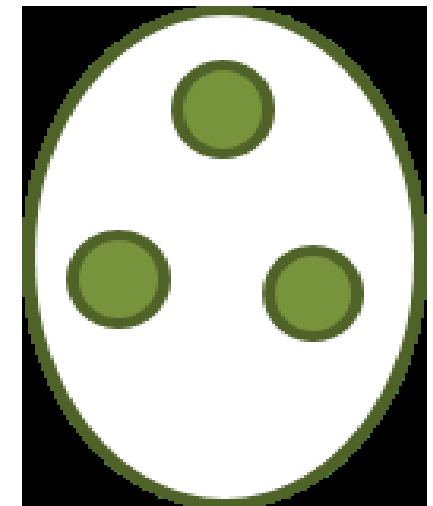
ESTRUCTURA ECOLOGICA + ESPACIO PUBLICO



Esta estrategia busca proteger las rondas hídricas a través de un manejo integrado (usos, forestación y continuidad física de las franjas de protección como uso público), de manera que se conformen unos corredores ambientales que permitan la movilidad de

peatonal dentro el potencial de esas rondas, o incluso como propiciadoras de movilidad alternativa, pudiendo convertirse en una infraestructura mas de la ciudad, una infraestructura no solo ambiental.

B. Vacíos verdes+ intersticios + terrenos vagos Incorporación, caracterización y articulación de terrenos vagos verdes , a la red de espacios públicos y red ecológica principal de la ciudad.

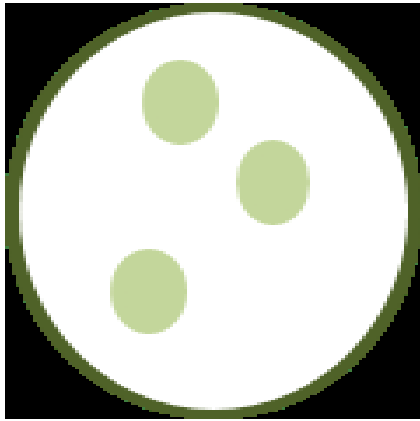


resignificación de paisajes fragmentados

Identificación de áreas o terrenos vacíos verdes, así como de áreas de cesión del municipio, que permitan la creación de jardines, parques y bosques urbanos ,cualificados y dotados , permitiendo así su incorporación a la red de espacios públicos del municipio.

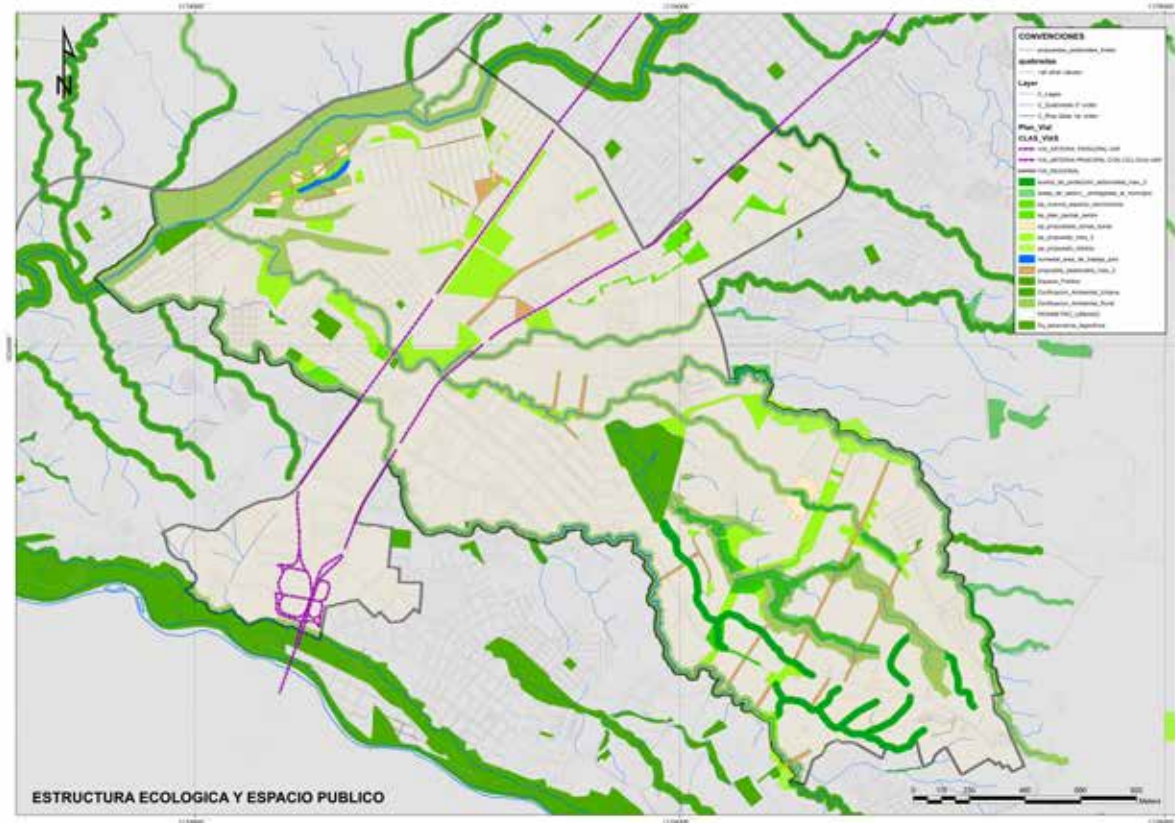
C. Fragmentos verdes-Parques- Zonas verdes

ticulación de espacios públicos y escenarios recreo -deportivos- la red ecológica principal



Articulación de los espacios poli funcionales, de recreación activa y pasiva – con los equipamiento colectivo de ciudad ya que representan un punto de encuentro.

ESTRUCTURA ECOLOGICA + ESPACIO PUBLICO +ESPACIOS DEPOTIVOS

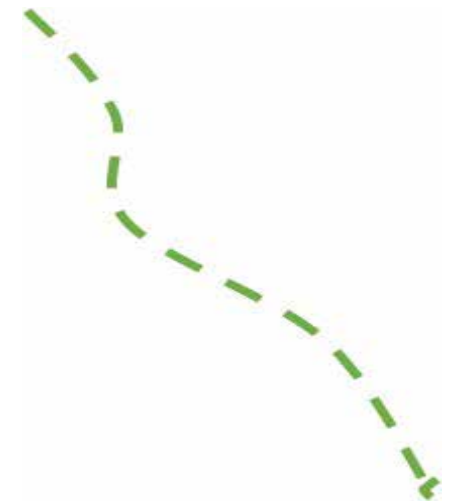


Implementación de circuitos ciclísticos articulados con equipamientos regionales y sistemas ecológicos – ambientales

La bicicleta es un medio alterno que puede mejorar la conectividad del territorio con bajo impacto sobre el medio ambiente. Requiere de una infraestructura apropiada que articule trayectos funcionales, para que realmente se convierta en un modo de transporte. Se propone entonces, la creación de circuitos ciclísticos que interrelacionen sistemas ambientales (parques, rondas hídricas, zonas de reserva, etc) y equipamientos de carácter regional que presten servicios a la población metropolitana. Estos circuitos ciclísticos deben convertirse en opciones de desplazamiento de la población para ir al trabajo, al estudio, recreación, etc. Deben contener diseños arquitectónicos y paisajísticos que involucren arborización, señalización y equipamientos complementarios, tales como parqueaderos

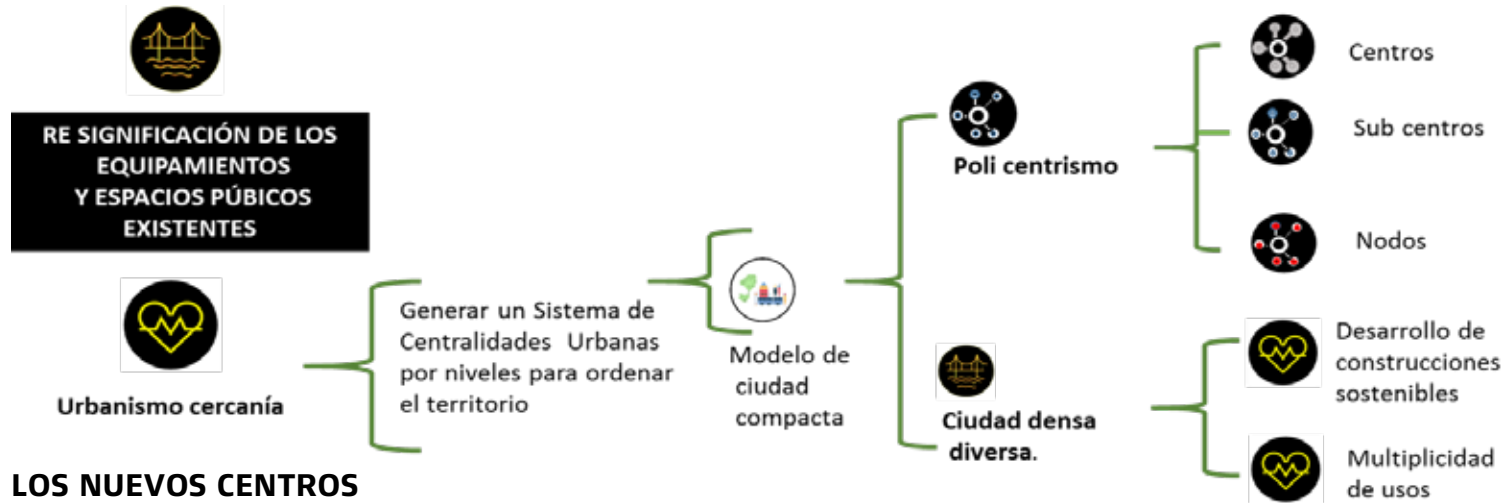
El mapa muestra la zona de estudio de la ciudad de Bogotá, Colombia, con la propuesta de movilidad sostenible. La leyenda indica los tipos de vías, áreas verdes, zonas urbanas y rurales, y la ubicación de las estaciones de la línea de tránsito rápido. El mapa también muestra la red de transporte público existente y la red de transporte público propuesta.

D.Filamentos-Sendas
P e a t o n a l e s
Concreción y Articulación
de la espacialidad publica.



Resignificación de paisajes fragmentados

DIMENSION FUNCIONAL



LOS NUEVOS CENTROS

Muchos de los conceptos urbanísticos que hasta ahora se utilizaban para describir y analizar la ciudad, hoy han perdido su efectividad. Por ello, ya no podemos utilizar ideas clásicas de la disciplina, a cada ciudad ya no corresponde siempre y unívocamente un centro, o muchas veces la oposición entre centro y periferia parece más ficticia que real. Esto se debe a que la centralidad hoy se manifiesta de muchas formas y tiene un carácter que pertenece a distintos ámbitos, no solo a los núcleos centrales de los asentamientos urbanos consolidados.

H.G Wells en 192 afirmó que la ciudad pos-urbana Podría ser un bazar, una gran galería de tiendas y lugares de encuentro y relación un espacio peatonal donde ascensores y plataformas rotantes harían fácil el movimiento. Un conjunto espacioso brillante y divertido, e independiente de los agentes atmosféricos-al estar encerrado en un único edificio. (Wells, 1924). El autor imagino que toda la ciudad podría transformarse en un espacio central estructurado como aquellos centros comerciales que empezaban a aparecer en estados unidos. La ciudad como era predecible no se trasformó en un único gran centro. Al revés, ha sido el centro el que se ha transformado, se ha fragmentado y ac-

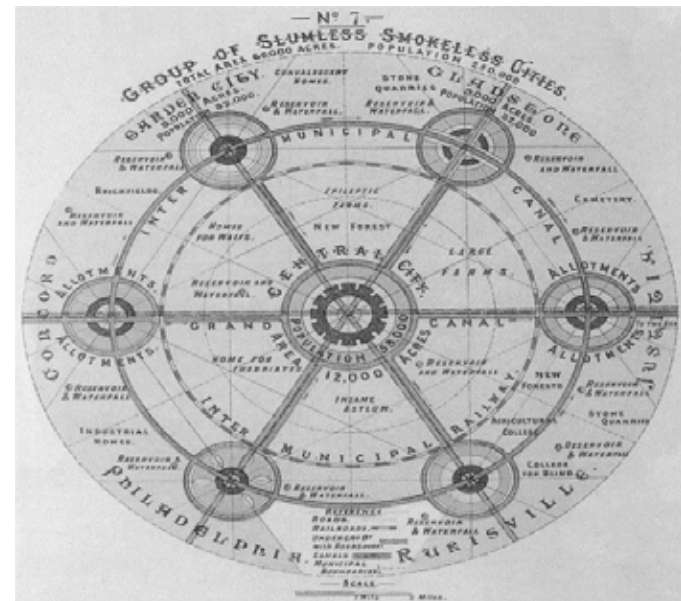


Figura No 3. Ebenezer Howard's Garden city, Esquema de implantación territorial y relación con la ciudad central.

AREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE + CENTRALIDAD.

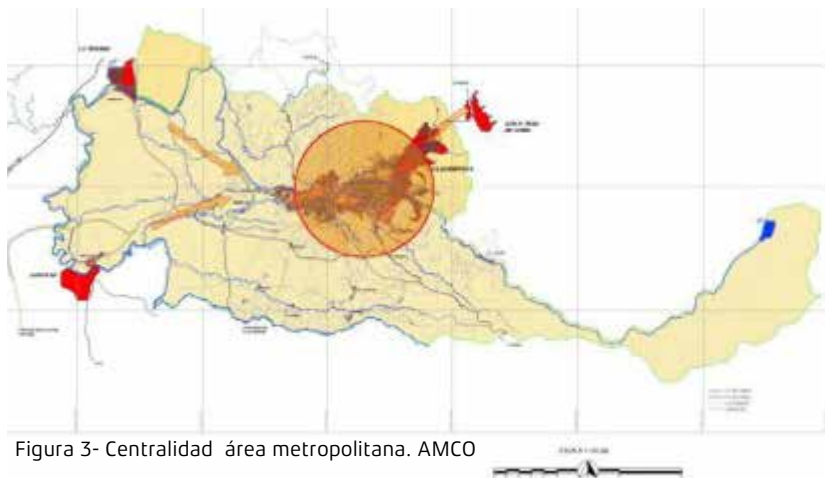


Figura 3- Centralidad área metropolitana. AMCO

CENTRO - SUB CENTROS

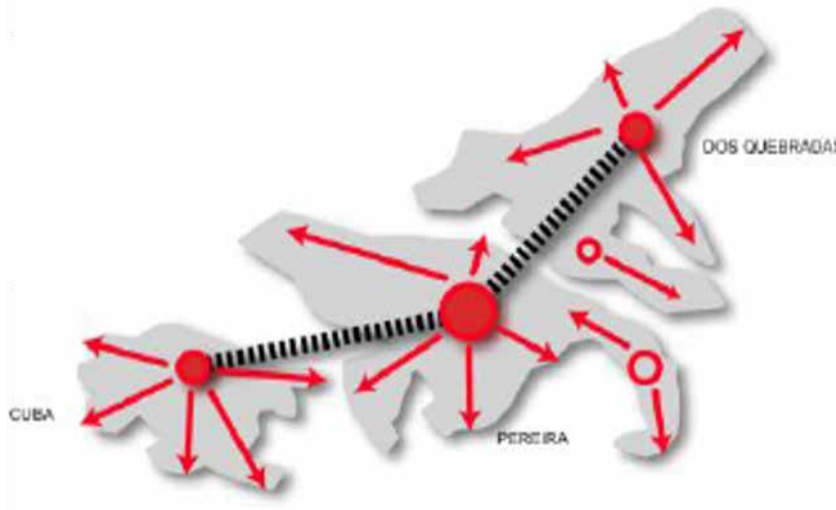


Figura 3- Centralidad área metropolitana. AMCO

EL CENTRO

La palabra centro deriva del latín *centrum*, y esta a su vez del griego *ΚΕΝΤΡΟΝ*, que es la punta del compás, el punto base para trazar la circunferencia. El origen filológico del vocablo es importante porque explica la estrecha relación que ha tenido desde el principio este término con el campo de estudio de la geometría euclidiana. En esta disciplina, el centro es un punto equidistante de todos los lados una porción concreta del espacio con una posición determinada.

El concepto del centro se transforma cuando el urbanismo toma posesión de las herramientas de la geometría y los utiliza, por un lado, como lenguaje para representar el espacio, y como instrumento de reflexión del otro. Desde Cristaller aplico las ideas de Ratcliff sobre los costos de transporte y el valor del suelo (Von Thunen 1860, Ratcliff 1919) a los bienes y a las funciones centrales, el campo semántico se ha ampliado, *la palabra centro no indica solo un punto plano, sino también una posición en el espacio, y adquiere caracteres desvinculados de la geometría y basado en aspectos funcionales.* (Alonso, 1964), simbólicos (Mardie, 1971, Moscovici 1998, Quiros, 2012), y jerárquicos, (Burgess 1925, Harris y Hulman, 1945).

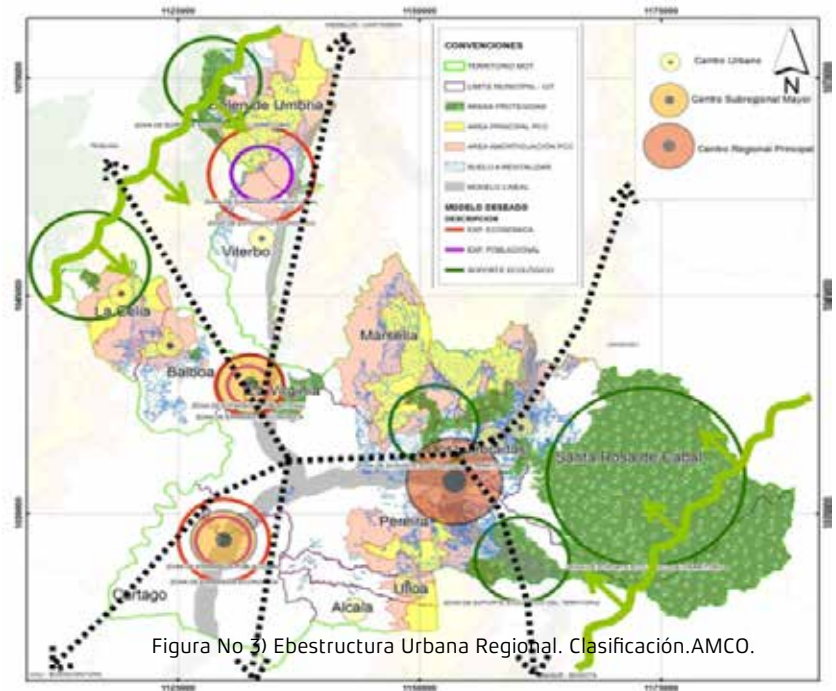


(Figura No 3). transectos como una herramienta visual para dividir los paisajes en múltiples usos. Creado por el arquitecto Andrés Duany. Fuente: www.dpz.com

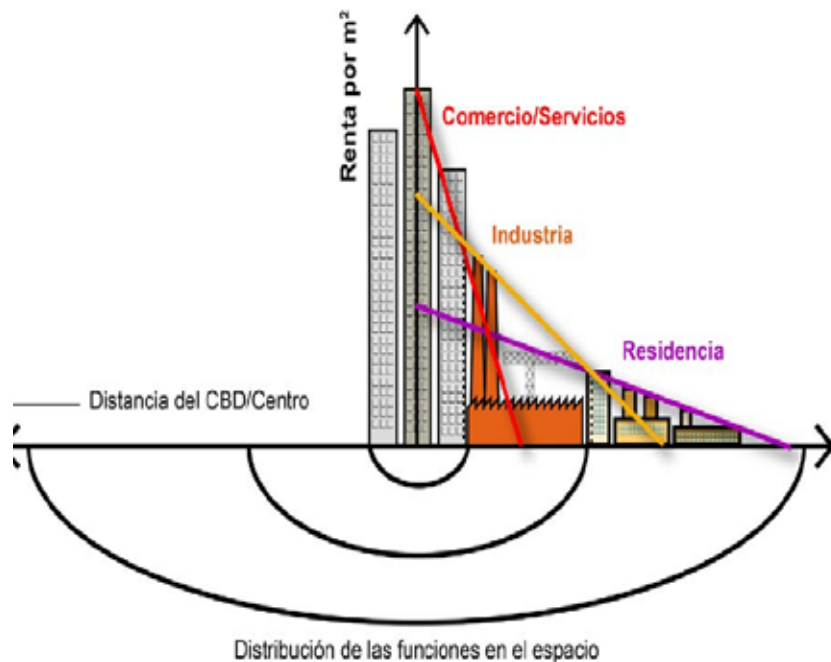
Aldo Rosi en su libro “ la arquitectura de la ciudad “ dice que todas las ciudades tiene un centro que puede tener formas y características distintas, El rasgo común, que no connota solo los aspectos espaciales, es que este centro desarrolla un papel importante y específico para la vida urbana. (Rossi, 1971). **hoy el territorio es distinto y muy diferente al que estudiaban tanto Aldo Rossi, Christaller o Ratcliff, que solían utilizar el concepto de centro para analizar, interpretar y proyectar ciudad, por ello hace falta preguntarse si la misma idea de centro es útil todavía para lograr este objetivo.**

La presencia en el territorio regional de algunas polaridades comerciales que compiten y mas raramente , trabajan como sistema con las aglomeraciones densas de los núcleos urbanos consolidados, donde “ las polaridades comerciales “ por su papel en el espacio y capacidad de atraer a personas, bienes , servicios e inversiones son algo más grande que un parque comerciales. Pero no es solo en este ámbito industrial o comercial, donde se desarrollan distintos tipos de funciones centrales , sino también en el ocio ,la cultura , el transporte. **(la alta capacidad atractiva, de alguna función, la profundidad del stock de bienes, servicios y o el contexto y la alta accesibilidad contribuyan a crear lugares de centralidad alternativos a aquellos conocidos hasta ahora).**

el mapa resultado representa un sistema heterogéneo donde existen muchas funciones aisladas y otros ámbitos más complejos. Estos espacios en el trabajo realizado se denominaron (Centros-sub centros- Nodos), sin embargo desde la aproximación conceptual – teórica, se deberían clasificar como : (Centros – Nudos y Polos) de acuerdo a los planteamientos realizados por (Portas – Dominic , Cabral), esta taxonomía permite plantear que se encuentran en el territorio ámbitos híbridos (que pueden ser centros , nudos y polos a la vez).



Willian Alonso estudio y reconoció una vinculación directa entre la accesibilidad del centro y las estrategias de localización de las diferentes funciones urbanas que ponían en marcha los distintos operadores, es así como a través del grafico publicado en 1960, en su libro “localitation and land Use”. ilustro como el centro puede ser acumulador de funciones urbanas, las cuales explico con dos variables la distancia del centro y el valor de renta por metro cuadrado, es aquí donde se revela el papel del centro como punto estructurante de la jerarquía del espacio desde el punto de vista de la rentabilidad, a esta lectura la cual se puede sintetizar en el centro es un espacio “donde” tiene su lugar” ciertas funciones características, se añaden otras donde



(figura No 3). ilustra como el centro puede ser acumulador de funciones urbanas, las cuales explico con dos variables la distancia del centro y el valor de renta

se define el centro como ámbito de acumulación de flujos (Munford 1937, moscovisi, 1998). En general el centro se ha considerado una parte importante de la ciudad desde un punto de vista A. geométrico –cuantitativo. B. Funcional. C Jerárquico. D. Simbolico. La unión y superposición de estos caracteres en un mismo espacio, son las que le dan al centro un ámbito diferente al resto de la ciudad.

Los Cambio físicos relacionados tanto en los que se ha llamado la explosión de la ciudad (movimiento hacia el suburbio, fenómenos de desindustrialización, parciales transformaciones de partes de la ciudad (Font,2007). como las partidas del uso del espacio, el aumento de la movilidad privada, la tercerización de la economía y su transformación en una economía de servicios) han transformado la ciudad como un conjunto de edificios y como idea de espacio colectivo, a pesar de ser un debate amplio y complejo **se considera que han sido tres los facto**

res que han determinado la ineficacia de las propuestas urbanas en el territorio de Dosquebradas desde una postura funcionalista.

1. la banalización de las propuestas de expansión urbana, desarrolladas con el herramientas típicas como el zoning.
2. La inexistencia o ineficacia de los proyectos para reciclar la ciudad construida y la rápida adolescencia de los grandes espacios ,(llamasen industria- vacío – intersticios-equipamientos educativos- plaza de mercado).
3. la incapacidad de proporcionar espacios híbridos que puedan satisfacer las necesidades de la Sociedad contemporánea

Es por esto que la ciudad ya no es una unidad limitada y bien definida, claramente distinguible del territorio rural que la rodea, . (Cacciari, 2004) a llegado a afirmar que la ciudad está en todas partes, pierde su sentido y ya no existe, ya que hoy no vivimos en ciudades si no en territorios.

La creación de nuevas infraestructuras por el tráfico privado a aumento el grado de accesibilidad de las áreas periféricas mucho más que de las áreas centrales, las primeras tienen un contacto directo con los grandes ejes de tráfico rodado y con sus cruces. El papel de esta nueva geografía de la accesibilidad es importante porque condicionada duramente la estrategias de localización o relocalización de las funciones urbanas. **Es en esta situación donde es fundamental la conexión directa con las infraestructuras del transporte privado y colectivo, ya que cambia la distribución en el territorio de algunas funciones** que ya Cristaller reconocía como centrales (actividades comerciales, servicios financieros, , grandes funciones públicas como universidades, hospitales). Esta migración de las actividades centrales desde el centro hacia los ámbitos más periféricos se acompaña de una transformación paralela en la manera de vivir que tiene aquellos habitantes.

Hoy junto a estas funciones centrales hay otros espacios y servicios, como los parques temáticos, los estadios, los auditorios, los museos y otros contenedores dedicados al ocio y a la cultura, aquellos que se conocen como máquinas híbridas (Boeri 1993). Cada uno de ellos atrae usuarios con temporalidades y modalidades distintas. El alto nivel de accesibilidad y la dotación de funciones especializadas son dos de las causas de la concentración en algunos ámbitos extra urbanos de flujos, tanto de usuarios como de formaciones, bienes energías, la jerarquía territorial ya no se estructura según un rango ordenado de ciudades bien distintas entre ellas y separadas por un medio rural. La dispersión del territorio de las funciones urbanas y de los habitantes hace necesaria la actualización del pensamiento de Alonso porque obliga a reconsiderar las bases que lo emanan.

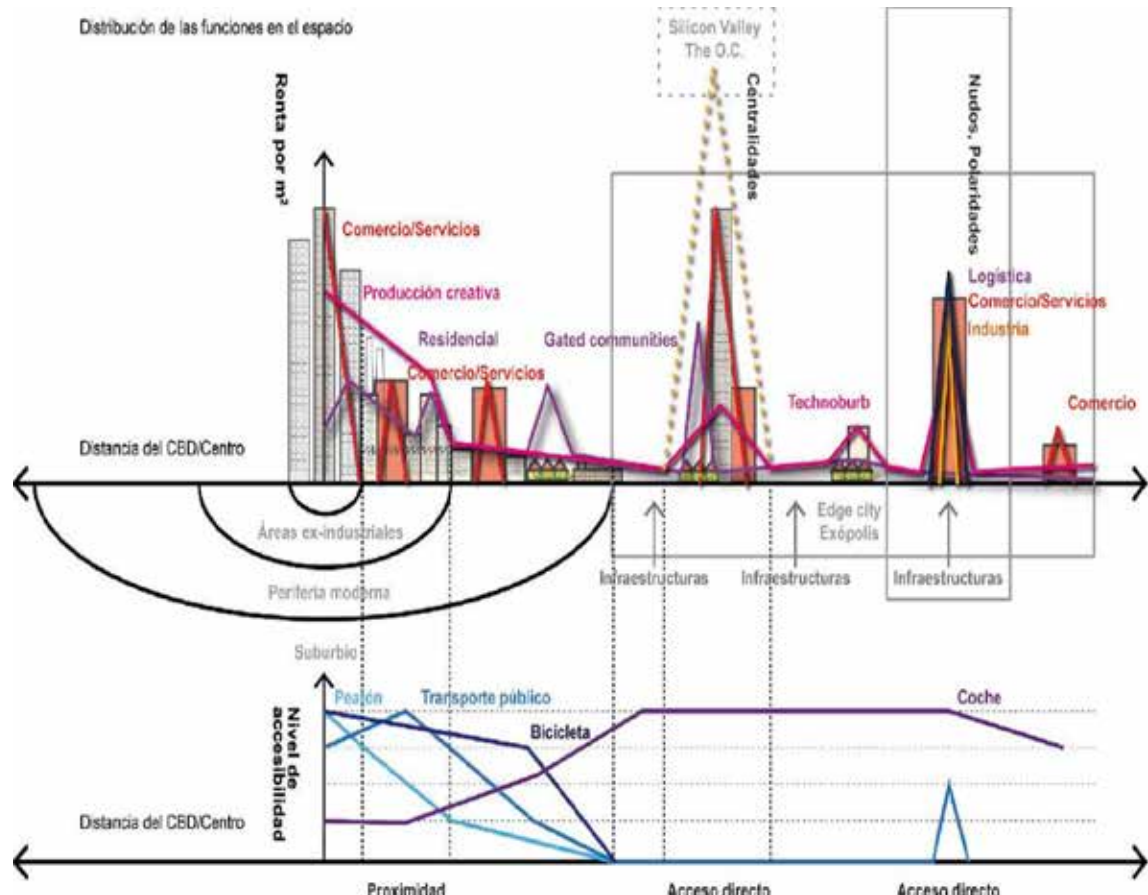


Figura 9- Modelo de Alonso en el territorio Contemporáneo. elaboración M Paris.

“La centralidad define lo u-tópico (lo que no tiene lugar propio; pero que lo busca). Y lo u-tópico define la centralidad. La separación de los fragmentos y de los contenidos, o su reunión confusa, no pueden definir (y por consiguiente, expresar) el fenómeno urbano. Es necesaria una lectura total que reúne las lexias (es decir, las lecturas parciales) de los geógrafos, demógrafos, economistas, sociólogos, semiólogos, etc.” (Lefebvre, 1970, p. 177)

“un ámbito adquiere un alto grado de atracción de actividades urbanas centrales cuando llega a polarizar, hacia él, poblaciones y flujos: este criterio tiene en cuenta la concentración de las actividades, la densidad de servicios y el mix funcional que hace (este ámbito, ndt.) una parte distinta, especial, con respecto al resto de la ciudad” (Castello, 2010, p. 112).

Extracto de artículo-clase Teorías y estrategias de proyectos urbanos. presentado a Arq. Carolina Suarez Valencia. 2 semestre del 2018. MAU.

MOVILIDAD SOSTENIBLE orientada por el transporte publico



I. El peatón será la primera prioridad: Conceder al peatón dentro del sistema de movilidad el primer nivel de prevalencia.



F. Medios alternativos que puedan mejorar la conectividad y la movilidad en el territorio.



H. Integración modal: Se articularán los modos de transporte para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional.



J. Implementación de circuitos ciclisticos y de movilidad peatonal articulados con equipamientos municipales, regionales y sistemas ecológicos - ambientales

E. Generación de infraestructuras y circuitos para movilidad publica-Privada y de transporte de carga).

Se priorizará el **transporte público sobre otros modos de transporte**, teniendo en cuenta que éste es movilidad para todos.

El SITP+ bus eléctrico + Cable +Ciclo ruta+ sendas será la **columna vertebral** del eje de transporte y movilidad garantizando la infraestructura para la accesibilidad peatonal y la articulación de los diferentes modos, incluido el privado y alternativo.

CIRTUR :Circuito de Integración Regional Turística

CIRVIAL :Circuito de Integración Regional Vial

AMES :Área de Manejo Especial

RIMPAL :Área de Manejo Especial



E.

Generación de circuitos (pública- Privada y de transporte de carga) (CIRTUR,CIRVIAL-AMES-RIMAPAL)

Se priorizará el transporte público sobre otros modos de transporte.

F.

Medios alternativos de transporte Que propendan por mejorar la conectividad y la movilidad en el territorio.

G.

Integración de los modos de transporte

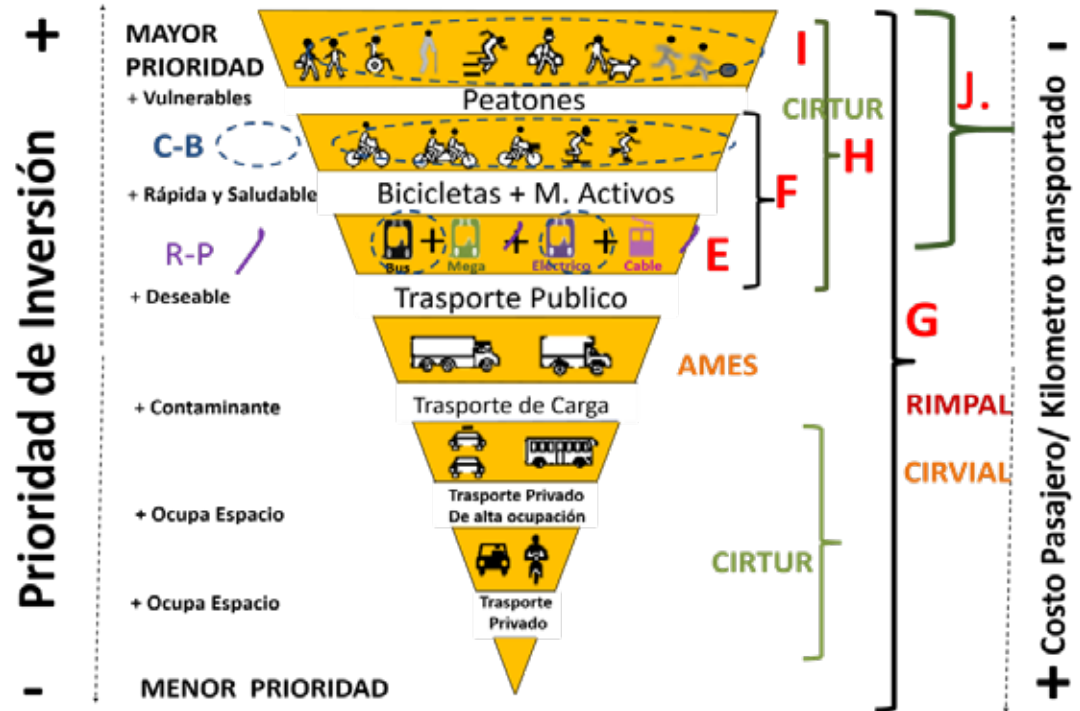
Articularán los modos de transporte para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad.

H.

Conectividad Funcional y Ecológica Estructural

I.

El peatón será la primeraprioridad



J.

Implementación de circuitos ciclisticos y de movilidad peatonal.

Articulados con equipamientos municipales, regionales y sistemas ecológicos - ambientales

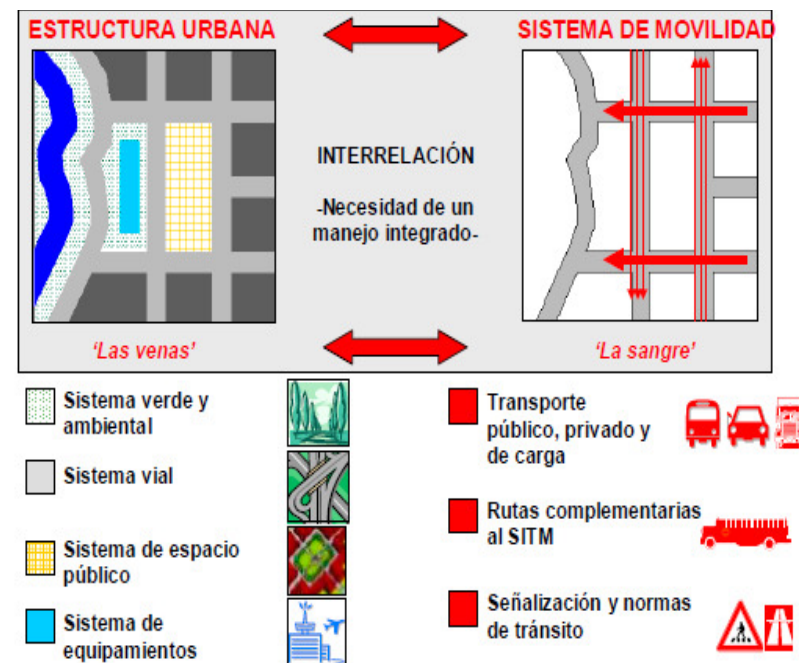
K.

Mejoramiento de la Conectividad y movilidad

La movilidad como una articulación entre estructura urbana y el transporte.

La estructura urbana está compuesta por sistemas verdes y ambientales, viales, espacio público y equipamientos que constituyen las 'venas' de la ciudad, es decir son los conductos que generan movilidad. A su vez, el sistema de movilidad está conformado por infraestructuras de transporte (público, privado y de carga), rutas, señalización y normas de tránsito, que se constituyen en la 'sangre' que circula por las 'venas', es decir son los móviles que circulan por la estructura urbana. La interrelación entre estos dos aspectos es la que permite la concepción integral de la movilidad. Su manejo adecuado e interrelacionado promoverán la movilidad sostenible que se reflejará en mejores condiciones de calidad de vida para los ciudadanos que habitan el territorio.

De otra parte, mediante el planeamiento urbano adecuado, resultante de concebir esta interrelación entre estructura urbana y sistema de movilidad se definen proyectos estratégicos (equipamientos, infraestructura vial y espacio público), los cuales se convierten en centralidades que generan gran movilidad, puesto que son objeto de destino de los habitantes para satisfacer sus necesidades urbanas. Así, la interrelación entre los usos del suelo (empleo, residencia, comercio, etc), y la movilidad se convierte en una interrelación de afectación directa, puesto que los usos del suelo generan movilidad y, a su vez, la movilidad afecta los usos del suelo, tal como se muestra en la ilustración. Figura No . 8

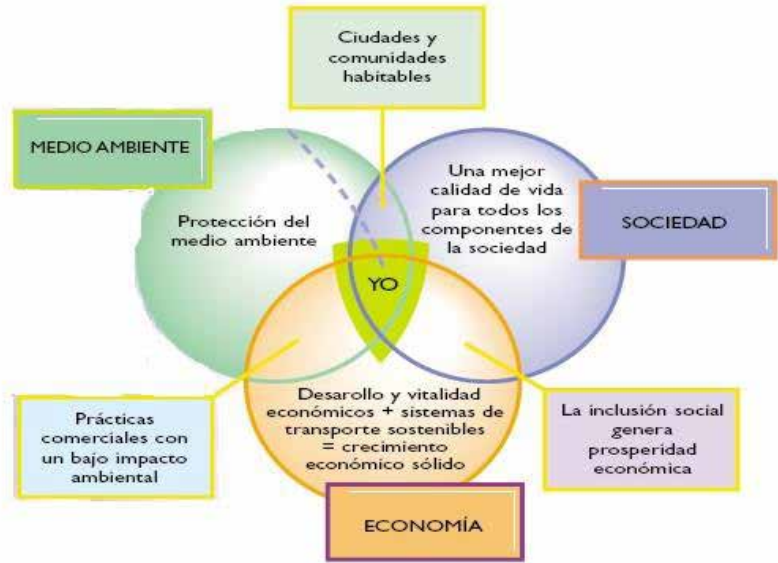


Fuente: Área Metropolitana Centro occidente-Plan Integral de Movilidad. Fernando Cortez L.-2006.Pag 20.

La movilidad sostenible como principio que fundamenta el Proyecto Urbano

La movilidad y la accesibilidad de los habitantes es uno de los aspectos prioritarios para el desarrollo de las áreas metropolitanas. Así, el transporte y la circulación están entre los aspectos que mayor incidencia tienen en la valoración que los ciudadanos hacen de su calidad de vida. Una visión integral de la movilidad y la accesibilidad, permitirá integrar acciones que apunten hacia un territorio metropolitano sostenible. En los numerales a continuación se relacionan los aspectos fundamentales que integran la movilidad y la accesibilidad sostenibles

El concepto de movilidad sostenible.



Fuente: Raltha Hall. Introduce the concept of sustainable transport to the U.S. DOT. Through the reauthorization of TEA-21.

Sobre la movilidad sostenible existen varios conceptos. Sin embargo, hemos tomado para el presente Estudio el concepto adoptado por la Unión Internacional de Transporte Público –UITP– pues consideramos que tiene un aval de varios países del mundo. Dicho concepto fue plasmado por la UITP en el Protocolo de Toronto 2, el cual fue firmado y ratificado por 4.000 profesionales del transporte durante el Congreso Mundial de la UITP de Toronto en 1999 y en la Declaración de las ciudades en movimiento (el Comunicado de Melbourne) firmado en Melbourne por la División Asia Pacífico en 2000. De acuerdo con la UITP, el concepto de sostenibilidad incluye tres componentes interrelacionados: la sociedad, el medio ambiente y la economía. En la Ilustración 4 y en la Tabla 1 se ilustra dicho concepto.

Componentes	Descripción	Resultante	Aplicación
La sociedad	Está constituida por la organización de interacciones humanas complejas. La sostenibilidad de las sociedades es por tanto una condición necesaria para satisfacer las necesidades de las personas. Los factores sociales determinan la actual calidad de vida, en la que la accesibilidad constituye un factor importante.	Sociedad equitativa, próspera y con identidad cultural.	• Viajar con seguridad. • Hábitos sanos de movilidad, ciudades sanas y aire limpio. • Acceso equitativo a la educación, el trabajo, el ocio, la salud y los servicios. • Fomento de encuentro ciudadano.
El medioambiente	Está vinculado al respeto por el cuidado humano y otras formas de vida y su ciudades eso implica limitar al máximo los daños irreversibles causados por las ciudades humanas.	Ciudades y comunidades habitables	• Un uso más eficiente de los recursos no renovables • Reducción de los gases de efecto invernadero mediante un uso racional del transporte. • Distribución equitativa del espacio urbano para modos eficientes de transporte. • Implementar políticas y fomentar cambios orientados a prácticas de movilidad más sostenibles. • Promover un transporte público con emisiones bajas o nulas
La economía	Está relacionada con los recursos disponibles y el modo como están organizados, para satisfacer las necesidades y los objetivos de las personas. Los factores económicos tienen un fuerte impacto en el medio ambiente y en la sociedad en general.	Prácticas comerciales con un bajo impacto ambiental	• Reducir los costos de transporte y energía con redes intermodales de transporte eficientes. • Potenciar el crecimiento económico con un transporte seguro y asequible para todos. • Estructurar y regular el transporte para una sostenibilidad a largo plazo.

“Es necesario un nuevo modelo de movilidad basado en la sostenibilidad, con la presencia de una potente, eficaz y competitiva oferta de transporte público que permita reducir de forma significativa el uso del vehículo privado. Para ello se requiere la creación de carrilesbus segregados, mayor disciplina, parqueaderos, semáforos, invasión de áreas peatonales o de transporte público), nuevas líneas de transporte público masivo, el fomento del transporte no motorizado, caminar y montar en bicicleta para recorridos cortos, programas para mejorar la accesibilidad de minusválidos y personas con movilidad reducida.”

Una política bien estructurada para reducir la necesidad de desplazarse y para orientar la demanda hacia los modos más eficientes de transporte, significaría una sensible reducción del consumo de energía, de la contaminación atmosférica y del ruido, menor ocupación de espacio, reducción del tiempo empleado en desplazarse, menor número de accidentes, inversiones mas reducidas en la infraestructura vial y un mejoramiento general de la habitabilidad de las ciudades.

Disminuir las necesidades de transporte, tanto en el número de desplazamientos como en la longitud de estos, debería ser el norte que presida la política en el sector, lo que indudablemente no es fácil, dada la segregación espacial y social de las áreas metropolitanas, la inercia en los hábitos de vida, y sobre todo los intereses de las multinacionales del automóvil y de las empresas constructoras de infraestructura.

La movilidad sostenible es una manera de desplazarse, de viajar, que tiene un profundo respeto por todos los vecinos de las calles y carreteras. Este respeto debe ir dirigido a residentes, peatones, ciclistas, pasajeros del transporte público, así como a los demás conductores. Ello implica que, conduciendo el vehículo o la moto, extensible a transportadores y conductores de vehículos comerciales, hay que producir el mínimo costo energético, contaminar lo menos posible, hacer menos ruido y dar preferencia al otro usuario de la vía. La movilidad sostenible es una situación en la que hay un mínimo absolutamente necesario de kilómetros conducidos en vehículo privado, pero en la que también se conjugan un respeto a los demás y unas velocidades más eficientes. Esta movilidad es también un conjunto de viajes donde el costo energético se minimiza, tanto en la elección del modo de transporte como disminuyendo el número de viajes realizados y su longitud. Para poder ejercer esta movilidad respetuosa es necesario que los modos de mayor sostenibilidad tengan prioridad sobre los más contaminantes y con un mayor costo energético. Es indispensable planificar las ciudades para que proporcionen suficiente comodidad y seguridad en los movimientos de los peatones y



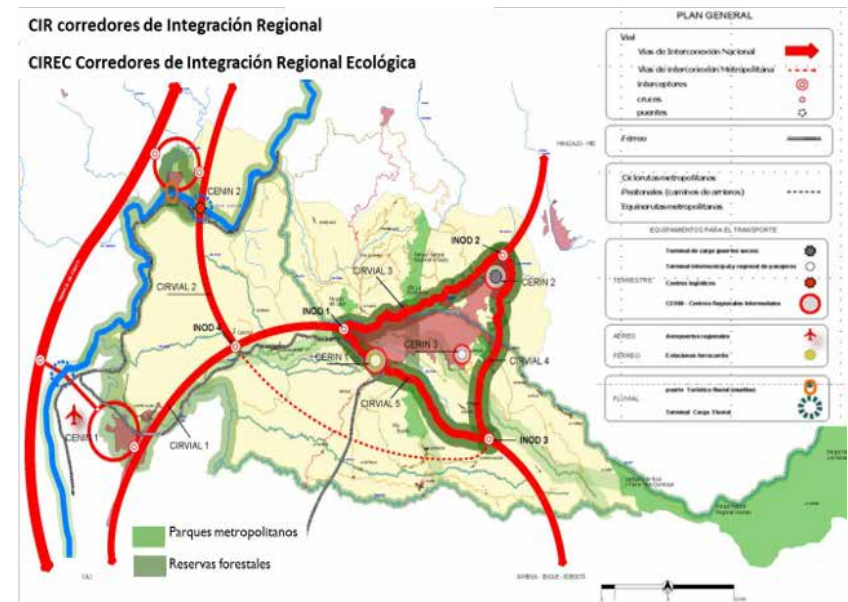
Generación de circuitos (pública- Privada y de transporte de carga) (CIRTUR,CIRVIAL-AMES-RIMAPAL)

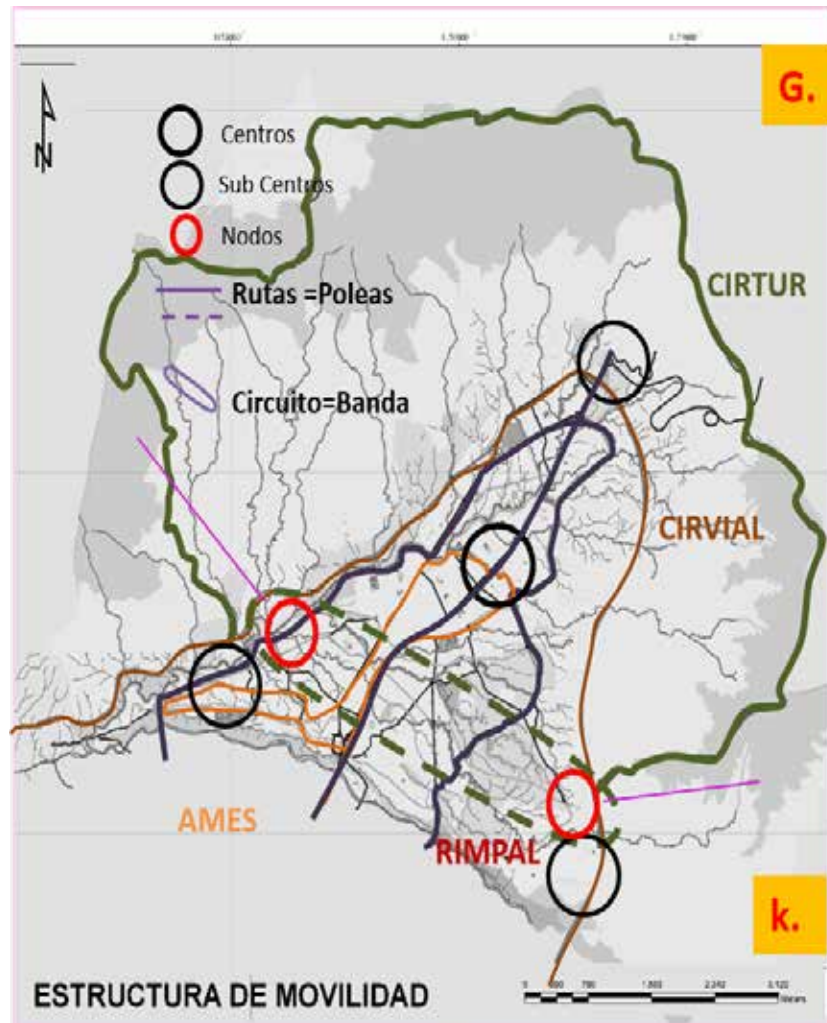
CIRTUR :Circuito de Integración Regional Turística.

CIRVIAL :Circuito de Integración Regional Vial

AMES :Área de Manejo Especial

RIMPAL :Área de Manejo Especial





A: La reducción de los desplazamientos urbanos de larga distancia que requieren el concurso del motor para su realización.

Los automóviles y el planeamiento urbano basado en el vehículo privado son los responsables de muchos de los males urbanos. El automóvil, además de sus innegables ventajas de independencia en la movilización, conlleva costos que afectan a toda la población (ya sean propietarios o usuarios), pues producen contaminación del aire y ruido, congestión y provocan problemas respiratorios y otros relacionados con el estrés.

Los automóviles y el planeamiento urbano basado en el vehículo privado son los responsables de muchos de los males urbanos. El automóvil, además de sus innegables ventajas de independencia en la movilización, conlleva costos que afectan a toda la población (ya sean propietarios o usuarios), pues producen contaminación del aire y ruido, congestión y provocan problemas respiratorios y otros relacionados con el estrés. El impacto sobre el medio ambiente producido por las emisiones de los vehículos, la contaminación acústica en los núcleos urbanos, la ocupación indiscriminada del territorio y del espacio público, y el impacto de ello sobre la salud humana, acentuado con la accidentalidad, afectan el bienestar de los ciudadanos. La congestión originada por el automóvil privado repercute desfavorablemente sobre la eficiencia del transporte público colectivo, justificando ajustes de tarifas muy superiores a las del costo de la gasolina y contribuyendo a la congestión del tráfico. Una política de transporte colectivo debe ir acompañada de una política de disminución del uso del automóvil, con el fin de buscar una eficiencia en su operación y una sostenibilidad en su funcionamiento (demanda de pasajeros). Los riesgos provenientes de los accidentes en el desplazamiento de las personas, en particular de los peatones, se han convertido en uno de los principales factores de mortalidad en nuestro país. La accesibilidad sostenible formula como objetivo principal la reducción de la demanda de desplazamientos motorizados, principalmente el automóvil. Para ello se recurre a dos acciones simultáneas e interrelacionadas: **B:** La creación de condiciones favorables para que se desarrollen los desplazamientos no motorizados, andando o en bicicleta.

La moderación del tráfico es una estrategia que busca equilibrar y organizar los sistemas de movilidad motorizados y no motorizados. Para ello, se propone establecer un sistema de movilidad integrado por niveles, que diferencie velocidades y de prioridades a modos de circulación. Los usos del suelo tienen gran relevancia en la moderación del tráfico. Por ejemplo, los corredores regionales, cuya función es articular y conectar núcleos urbanos y territorios, se construyen con autopistas para velocidades apropiadas que interrelacionen los territorios en el menor tiempo posible; sin embargo, las normas urbanísticas los consideran como corredores suburbanos, a los que les asignan usos del suelo de gran intensidad (principalmente restaurantes y comercios de carretera), que entorpecen la velocidad de la autopista, causando congestión y reduciendo la velocidad de circulación; por tanto, su función vial de corredor de conectividad y enlace interurbano va en contraposición con una función de corredor suburbano, que expande en forma linear las actividades urbanas de la ciudad. Estos corredores deben liberarse de usos del suelo de gran intensidad para que puedan funcionar como corredores viales de gran velocidad que permitan integrar adecuadamente la región. De otra parte, el tráfico motorizado y no motorizado dentro de los contextos urbanos, también debe tener una moderación que permita una coexistencia entre estos modos, y que apunte hacia una accesibilidad sostenible. Para ello se requiere, entre otros, lo siguiente:

- A. Favorecer el tráfico no motorizado en áreas urbanas de gran intensidad de público, tales como los centros históricos y las áreas de intensidad comercial y de servicios urbanos.
- B. Recuperar la habitabilidad urbana, reduciendo la peligrosidad de las calles (accidentes de tránsito) y facilitando la movilidad peatonal y ciclística.



Medios alternativos de transporte Que propendan por mejorar la conectividad y la movilidad en el territorio.

Se priorizará el transporte público sobre otros modos de transporte, integrándose entre si integracion geenrando una mejor movilidad para todos.

Local : Transitan en zonas determinadas dentro dela ciudad, generalmente Son tranvías o trenes ligeros.



Houston, Estados Unidos

Urbano : Circulan dentro la ciudad y la Atraviesan , tienen paradas en sitios específicos. Son trenes de baja a mediana capacidad



Paris, Francia.

Metropolitano : Transitan dentro la ciudad y alrededores, anejos que componen la metrópolis.



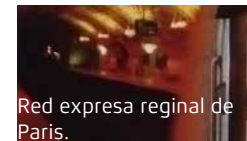
Mexico DF.

Suburbano : Recorren la ciudad y la comunica con municipios o poblaciones cercanas. Son trenes de mediana a gran capacidad.



Mexico DF

Regional : Comunican a la ciudad, con poblaciones cercanas y municipios mas alejados. Son trenes de gran capacidad.



Red expresa regional de Paris.

Fuente: DOT. Desarrollo Orientado por el transporte. Raltha Hall. Arq. Alex Ricardo Jimenez. pág 24.

resignificación de paisajes fragmentados



G.

Integración de los modos de transporte

Articularán los modos de transporte para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad.

Rutas- Polea: Mecanismo -rueda - gira sobre su eje -correa-genera el movimiento

P1. Sistema de transporte Masivo

P.2 Cable Aéreo

Circuito : Recorrido que comienza y finaliza en el mismo lugar .

Banda : Transporte - continuo, cinta que se mueve entre 2 tambores.

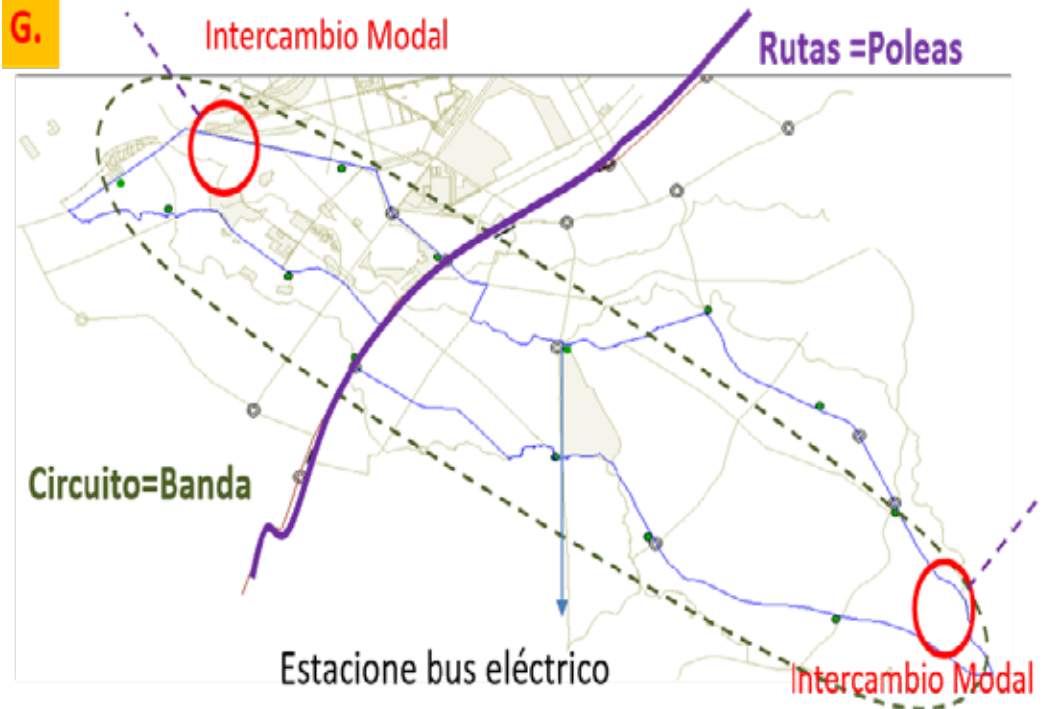
C1. Bus eléctrico.

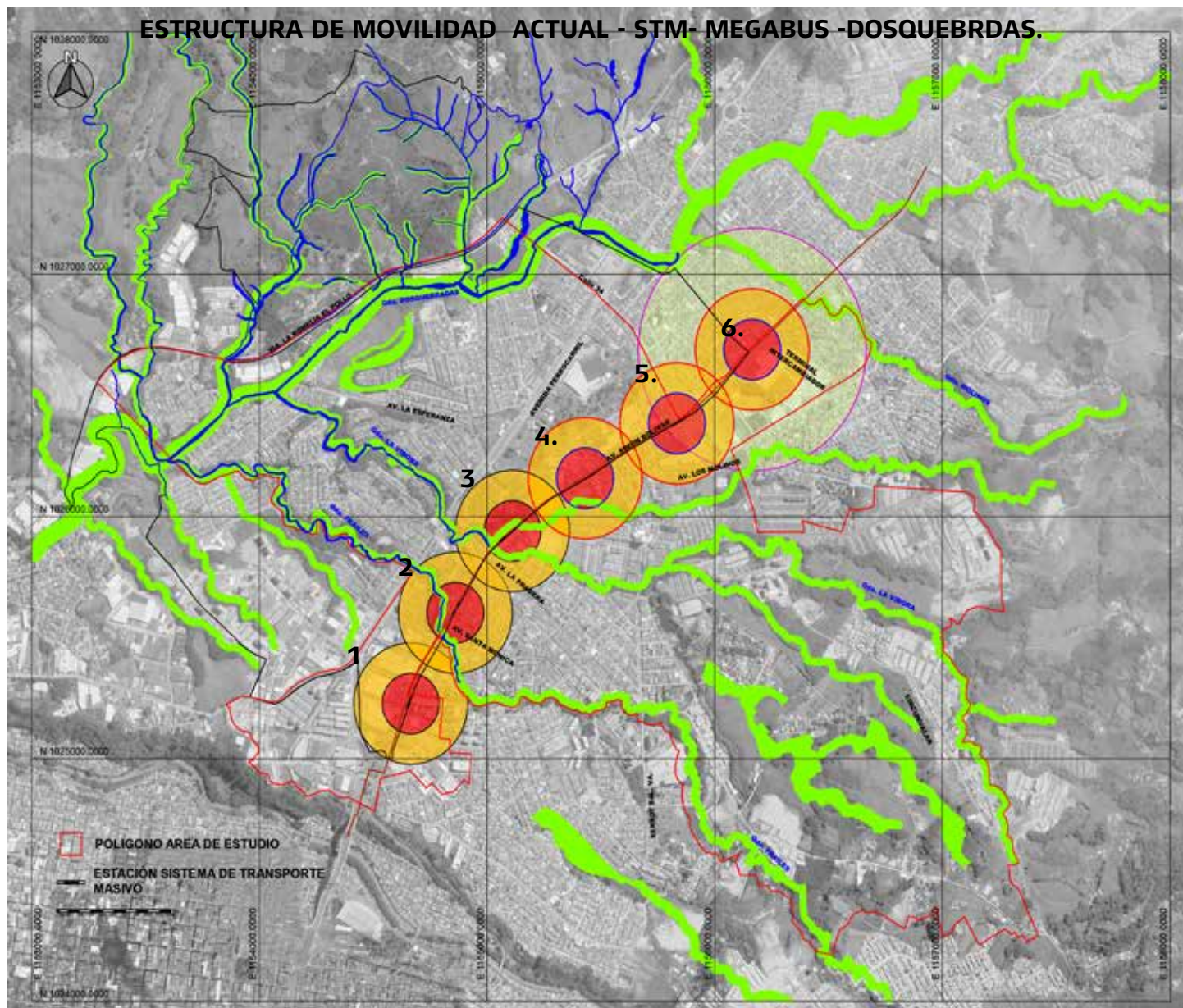
C2. Ciclo Ruta.

C3. Sendas peatonales –paisajísticas.

Se priorizará el transporte público sobre otros modos de transporte.

G.





6. Intercambiador el Progreso



5. Estacion Guadalupe



4. Estacion fundadores



3. Estacion fundadores



2. Estacion Santa Monica



1. Estacion la Pradera

LOS POSIB
LAS ESTAC



6. Intercambiador el Progreso



5. Estacion Guadalupe



4. Estacion fundadores



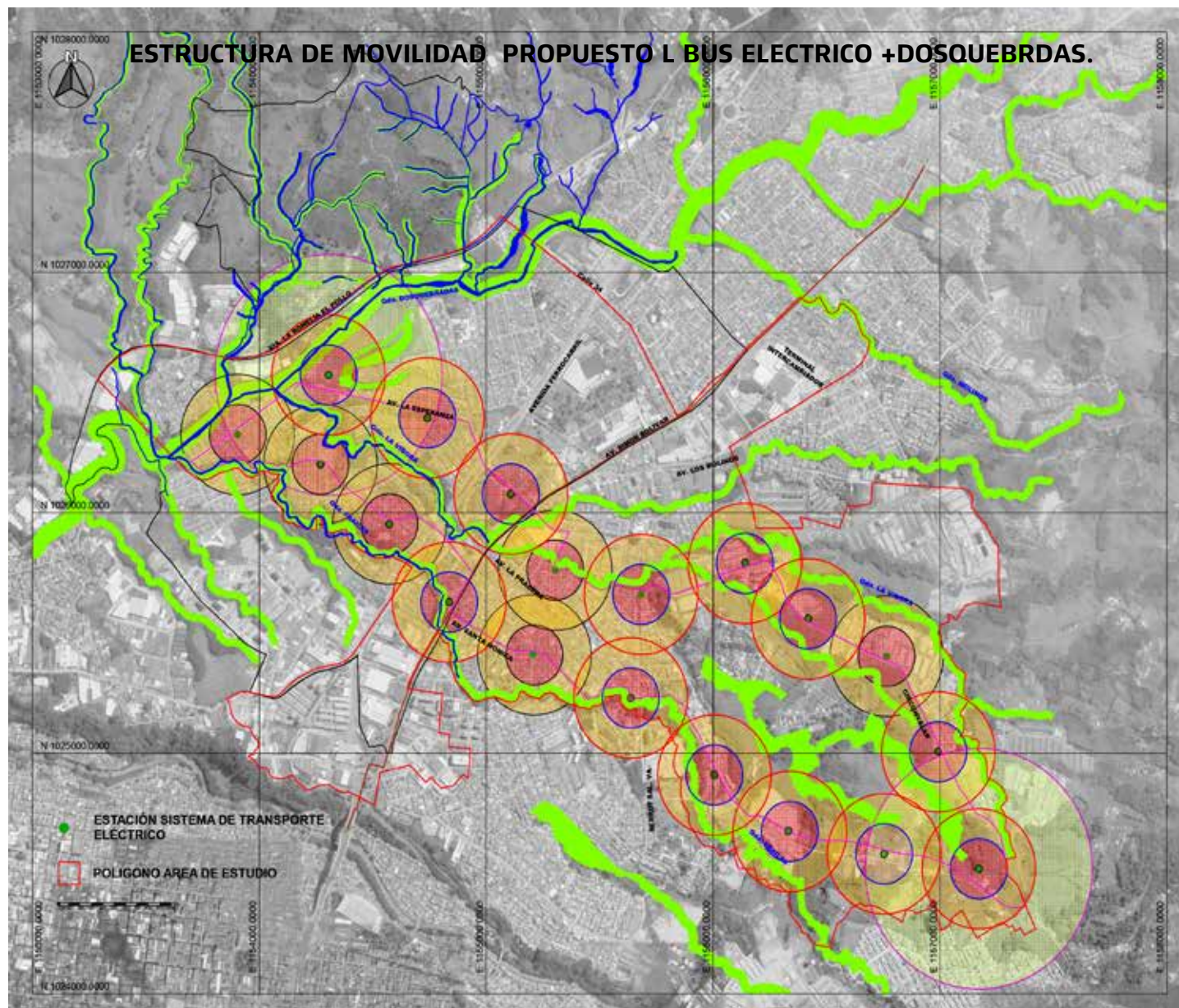
3. Estacion fundadores

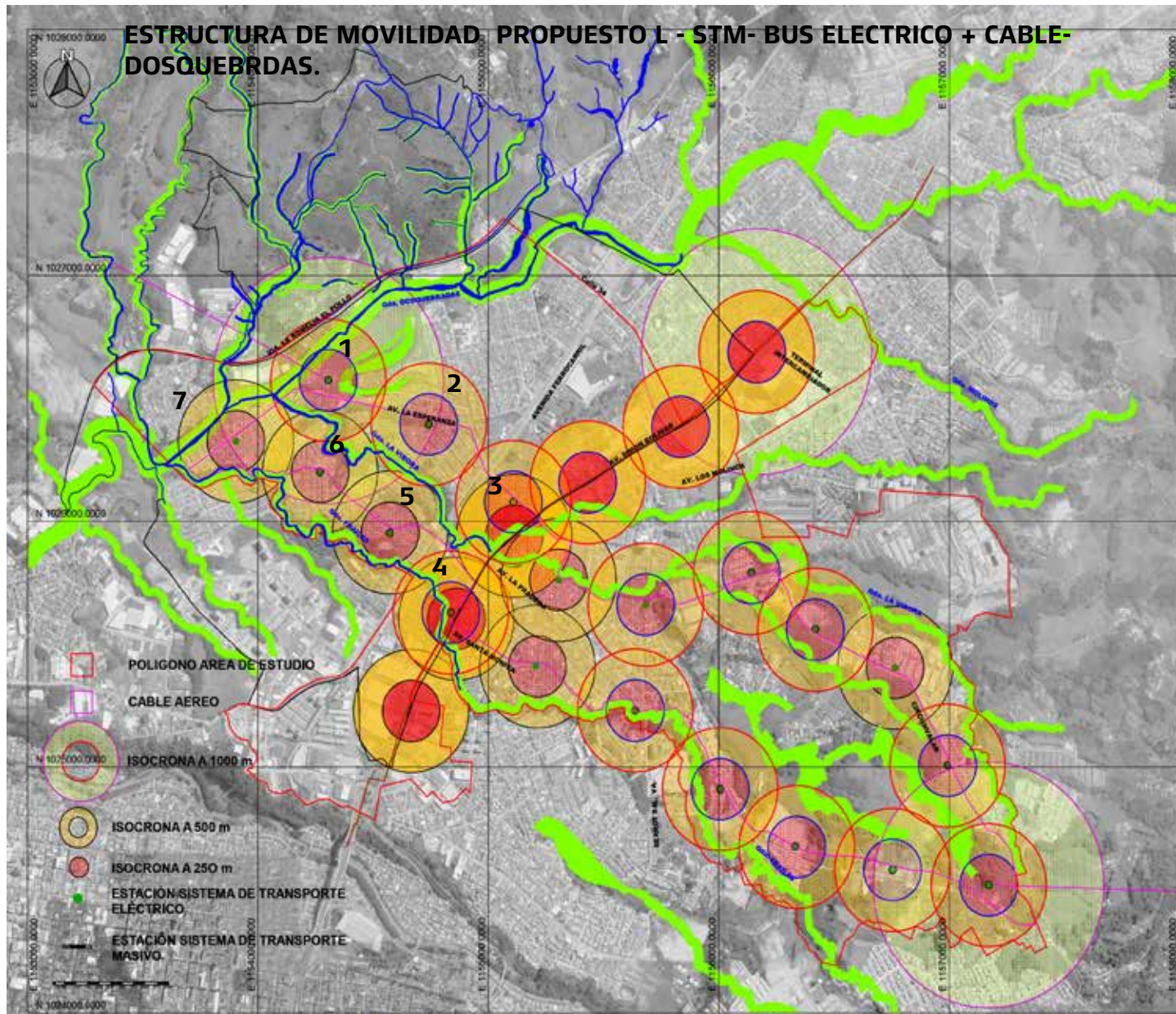


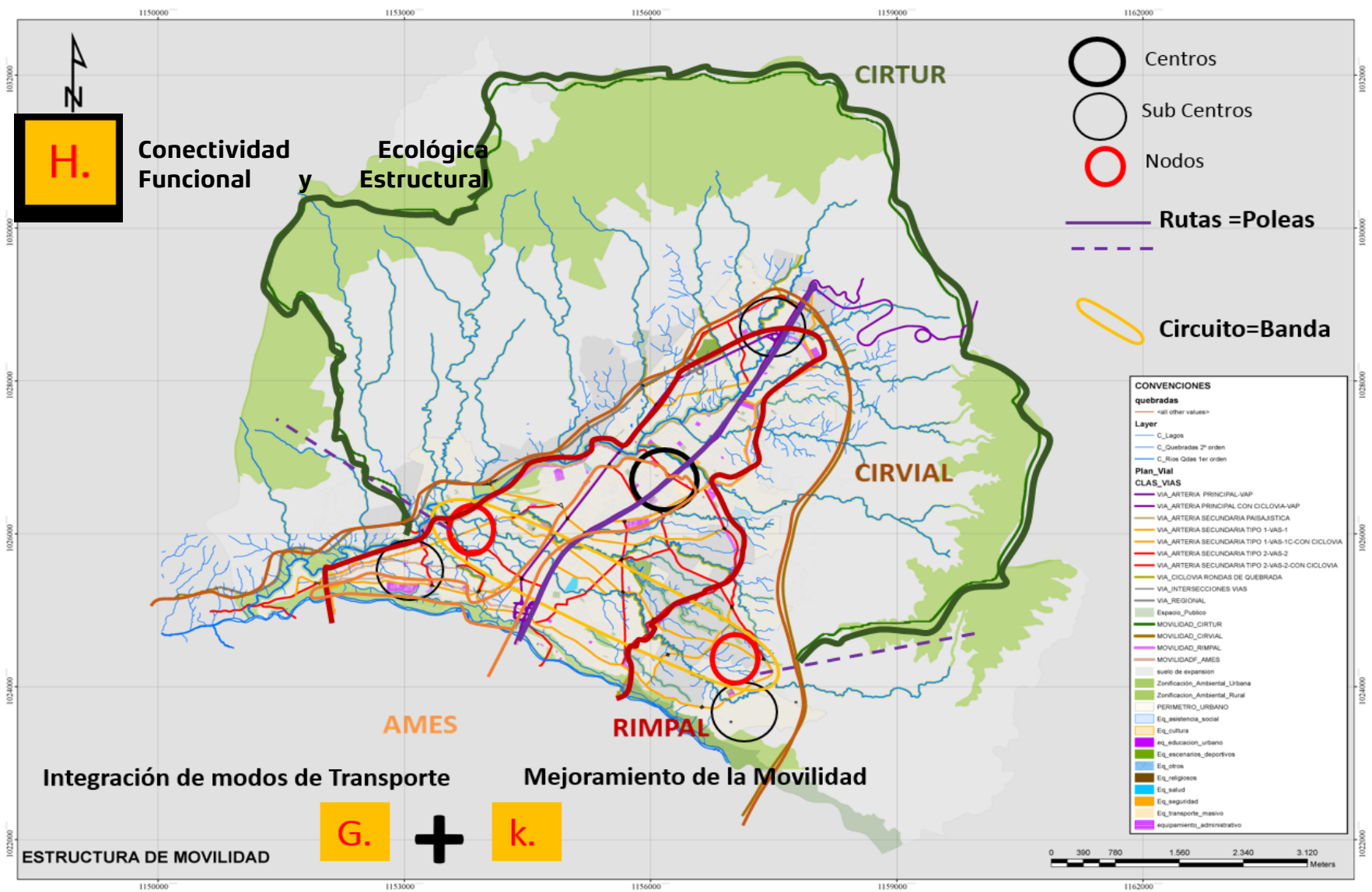
2. Estacion Santa Monica

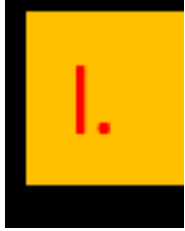


1. Estacion la Pradera







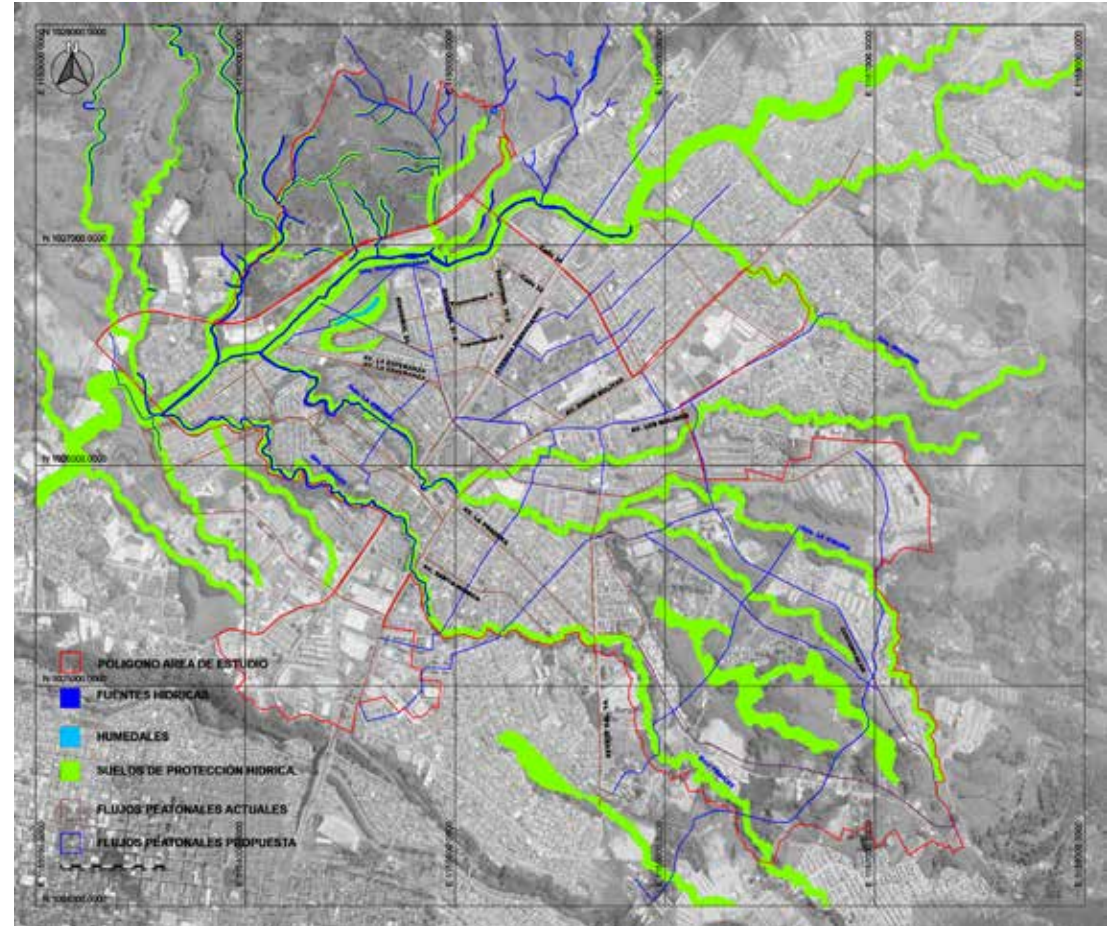


Medios alternativos de transporte Que propendan por mejorar la conectividad y la movilidad en el territorio.

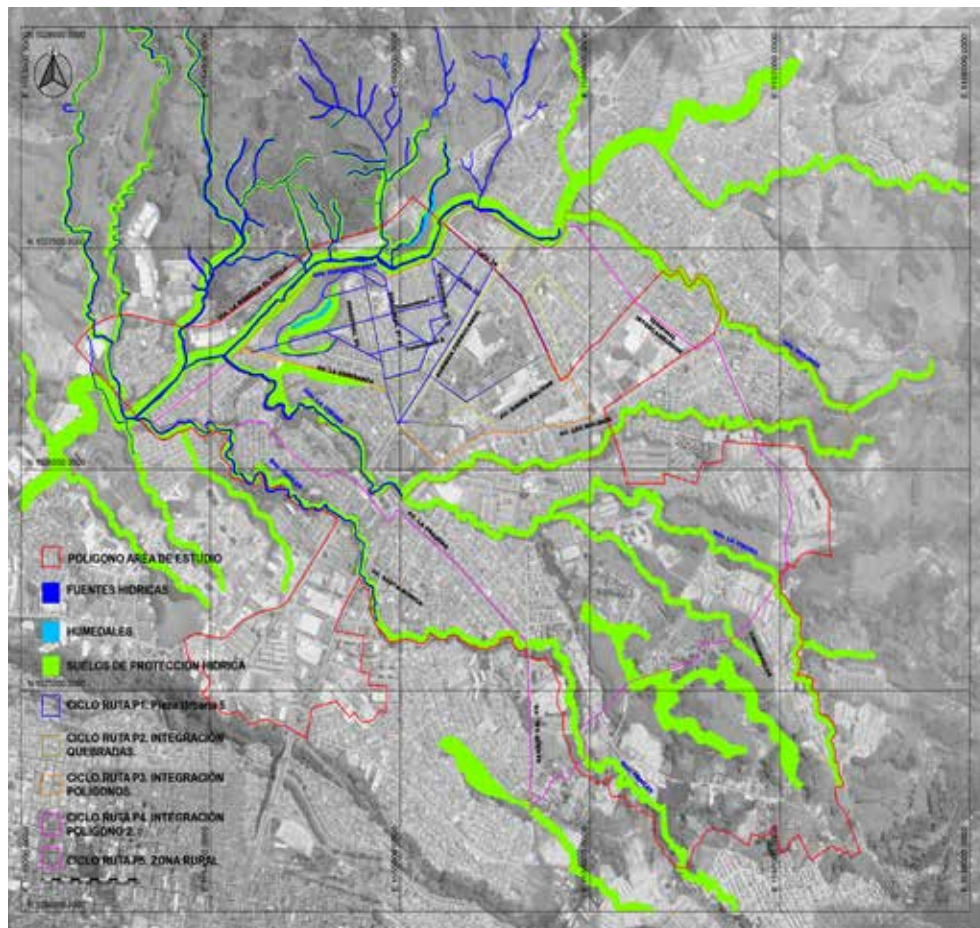
El desplazamiento peatonal es también otro medio alternativo para la conectividad del territorio, especialmente, en aquellos lugares de alta densidad de público, como los centros históricos, de negocios, de grandes comercios

Deben concebirse como una combinación de redes superpuestas de calles peatonales y vehiculares, en donde coexista, de forma organizada, el tráfico motorizado y no motorizado en el sector en donde se implanten. Para ello, se deben crear áreas de 30 km/h de velocidad máxima, o la implantación de 'áreas de coexistencia de tráficos', con limitaciones de velocidad estrictas, en las que se invierten las prioridades de diseño y función de la vía en favor de los modos no motorizados

- Su trazado debe adaptarse a la estructura de la ciudad.
- Su orientación debe ser consecuencia de los puntos de partida y llegada de la circulación de peatones
- En los puntos de cruce con el tráfico vehicular, deben tener prioridad los peatones. Los vehículos sólo la tendrían en vías rápidas.
- El tráfico vehicular no debe eliminarse totalmente de las calles peatonales. Se debe permitir el acceso a predios, así como el cargue y descargue de mercancías. Sin embargo, no debe permitirse parqueaderos sobre las vías peatonales.



- Se debe controlar la velocidad de la circulación motorizada. La velocidad es un parámetro clave para la habitabilidad de las calles y para la gravedad de los impactos ambientales del tráfico
- Se debe reducir el número de vehículos en el sector, con el fin de mejorar la accesibilidad peatonal. Sin esta restricción, el espacio público que, por lo general es escaso, acaba siendo ocupado por los modos motorizados de transporte en detrimento del que da vida a los no motorizados (el habitante Las mallas peatonales en lugares de la ciudad.



- Rehabilitación cultural de los desplazamientos peatonales y ciclistas.
- Rehabilitación y creación de alguna de las funciones urbanas (empleo, comercio, zonas verdes y de esparcimiento) en áreas concretas de la ciudad, con el fin de eludir su satisfacción a través de desplazamientos lejanos.



Medios alternativos de transporte Que propendan por mejorar la conectividad y la movilidad en el territorio.

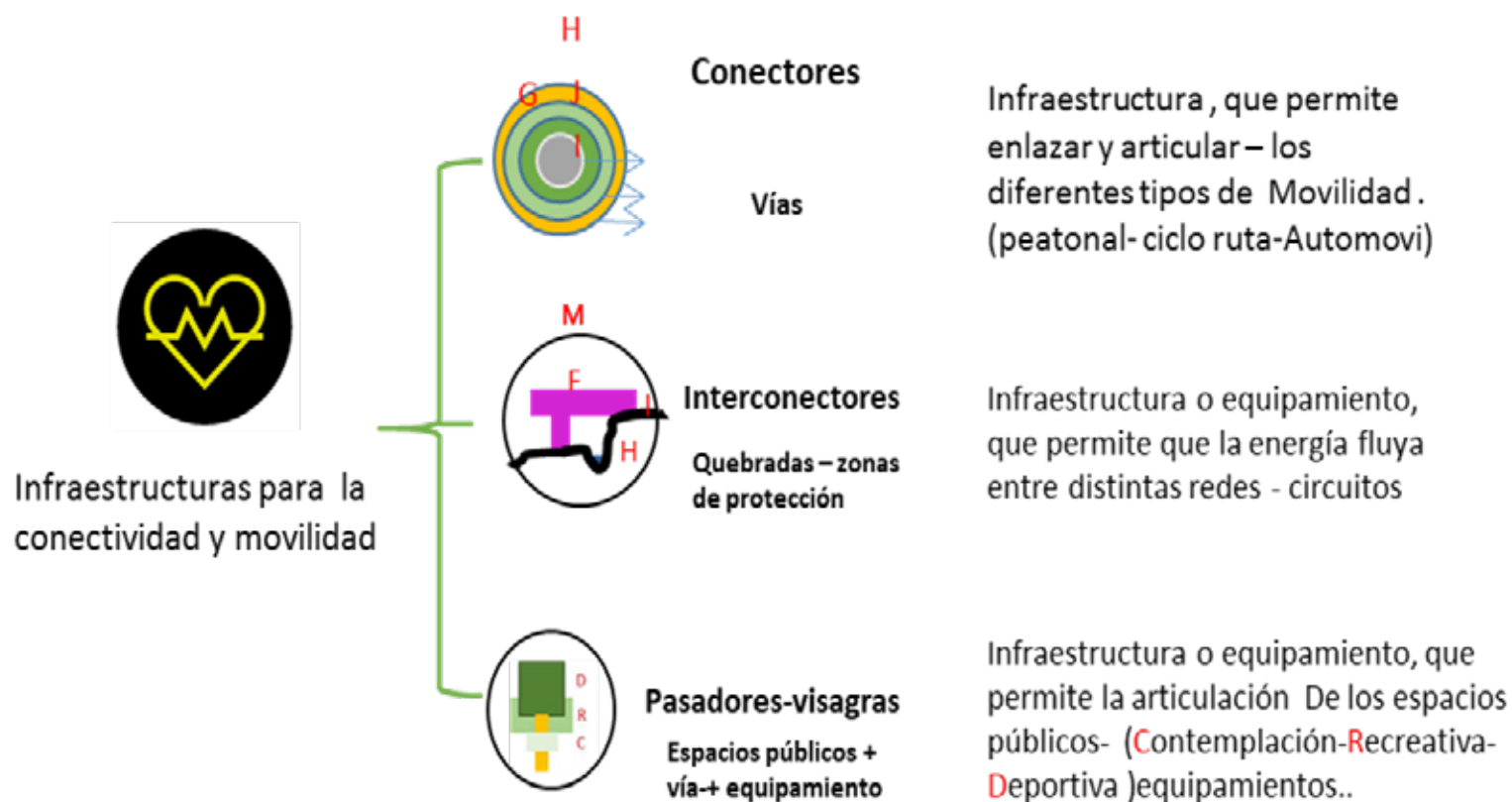
La bicicleta es un medio alterno que puede mejorar la conectividad del territorio con bajo impacto sobre el medio ambiente. Requiere de una infraestructura apropiada que articule trayectos funcionales, para que realmente se convierta en un modo de transporte.

Esta reestructuración debe realizarse como una política de 'creación de proximidad', que facilite o incremente la accesibilidad peatonal y ciclista, para lo cual se requiere de las siguientes acciones:

A. Acercamiento y descentralización de las grandes unidades de servicios y de equipamientos hasta el radio de acción de las personas andando o de la bicicleta.

B. Recuperación de la habitabilidad integral del conjunto, o de partes del tejido urbano, con el fin de evitar la especialización en alguno de los usos y la expulsión del resto.

- Promoción e incentivos para los desplazamientos peatonales y en bicicleta
- Creación de redes peatonales y ciclistas articuladas con equipamientos regionales y áreas ambientales (zonas verdes y áreas recreativas)
- Supresión de barreras para peatones y ciclistas





Mejoramiento de la Conectividad y movilidad

Conectores

Infraestructura , que permite enlazar y articular – los diferentes tipos de Movilidad . (peatonal- ciclo ruta-Carga-privada).

Interconectores

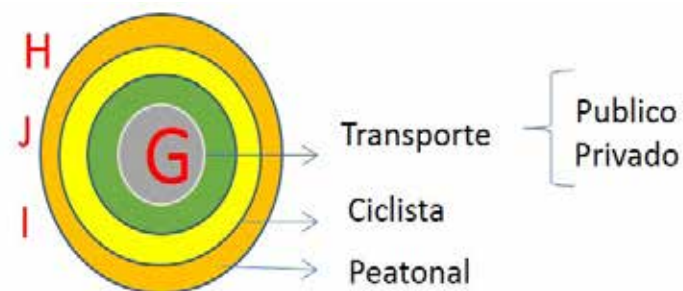
Infraestructura o equipamiento, que permite que la energía fluya entre distintas redes - circuitos

Dispositivo que conecta –equipamiento +espacio publico a través de conectar Flujos (peatonales + ciclo rutas.)

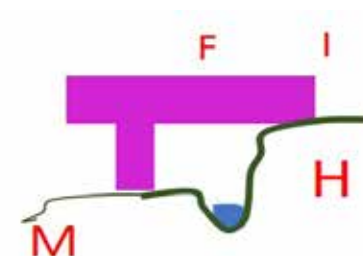
Pasadores-Bisagras

Infraestructura o equipamiento, que permite la articulación De los espacios públicos- (contemplación-recreativa-deportiva equipamientos.)

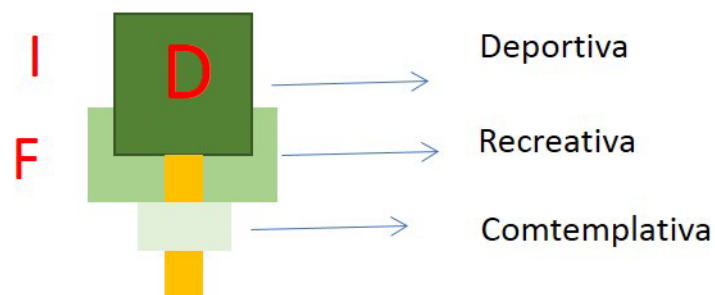
Vías

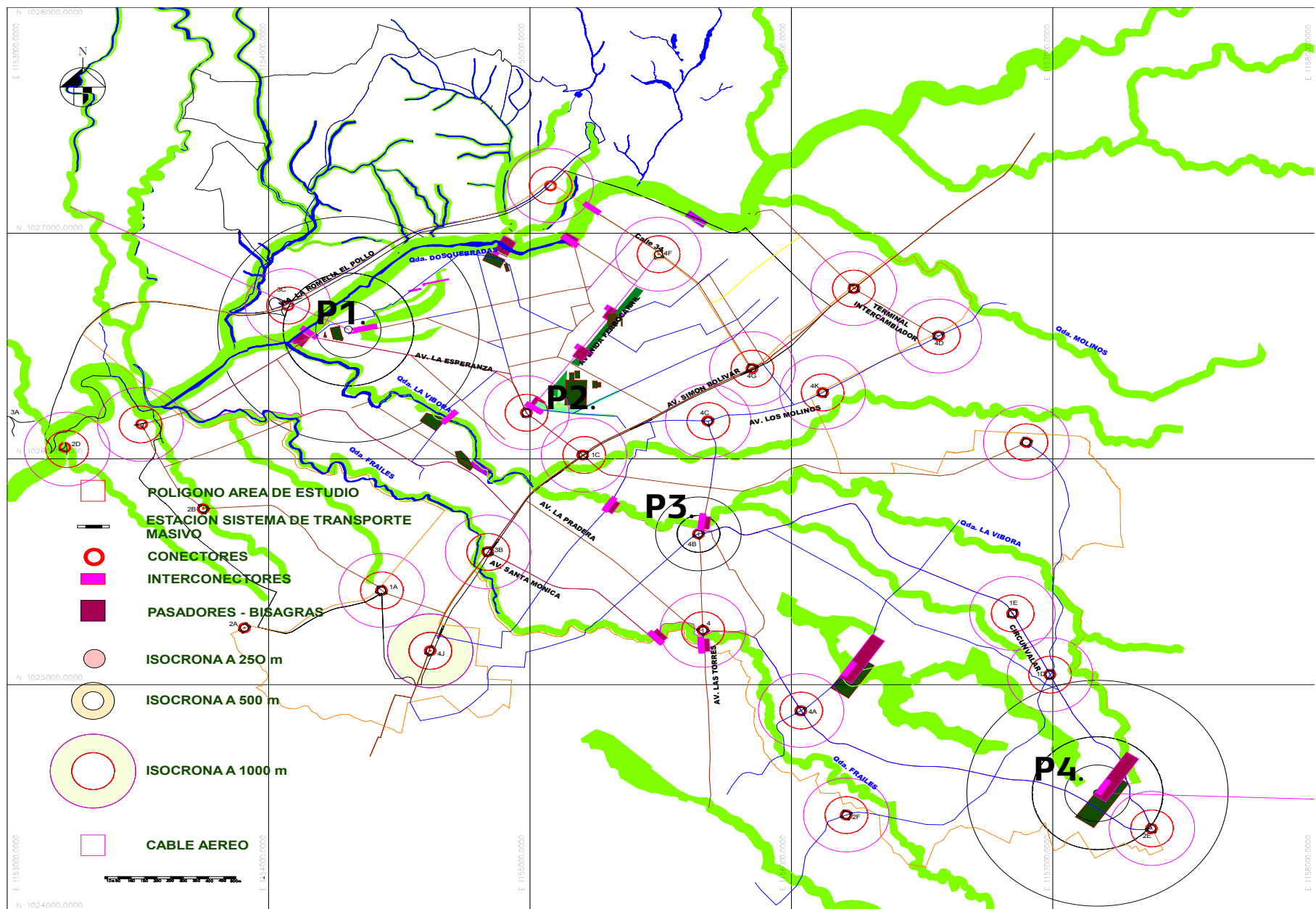


Quebradas – zonas de protección



Espacios públicos + vía-+ equipamiento

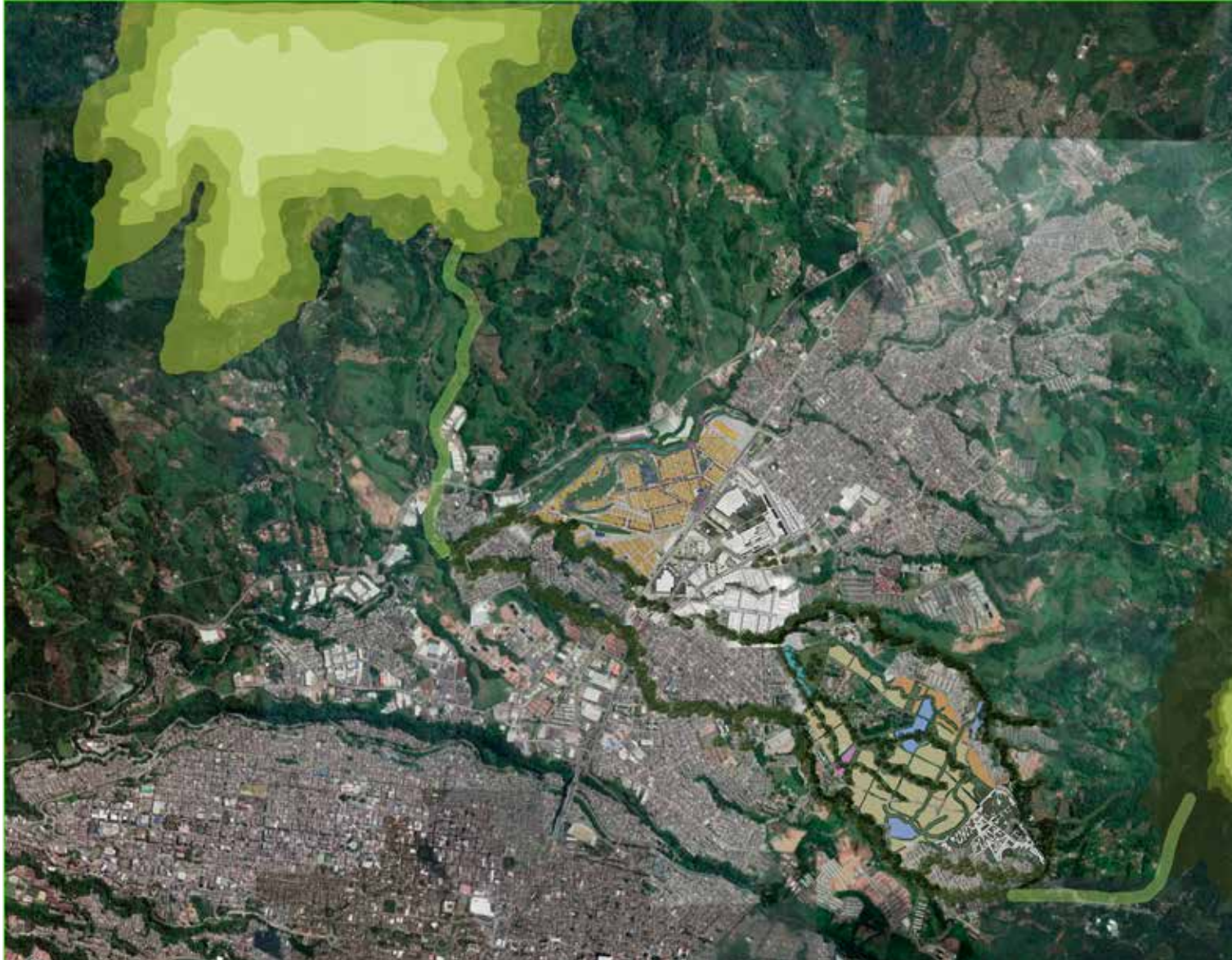




DIMENSION SOCIAL CULTURA Y ECONOMICA



PROPUESTA GENERAL INTEGRADA A LOS CORREDORES ECOLOGICOS



PROPUESTA GENERAL Y PROYECTOS URBANOS



PROYECTOS URBANOS

**PROYECTO 1
PROYECTO DE BORDE
URBANO RURAL**



**PROYECTO 3
INTERVENCIÓN DE
RONDAS HIDRICAS EN
SECTORES
CONSOLIDADOS**



**PROYECTO 2
PROYECTO RECONVERSIÓN
TECNOLÓGICA DE LA
INDUSTRIA**



**PROYECTO 4
PROYECTO DE BORDE
URBANO RURAL**



P.1

PROYECTO URBANO 1

EL EQUIPAMIENTO COLECTIVO HIBRIDO
COMO DISPOSITIVO ARTICULADOR EN LA RESIGNIFICACIÓN DEL PAISAJE
Arq. Julio Cesar Manzano Sarmiento

+ V A C I O

+ HIBRIDO

+ P A I S A J E

+ E S P A C I O A R T I C U L A D O R

+ E Q U I P A M I E N T O C O L E C T I V O

Créditos

Dedicatoria

A mis padres Abel Jara y Clara Elvira Sarmiento, quienes hicieron no solo posible mi existencia, si no el logro de una profesion y ante todo un ejemplo de vida en pareja y amor, a mi hermano Hugo Hernan por su apoyo incondicional, a mi familia por su apoyo y comprension, a mis compañeros de maestria y de viaje Mauricio Valencia, Claudia Marcela Correa , Jimy Gallego, David Andres acevedo, por la experiencia del camino compartido, la reflexion y las ideas.



Julio Cesar Manzano Sarmiento. Arquitecto, Magister en Arquitectura y Urbanismo, Universidad Catolica de Risaralda , con especializacion en Diseño Urbano de la Universidad Nacional de Colombia Sede Medellin , Especialista en Interventoría de Proyectos y Obras Civiles , de la Universidad Nacional de Colombia sede Medellin, investigador y consultor en diseño urbano y ordenamiento y planificación territorial, con experiencia en estudios de inventarios, delimitación de Patrimonio mueble e inmueble.

juliocesar.manzano@gmail.com

Contenido

Justificación

Introducción

Preguntas a resolver.

Hipotesis.

Mapa Conceptual.

Hipotesis Pieza Urbana

Marco Teorico:

Paisaje.

Genetica Urbana.

Hibridacion Genetica.

Que es Un Hibrido.

Tipologias de Hibridos.

Diagnostico y analisis x dimensiones.

Dimension ambiental Paisajistica.

Dimension Urbano Funcional.

Dimension Economica-Social

Formulación del Proyecto

Proyectos pieza Urbana.

P1. Borde Corredor Biologico. Caso:Parque entre Orillas.

P2.Borde Parque Agro

productivo Santa Isabel. Caso: El Anillo verde Victoria Gasteiz.

P3. Bosque Urbano. Caso: Silo Residencial 2002 Amsterdam
L illa, Diagonal de Barcelona. Bosque Vertical Italia.

P5.Borde Pasador Bisagra. Parque Recreativo Cultural
Caso:Parck La Villette.

P7 Paseo Urbano Calle 17. Caso:Paseo Urbano cra15-
Estudio de cazo. Edificio Julio Mario Santo Domingo.

Hibrido Urbano - Crear aquitectura desde la arquitectura.

Estudio de Casos.

Estrategias.

Principios de la pieza.

Dimension ambiental Paisajistica.

Dimension urbano Funcional

Dimension Economica -Social y Cultural.

Maqueta Sector Urabno.

Proyecto Pieza Urbano.Conceptos

Proyecto Pieza Urbano.- Render

Proyecto Pieza Urbano.- Sección

Sección Piesa urbana.

Proyecto Arquitectonico.

JUSTIFICACIÓN



El final de siglo ha dejado flotando en el aire una inquietante pregunta sobre el porvenir de la arquitectura y el ámbito de su aplicación en la planificación Urbana Regional, **hemos asistido al nacimiento de una disciplina más libre y amplia, la cual ya no se limita a situaciones simplicadas o idealizadas sino que se ha instalada frente a la complejidad del mundo real**. Lo que emerge de este es una arquitectura situada entre dos representaciones alienantes, por un lado, la de un mundo determinista donde no queda otra forma que la aceptación de lo impuesto como herencias por otro lado, la de un mundo totalmente arbitrario sometido al azar descontrolado, al caos.

Entre estos dos polos podemos encontrar una serie de instrucciones nuevas, expresadas en campos de probabilidades a la manera de heisenberg y asociadas a la inestabilidad del entorno. **Dichas reglas y procedimientos nos procuran un sistema de trabajo flexible y fiable para actuar en las condiciones actuales de la profesión, donde la carga de lo que no puede ser previsto supera siempre lo previsible. la ecología, la ciencia la genética o las matemáticas avanzadas, no tratan ya de estados de equilibrio, hablan de cambios y expresan cambios;**

previsto supera siempre lo previsible. la ecología, la ciencia la genética o las matemáticas avanzadas, no tratan ya de estados de equilibrio, hablan de cambios y expresan cambios; ya han asumido que nada permanece igual a sí mismo. La arquitectura todavía arrastra una lamentable tendencia a exagerar la estabilidad y la seguridad, a creer en el equilibrio. Este contexto me conlleva a plantear una reflexión y aproximación **a la forma de afrontar y planificar el diseño arquitectónico- urbano y regional de nuestras ciudades, la cual se denominara como GENÉTICA URBANA** y será el hilo conductor de esta reflexión, el cual habla de algo tan antiguo como la adaptación al constante y azaroso fluir del mundo y de la adecuación del hombre y su hábitat a dicha condición.



INTRODUCCION



En la actualidad es necesario encarar el desafío de materializar acciones territoriales e intervenciones de gestión desde un territorio y horizonte amplio, atendiendo a principios políticos, técnicos y culturales y artísticos en relación con los sistemas artificiales y los ecosistemas naturales. La interacción entre problemas ambientales, paisajísticos y sistemas artificiales requiere de una conceptualización teórica sólida y de una agilidad en el desarrollo proyectual para ofrecer un campo de debate y experimentación transdisciplinar. Esta mecánica requiere de la internalización de una serie de procesos racionales complejos, los cuales involucran y definen el proyecto y el proceso de diseño, tales como:

Evaluación del paisaje, detección de problemáticas y conflictos, optimización ambiental, restauración de ámbitos degradados, adecuación de obras de infraestructura, planificación regional, adecuación de nuevos usos, ligados al espacio de uso público y a los requerimientos ciudadanos.

La reformulación de la relación entre el hombre y la naturaleza a partir de la noción de paisaje, genera múltiples miradas, tipos de explicación y modelos de actuación. Por un lado el modelo que considera el paisaje como un bien geográfico, entendido como un conjunto de elementos que son mirados como componentes del paisaje y congregando los conceptos de ambiente o ecosistemas, “reduciendo lo al zócalo natural” (Alain Roger). De este modelo se desprende la geografía y la ecología del paisaje. Por otro lado, el modelo que concibe al paisaje como construcción cultural, producto de una relación hombre-naturaleza mediada por el arte, donde se define lo percibiente y percibido (Bernard Lassus). Como toda manifestación de la arquitectura y del diseño, el sistema de pensamiento moderno concibe el diseño del paisaje como confluencia de dos mundos, el de la ciencia y el del arte, dando respuesta holística al problema. Es así como la propuesta de teórica y de aproximación se encauzó en la interacción de tres grandes áreas que engloban distintas aproximaciones al tema:

1. Aproximación Histórico Cultural, en donde el paisaje es abordado desde el punto de vista de las ciencias del hombre, a partir de definir y explicar la relación hombre-naturaleza.

2. Aproximación Ecológico-natural y sus procesos, constituyendo el ámbito de las ciencias ambientales, para las cuales el hombre es concebido como un componente más.

3. Aproximación urbanística, que hace hincapié en la construcción material del mismo.

PREGUNTA A RESOLVER

Es posible realizar un cambio decidió en la concepción Y visión del desarrollo urbano tradicional, donde se permita ensayar formas edificatorias compatibles con los requerimientos particulares de la población, capaces de agrupar actividades diversas y de articular las complejas relaciones con el entorno?.

Como plantear una ordenación urbanística mixta y a su vez compacta en áreas susceptibles de creación , concreción o de recualificación del tejido urbano?

El plantear la mezcla de actividades y usos en el interior de las edificaciones , hace más eficiente y sostenible el uso del suelo, en el contexto de la planeación actual de nuestras ciudades?

C¿Es posible fusionar lo publico-natural y lo privado-artificual ?

Cualessonlas características espaciales y programáticas que deben tener los nuevos equipamientos híbridos urbanos ?

OBJETIVOS

Demostrar teóricamente las bondades del planteamiento de equipamientos híbridos como estrategia para la renovación o consolidación urbana de sectores consolidados como bordes urbanos.

Esbozar un marco de referencia, que permita la aproximación conceptual y teórica a la fundamentación del planeamiento de los nuevos equipamientos híbridos en altura ,en el desarrollo de nuestro contexto.

Realizar análisis de estudios de casos de equipamientos en altura y con mezclas de uso (híbridos) desarrollados en los últimos años ,que permitan identificar variables : conceptuales, programáticas o edificatorias ,que permitan esbosar un nuevo planteamiento tipológico.

HIPOTESIS

EL EQUIPAMIENTO COLECTIVO HÍBRIDO, COMO DISPOSITIVO ARTICULADOR EN LA RESIGNIFICACIÓN DEL PAISAJE”

CONCEPTO

Natural

PUBLICO



Artificial
PRIBADO



Urdimbre
HIBRIDO

PROBLEMÁTICA

PAISAJES FRAGMENTADOS, DE ESPALDA A LA NATURALEZA.”

Red hídrica y zonas de protección desarticulada de la espacialidad pública y de la red de movilidad urbana, lo cual constituyen fragmentos del territorio, que han sido resultado de un acelerado e informal crecimiento urbano.

Recuperar los valores Ambientales y paisajísticos naturales implícitos en la historia y desarrollo de la Vida urbana del municipio de Dosquebradas.



PAISAJE

Jay Appleton: «El paisaje es lo que la gente hace de su entorno después de que la naturaleza lo ha puesto en sus manos» (1986).

Consejo de Educadores en Arquitectura del Paisaje, de los Estados Unidos

“La Arquitectura del Paisaje es la disciplina o profesión del diseño que aplica conocimientos y habilidades artísticos, culturales, científicos y técnicos al análisis, diseño, planeación, conservación, desarrollo y/o manejo de la tierra.”

CEP

Convenio Europeo del Paisaje también llamado Convención de Florencia. 2004

“Cualquier parte del territorio, tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”

LALI

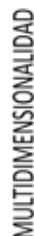
Iniciativa latino americana del paisaje. Convención de Florencia. 2012.

“El paisaje se define como un espacio espacio/tiempo, resultado de factores naturales y humanos, tangibles e intangibles, que al ser percibido y modelado por la gente, refleja la diversidad de las culturas.

RESIGNIFICACION

Significación es el **proceso y el resultado de significar** (aquello que actúa como un signo o una representación de algo diferente, o que permite expresar un pensamiento). Aunque el concepto de **resignificación** no aparece en el diccionario de la **Real Academia Española (RAE)**, la inclusión del prefijo **re-** nos permite afirmar que el término hace referencia a **volver a significar**.

RESIGNIFICACIÓN DE PAISAJES FRAGMENTADOS



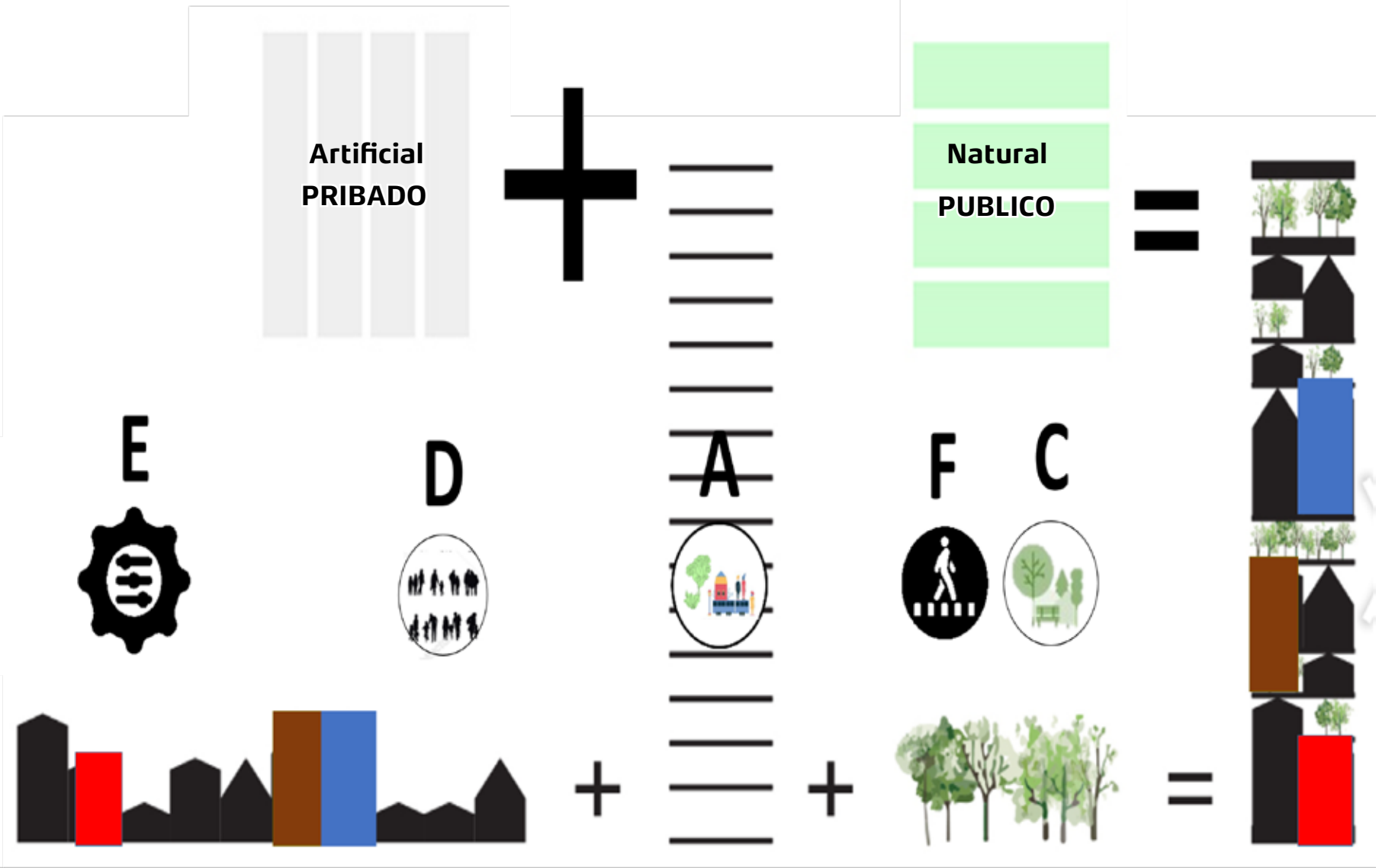
resignificación de paisajes fragmentados



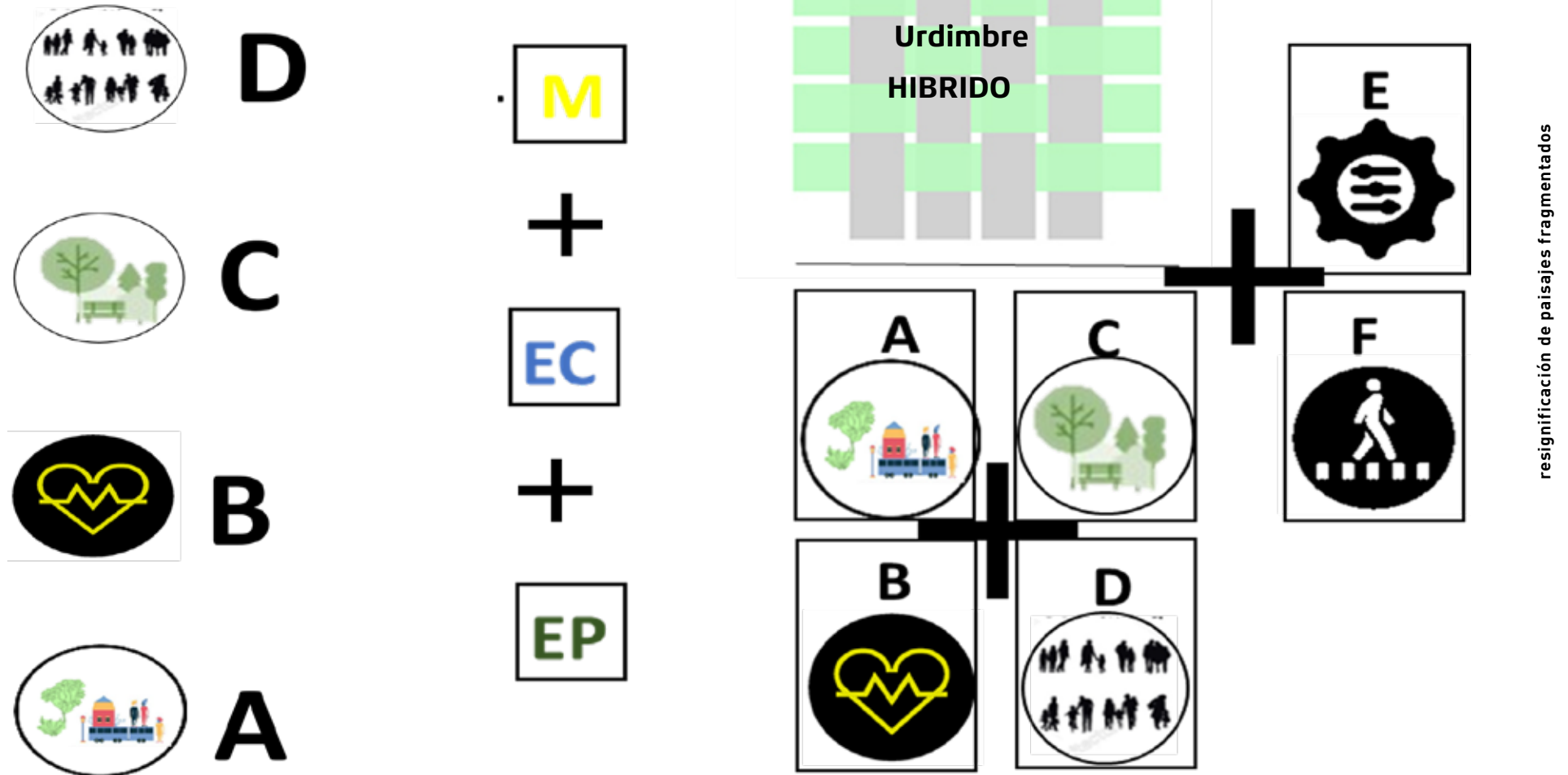
INTERDISCIPLINARIEDAD

HIPOTESIS

PIEZA URBANA



EL EQUIPAMIENTO COLECTIVO HIDRIDO ,COMO DISPOSITIVO ARTICULADOR EN LA RESIGNIFICACIÓN DEL PAISAJE”



MARCO TEORICO

EL PAISAJE

Hablar de “Paisaje” hoy mas que nunca cobra significado y relevancia en nuestro contexto y area de estudio analizada, el termino ha cobrado más o menos significados de acuerdo a las diferentes disciplinas y su constructor teorico, con los cuales han acuñado este termino, la concepción más utilizada y difundida de forma banal, es asociar el concepto de belleza unido a la idea de naturaleza, la primera acción que se debe hacer es desligar el concepto e idea de Naturaleza del concepto de paisaje, con el fin de que terminos como “Paisaje Natural” no parezcan tautologias y que otros como “paisaje urbano” o “Paisaje Industrial” no se consideren un contra sentido.

“El paisaje no es una cosa, no es un objeto grande ni un conjunto de objetos configurados por la naturaleza o transformados por la acción humana. El Paisaje tampoco es la naturaleza, ni siquiera el medio físico nos rodea o sobre el que nos situamos, el Paisaje es un constructo, una elaboración mental que los hombres realizamos a travez de los fenomenos de la cultura. El paisaje entendido como fenomeno cultural, es una convención que varia de una cultura a otra, esto no obliga a hacer el esfuerzo de imaginar como es percibido el mundo en otras culturas en otras epocas y en otros medios sociales diferentes del nuestro”.¹

no ha sido nada facil aprender a ver mundo complejo y diverso, mucho menos a conocerlo, por eso surgen algunas preguntas, que se han planteado por varios autores en referencia al paisaje : **¿ Como hemos hido descubriendo la tierra ? , ¿ Como se ha ido apreciando y valorando sus entornos y paisajes ? y ¿ como el hombre a pasado de una mirada sobre si mismo a observar , disfrutar y comprender los fenomenos que nos ofrese el mundo físico que nos rodea ? “¿Qué son los paisajes?** requiere pensar hacia dónde estamos apuntando con los enfoques de paisaje. La manera en que usamos el “paisaje” debería determinarse por el contexto que queremos y por las soluciones que buscamos, y no al revés, estas y otras tantas preguntas, se constituyen en retos que se deben afrontar si se quiere dislumbrar y entender nuestro paisaje.

¹. extracto de : “El Paisaje Genesis de un concepto”, Javier Maderuelo Pag 36 .



El jardinito del paraíso, maestro Alto Rin, siglo XV, Kuntsttutor, Franfort.,

es necesario establecer una conexión o puente entre las diferentes descripciones teoricas, literarias o plasticas, para demostrar que el paisaje no es una entidad cerrada en si misma, si no que ofrese muchas capas como temas de estudio, tantas como maneras de ver y persivir la tierra y el entorno que nos rodea, lo cual no s conlleva a plantear que hay cada manera de verla, graficarla y representarla, correspondientes a diferentes tipos de pensamientos.

“El paisaje en cuanto idea que representa el medio físico, es lo otro, algo que se encuentra fuera de nosotros y nos rodea, pero en cuanto a constructor cutural, es algo que concierne muy directamente al indibiduo, ya que no existe paisaje sin interpretación”

El papel urbanístico actual del equipamiento colectivo, se considera con un gran potencial como elemento estructurante de los nuevos tejidos urbanos y a su vez de los grupos sociales y por ende de la vida cotidiana, reconociendo su rol primordial en la conformación de ciudades socialmente más justas y equitativa, donde este cumple una doble función la de ser participe en la regeneración de la ciudad consolidada, en sectores urbanos con escasos de suelo y de ser semilla para estructurar de la ciudad en sectores nuevos a desarrollar.

Desde la arquitectura los equipamientos se han entendido como aquellas edificaciones que resuelven la prestación de servicio social colectivo, pero también como referentes del paisaje urbano por su forma y por su función. el campo de acción de los equipamientos se ha ampliado de lo estrictamente sectorial (el servicio que prestan) a lo territorial (el papel que cumplen en la ciudad).es en este contexto donde debemos abordar el equipamiento no solo como edificación individual si no como parte de un sistema urbano.

El termino de la palabra equipamiento se deriva de la palabra Equipement, Leal (1979) “ surgida en Francia , cuando el estado se planteo la existencia de integrar y coordinar una serie de actuaciones diversas y dispersas tales como escuelas guarderías, parques y hospitales., que en conjunto eran consideradas imprescindibles para el funcionamiento de la estructura social. el concepto se a ampliado. Cerasi (1990). Los equipamientos ,como espacios colectivos de una ciudad son más significativos , en la medida que son integrantes fundamentales de la estructura urbana. “su inserción en La ciudad y en el territorio , y la magnitud del espacio ,la centralidad geográfica o arquitectónica, el vínculo con recorrido importante facilitan e incluso exaltan

el flujo colectivo”. hablar de equipamiento colectivo implican fundamentalmente abordar el rol del estado en la tarea de asegurar a los ciudadanos su presencia en cantidad y calidad (Hernández 1997 , esteban 2003).entenderlos como instrumentos para la construcción de ciudad y ciudadanía , donde se ejerce el derecho a la ciudad. “franco y zabala 2012” ,y como promotores de desarrollo social.

“Construir ciudad” no es sinónimo de urbanizar . Afirma Choay (2004)” . todo aquello que hoy , a pesar de haber pasado de por un proceso de de urbanización , no alcanza a ser ciudad pues lo que le da soporte y es publico está ausente, no cubre las necesidades de quienes allí habitan o no permite la interacción social, en suma ,por que son espacios carentes de vida Urbana”¹.

¹.Choay, F. (2004) “ el reino de lo urbano y la muerte de la ciudad.

MARCO TEORICO

GENETICA URBANA



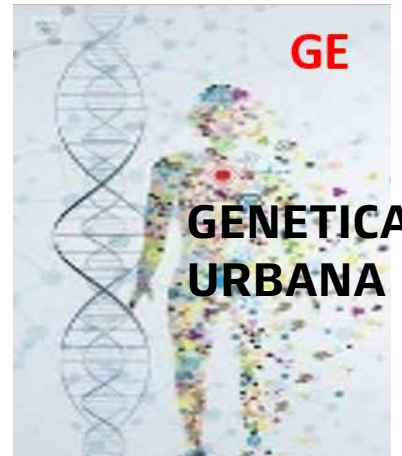
$$\boxed{\text{HI}} + \boxed{\text{MU}}$$

=

$$\boxed{\text{GE}}$$

Un organismo difuso, ha sido el modelo subyacente con el que se ha entendido las transformaciones de las ciudades al igual que los órganos crecen en un ser viviente se adaptan y se transforman, también en la ciudad sus órganos, sus arquitecturas, crecen, readaptan y se transforman en interacción constantemente con un medio natural o social que reestablece al ámbito de estos mismos cambios. desde el pensamiento renacentista hasta el organicismo de Frank Lloyd Wright o Raymond Unwin, **el modelo orgánico evolucionista ha definido al modelo de entender la relación entre los cambios de la ciudad y los cambios de la arquitectura.**

PROYECTO URBANO

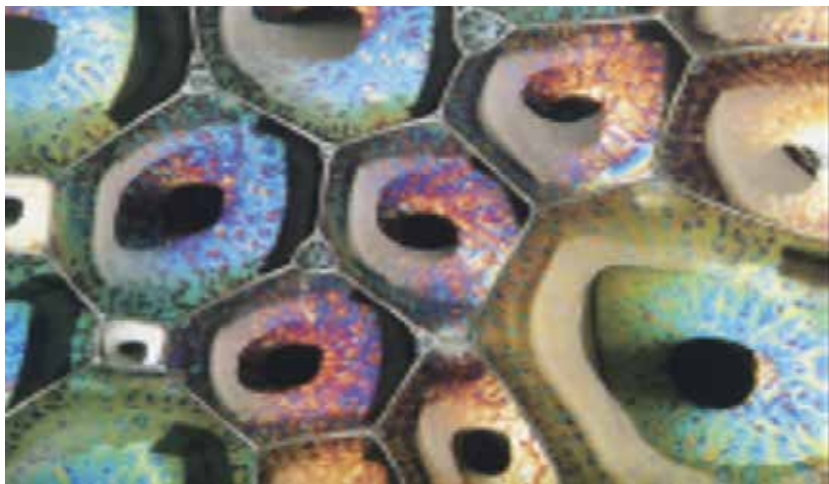


$$\boxed{\text{HI}} = \boxed{\text{EP}} + \boxed{\text{EC}} + \boxed{\text{M}}$$

En el caso de las ciudades, el modelo orgánico evolucionista explica sus procesos de cambio gracias a la larga duración y permanente reajuste entre forma y función, entre morfología y fisiología para utilizar las nociones biológicas. Incluso en la concepción de la planificación impuesta en el movimiento moderno, primero se planifica, después se urbaniza y finalmente se edifica, basada en la permanente interacción entre morfología y tipología.

MARCO TEORICO

GENETICA URBANA



Es a partir de las investigaciones de biológicas de Devries a comienzos de nuestro siglo, se introduce una noción radicalmente distinta en la explicación de los procesos biológicos. **Un cambio casual, aleatorio, en el material genético de una célula produce alteraciones de uno o mas caracteres hereditarios**, provocando una ruptura en los mecanismos de la herencia se ha producido una mutación, es decir, una alteración sustancial que afectara tanto a la morfología como a la fisiología no solo de la célula o del órgano sino, finalmente, de todo el individuo.

La fortuna de la noción de mutación en biología ha corrido en paralelo a la progresiva introducción, en destinos ámbitos de la ciencia, de nociones, como azar, explosión orgánica, turbulencia, caos. turbulencia, caos. Como lo ha explicado Kuhn, estas nociones tiene en común que todas ellas corrigen tanto los modelos evolucionistas como las leyes impuestas de la herencia, según las cuales el cambio se explicaba precisamente intentando reducirlo a una suma de movimientos infinitesimales adaptaciones fenológicas mínimas. el modo de las grandes transformaciones no era mas que el resultado de la acumulación, a lo largo de extensísimos

periodos de tiempo, de cambios literalmente irrelevantes. La ciudad es su propio reflejo, analogía a la pantalla, donde cada punto de la misma, es decir cada píxel, va a responder a los estímulos externos modificando sus condiciones y normas. **La ciudad no es esta estable, no se le han asignado significados constantes y estables a las piezas que las conforman, la ciudad se reinventa a cada momento. Las estructuras urbanas se comportan como tejidos vivos y por los tanto pueden transformar cadenas de informa susceptibles de mutar sus códigos de programas o materia.**

Como toda ciudad que se precie de tal, Dosquebradas es un organismo en permanente mutación, el paisaje urbano cambia a ritmos mayores de los de una generación, y sobre todo de los de la planificación, ordenanza o código, así la ciudad se va construyendo a si misma, la velocidad de los emprendimientos párese no permitir la reflexión sobre la ubicuidad de los mismos, solo escuchamos los ecos, similares a los comentarios de crónica de los medios, a obra determinada. Es decir somos meros espectadores de un organismo (no ya analógicamente hablando) con vida propia, independiente de sus dueños naturales, los habitantes y sus dueños impuestos, la administración de turno susceptibles de mutar sus códigos de programas o materia..

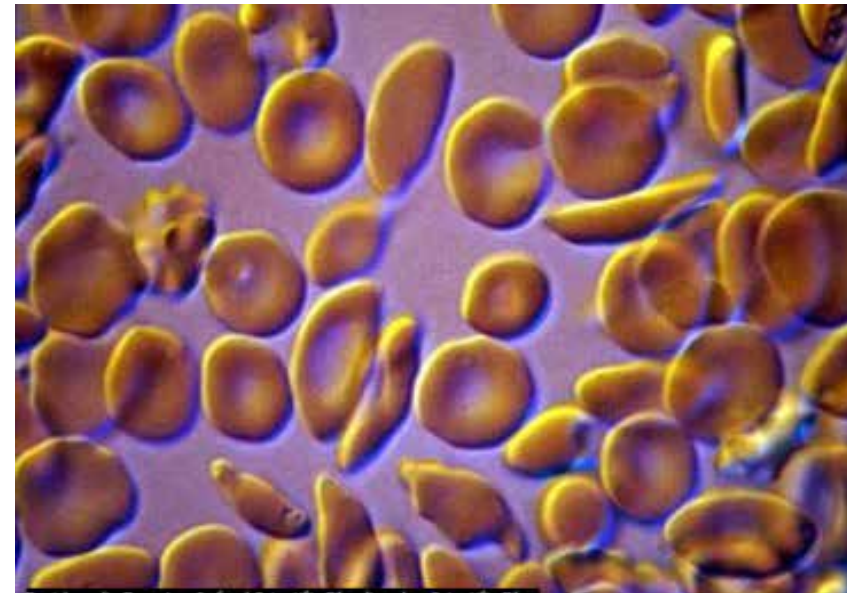


Cabe pensar, al menos, si este organismo del que hablamos tendrá el fin del pobre muchacho de la metamorfosis kafkiana que aprende, con el paso del tiempo, que la destrucción es su única esperanza, ignorando su angustia frente a la mirada de sus padres, cada día mas lejos de su monstruosidad. Simplemente estamos frente a un normal adolescente en su periodo de rebeldía, independencia y búsqueda de personalidad, con modelos heterogéneos, asta que se encuentre con la madurez, su horma. En algo parecen coincidir estas dos posibilidades, la autoconstrucción o autodestrucción se llevan adelante sin que podamos intervenir en su formación o modelado cumpliendo un rol de importancia, somos actores pasivos, entre las necesidades de máximo provecho del cliente y las líneas del perfil invisible del código urbano.

La aplicación de El concepto de Genita urbana implica la elaboración de marco metodológico en el cual se describan y desarrollen los procesos utilizados para concretar la implementación de la hipótesis de intervención

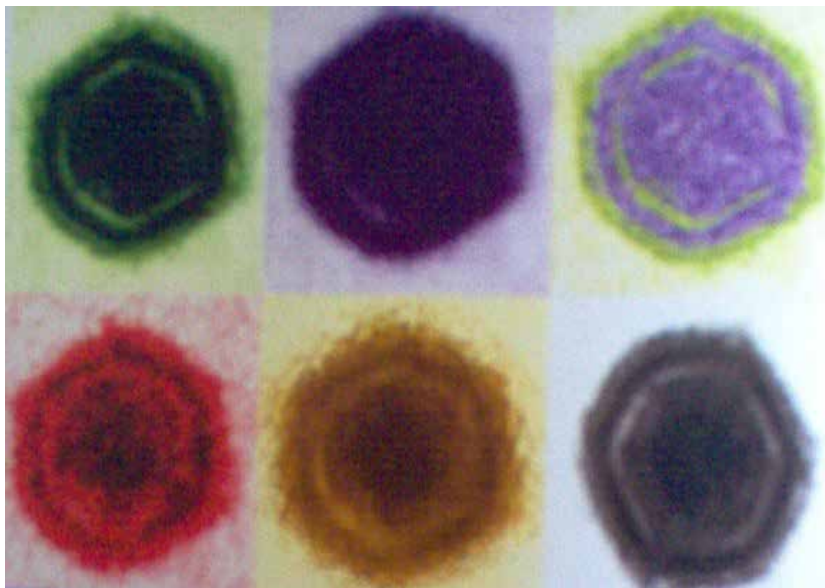
1. HIBRIDACION GENETICA

las estructuras urbanas se comportan como tejidos vivos y, por lo tanto, pueden transportar cadenas de información susceptibles de mutar sus códigos de programa o materia. La creación de un cultivo “in vitro” que incluya toda la información necesaria ha sido la meta de este laboratorio. Cuidadosamente se ha buscado el área de inoculación en la estructura existente para comenzar el ciclo de mutaciones



2. CULTIVOS CODIFICADOS.

Queriendo absorber la multiplicidad de maneras vivir ,religiones, personas, se plantea una serie de células cargadas con múltiples datos “ genéticos” Tanto de humanos como de materiales existentes en el lugar o de futura aparición. Una gran variedad de estas células componen los diferentes cultivos del laboratorio, dando vida a un bloque urbano genérico con códigos ordenados y que serán mutados



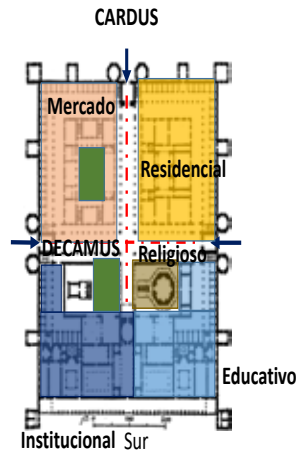
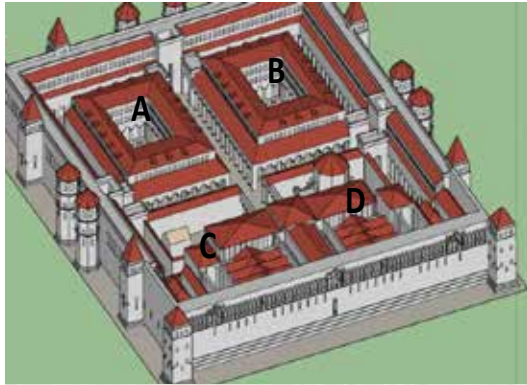
3. MUTACIONES

El cultivo genético de células ha completado su proceso de mutación, y ahora es el momento de leer los códigos aparecidos y la nueva relación entre ellos. Aparecen nuevas promiscuidades entre los diferentes niveles de habitación , y cadenas que no existían en el bloque genérico y que son reconocibles como posibles sistemas de organización de las viviendas ,estas comienzan a entrelazarse unas en otras.



MARCO TEORICO

QUE ES UN HIBRIDO



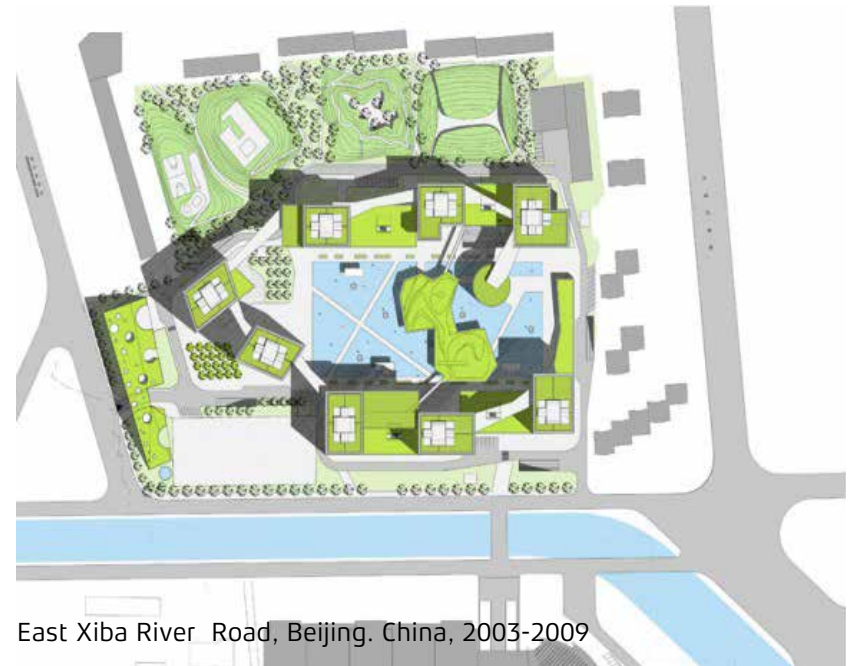
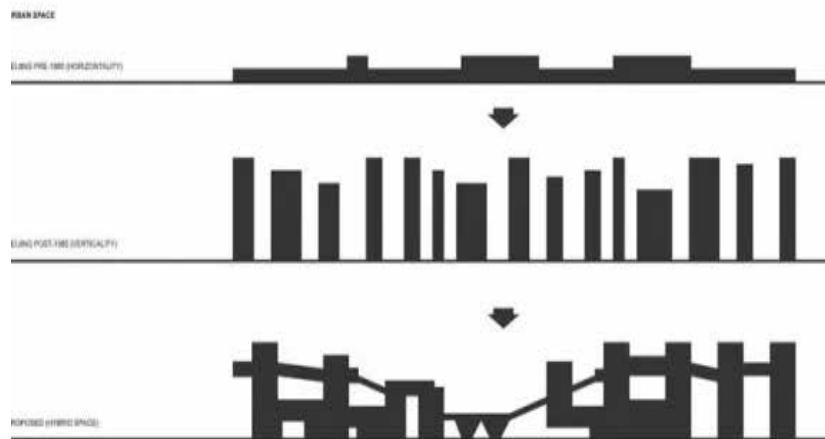
En la actualidad, distintos proyectos que se encuentran desarrollándose en el mundo, plantean una gran apuesta especulativa, desde la forma y su función, ya que se plantean la concentración de distintas funciones bajo la misma estructura, como señala Steven Holl, es capaz de forzar los límites de la arquitectura hasta deformar un tipo edificatorio puro. **El grado de concentración e hibridación es entendido como un método para activar el edificio, cada uno de sus usos y el tejido urbano que lo rodea. La idea de híbrido o edificio de uso mixtos no es nueva, como lo expresa el arquitecto Iñaki Abalos en su conferencia: “arquitectura para los que buscan el conocimiento”. (<https://youtu.be/sBXxGn-bM>)** a lo largo de la historia, la densidad, precio del suelo, y superposición de funciones han estado íntimamente relacionados. A lo largo de su historia las ciudades han concentrado un importante número de actividades y funciones en ámbitos muy acotados o próximos. **Los casos que mejor ilustran esta característica son, sin duda, los de las ciudades estado y las ciudades amuralladas,**

entre cuyas principales condiciones se destaca la proximidad de las edificaciones y las actividades, que obligan a saturar los espacios disponibles y a incrementar la superposición de funciones y, con ello, la densidad y la intensidad urbana.

Los usos, en vez de situarse en lugares aislados de la ciudad, rellenan cualquier hueco pendiente en la trama urbana, dando lugar a una única entidad híbrida en constante evolución, más tarde, con la llegada de nuevos medios de transporte y sistemas de defensa de mayor alcance, la ciudad traspasó sus murallas, dispersando su contenido por el paisaje circundante. a partir de entonces la metrópolis evolucionó para convertirse en una colección de estructuras programáticas individualizadas. posteriormente la Revolución en el transporte que trajo la era industrial impulsó las ideas del planeamiento moderno. Asia la segregación de usos-vivienda, trabajo, comercio, ocio e industria. no solo por edificios sino por zonas repartidas en el territorio. **la forma de la ciudad quedó así determinada por un planeamiento funcionalista que pretendía controlar el riesgo de enfermedades, la contaminación, y sobre todo, el precio de del suelo.**

Asta la recopilación de Joseph Fenton en 1985, los edificios híbridos habían sido ignorados en tanto la tipología de edificios se catalogaban como Mixed-use. Según Fenton, hay una clara diferencia entre ambos, ya que **en el híbrido los programas individuales se relacionan entre sí y empiezan a compartir intensidades. El concepto de la hibridación proviene de la genética y consiste en la reproducción cruzada de varias especies**, si bien en el pasado encontramos ejemplos de mezclas de usos –la vivienda-comercio, o el puente habitado (Ponte Vecchio). el edificio realmente híbrido no aparece hasta el siglo XIX. El incremento de los precios del suelo en los centros urbanos hacia la mitad del siglo requiere de soluciones innovadoras. impulsados en parte por los incentivos gubernamentales y en parte por el interés en el espacio colectivo, **muchos híbridos incorporan la esfera pública añadiendo la superficie de la ciudad a su estructura o bien distribuyéndola verticalmente en plazas elevadas, jardines o galerías de esta manera, tanto el espacio público como el paisaje se hibridan con los demás usos urbanos.**

Por que nos interesan los edificios híbridos,? nos interesa por que en su evolución y las condiciones que los han hecho posible y demandados , **sehan desarrollado al mismo tiempo que la constante que la regeneración y evolucion del espacio publico en relacion con la ciudad** desde la ciudad amurallada , que protejia lo civilizado - interior , con respecto a lo inexplorado - exterior, pasando por los espacios publicos de la nueva ciudad metropolitana, **hasta llegar ahora a la nueva definición de espacio publico, disperso en un mundo interconectado.** asi mismo la densidad y la dibersidad que crean los híbridos se utiliza como herramienta de regeneracion de los centros que debido al crecimiento de suburbios y a un alegislacion restrictiva , han sido abandonados como distritos de oficinas que luchn por sobrevivir .La intensificacion que crea la combinación de ussos, asi como la mezcla de funciones publicas y privadas y la integración del espacio urbano circundante en los nuevos edificios , facilita la reintroducción de la vida en estos centros Baldios. **en esta nueva vision se considera que la complejidad de la ciudad contemporanea favorese que la condición híbrida exista, no solo a nivel macro. programtico, agrupando distintos organismos, si no en su toda su progresion desde los espacios indibiduales hasatala escala urbana.**

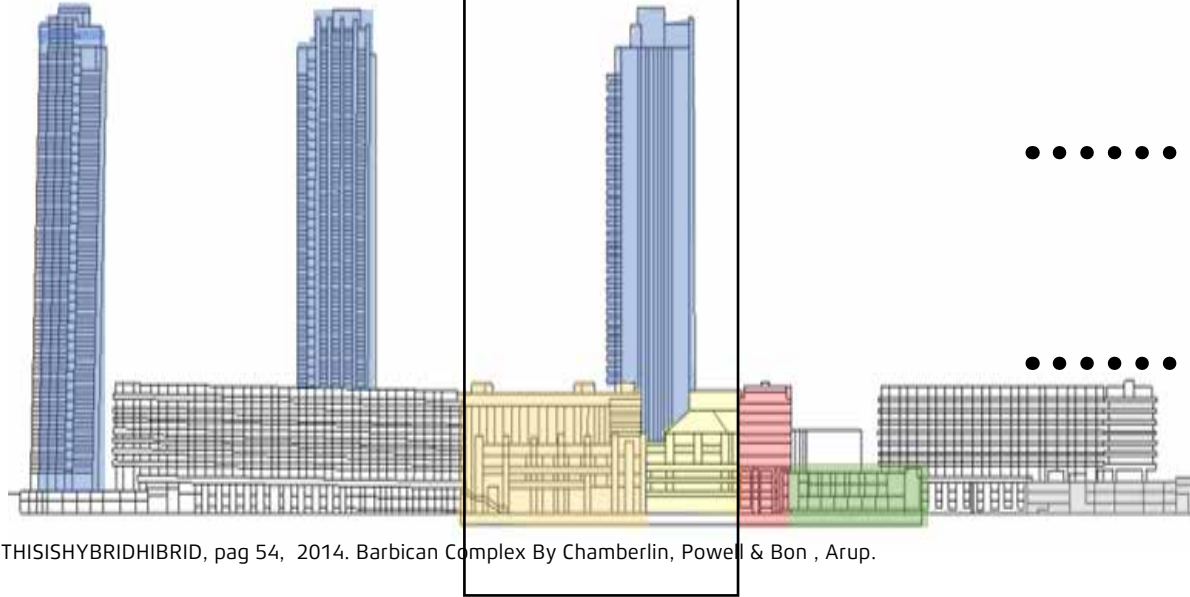


East Xiba River Road, Beijing, China, 2003-2009



MARCO TEORICO

TIPOLOGIA DE HIBRIDOS



.....

.....



PROGRAMA

Fenton 1985.

Programa dispar

Coexistencias + Alianzas

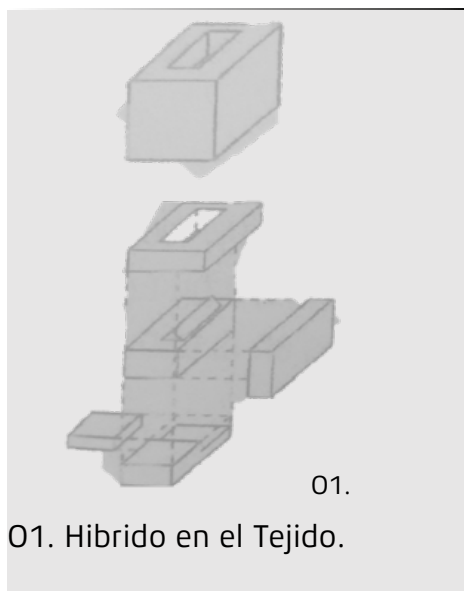
Presiones económicas .promotores e inversionistas buscan El mayor volumen edificable.

Combinación .Amplia gama de posibilidades para resolver necesidades de diferentes tipo de usuarios y tipos de demanda.

Local . **Generar más Identidad. No un sello** .(vivienda multifamiliar apoyada sobre plataforma comercial).

Temático

Dependencias de las partes



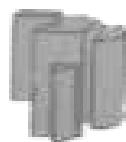
01.

01. Hibrido en el Tejido.

Mantiene alineaciones sobre la vía. (ritmo de llenos y vacíos).

Respeto las alturas de los volúmenes circundantes

El programa realizado en el Interior se intenta dividir en el contexto que lo rodea.



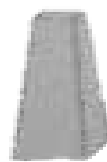
02

02. Hibrido Implante.

Se diferencia las piezas que integran el programa.

Yuxtaposición de estilos

Combinación de tipologías edificatorias.



03

0.3 Hibrido Monolítico

Estructuras de gran altura (rascacielos).

Dotado de un simbolismo singular

Interior combinación De alta complejidad.

Versatilidad y capacidad.



04

GENETICA URBANA

HIBRIDO URBANO

MUTACIÓN



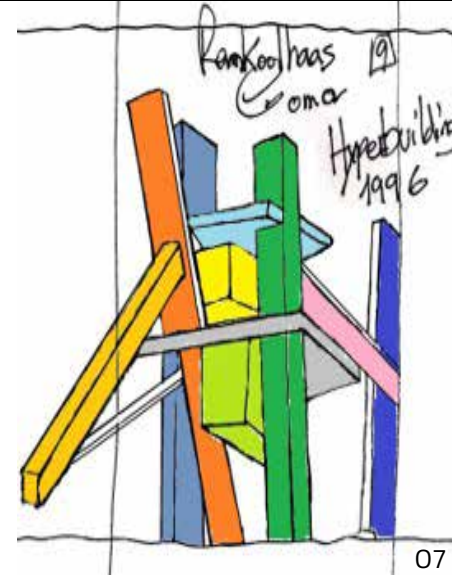
1,2,3 Pamphlet Architecture No 11, Hibrid Building, Princeton Architectural Press, New York, 1985

0.4 <https://www.replicabuildings.com/prodimages/downtown-athletic-club-souvenir.jpg>

MARCO TEORICO



5-6 ,<http://arcchicago.blogspot.com/2006/03/koolhaas-from-bangkok-to-louisville.html>, Marzo 7, 2006.



Musiatawicz 2008



PROGRAMA

Reducir la expresión formal del programa.

Se independiza la imagen externa del edificio de la organización y desarrollo de su programa interior.

Escala (Menores y Mayores

Ciudades dentro de ciudades

Coexistencias + Alianzas

Agrupar edificios que combinan los usos de una ciudad entera, ser unidades autosuficientes- Micro Universos.
“ Edificios – ciudades “

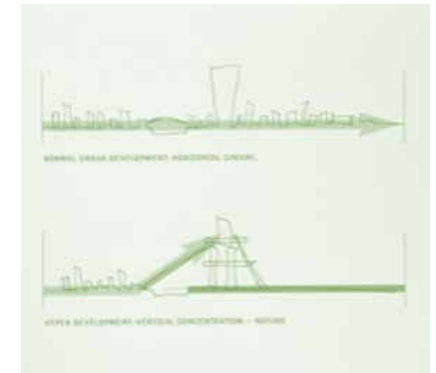
Paisajes integrados.

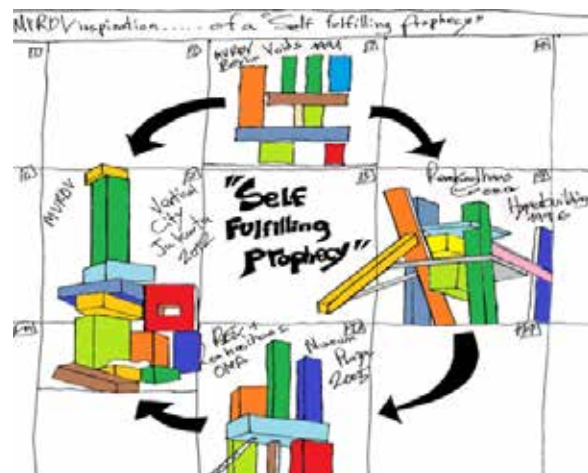
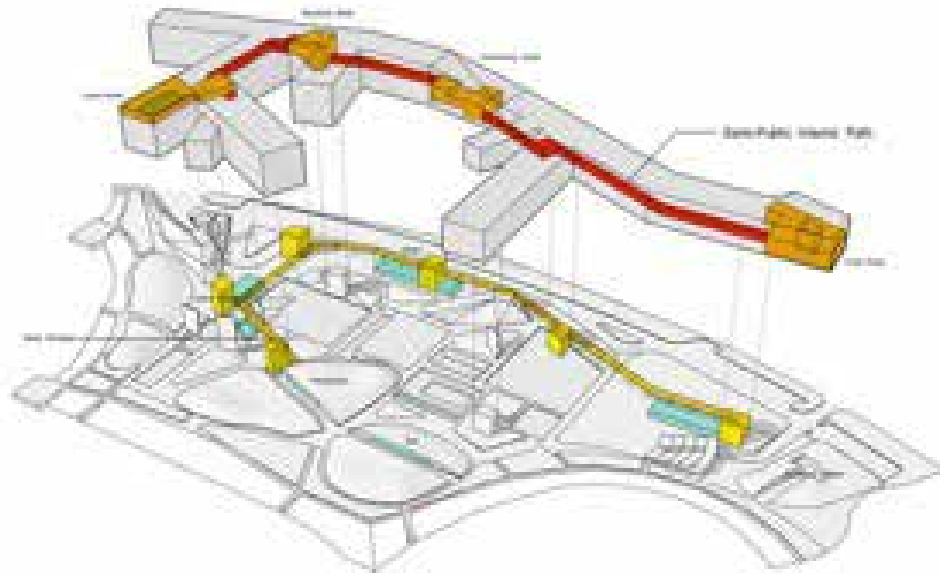
Dificultad de cumplir con los requisitos normativos

Interés general en el espacio libre

Incorporar espacios colectivos Dentro de la edificación .

figura 7y 8. s.wikiarquitectura.com/edificio/hyperbuilding/#hyperbuilding-oma-28829





Estructuras fusionadas

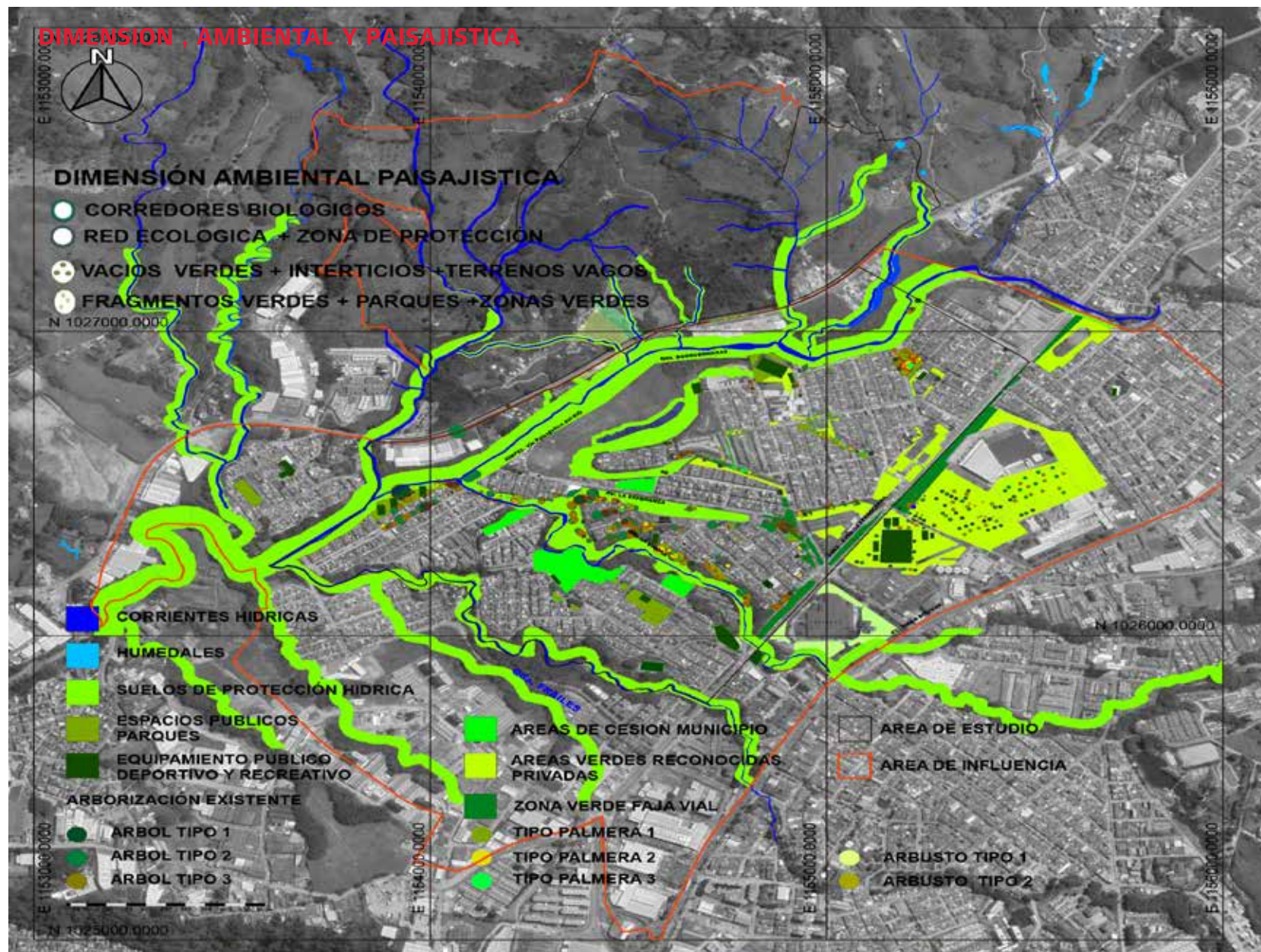
Edificios de gran altura con
Complejas estructuras de soporte y
de exigencias técnicas. (+asesores +
mas rápidos +más redes +ductos) \$.

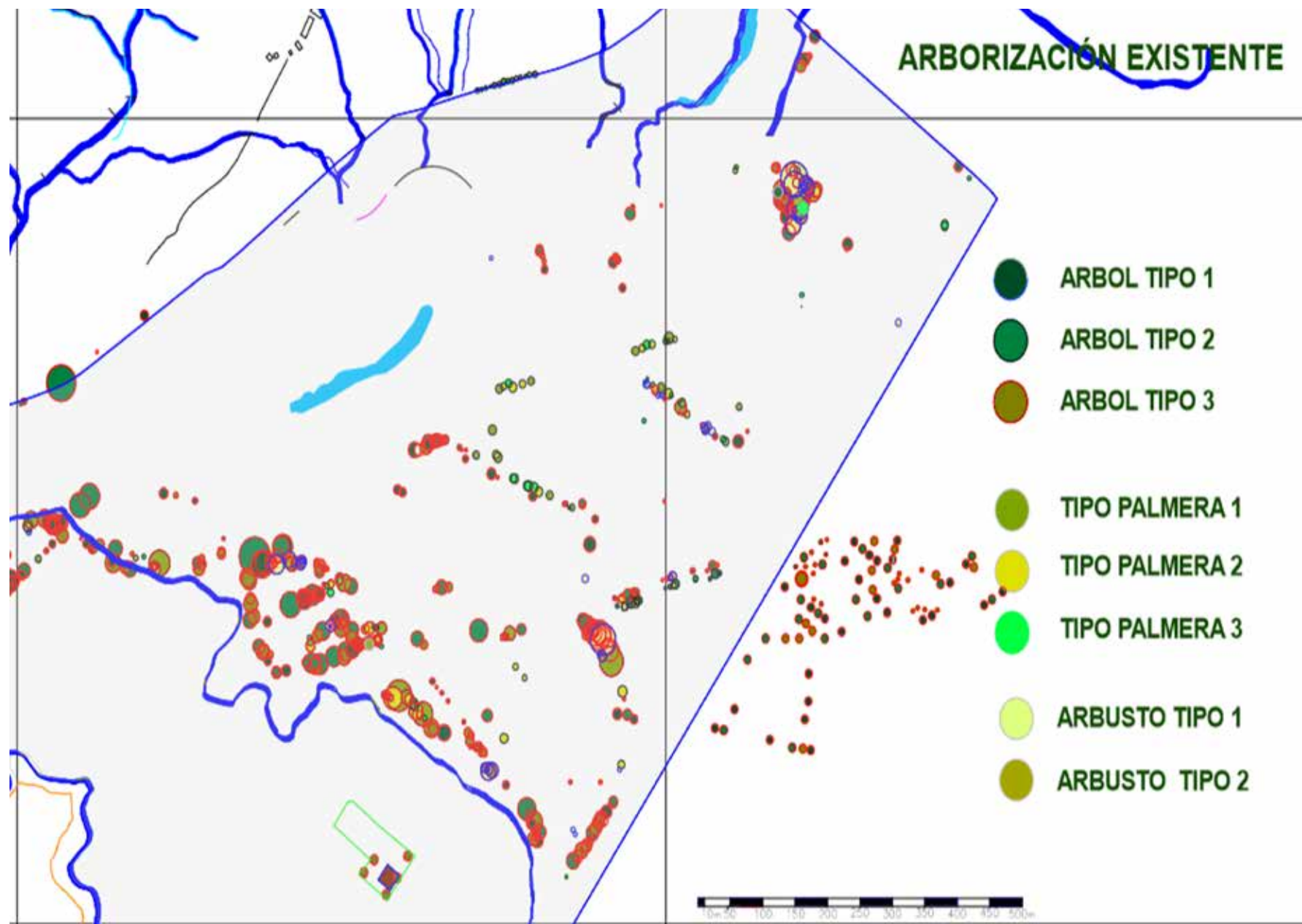
El programa realizado en el
Interior se intenta dividir en
el contexto que lo rodea

Se permite alternar diferentes
Sistemas constructivos, para
conformar un sistema homogéneo.

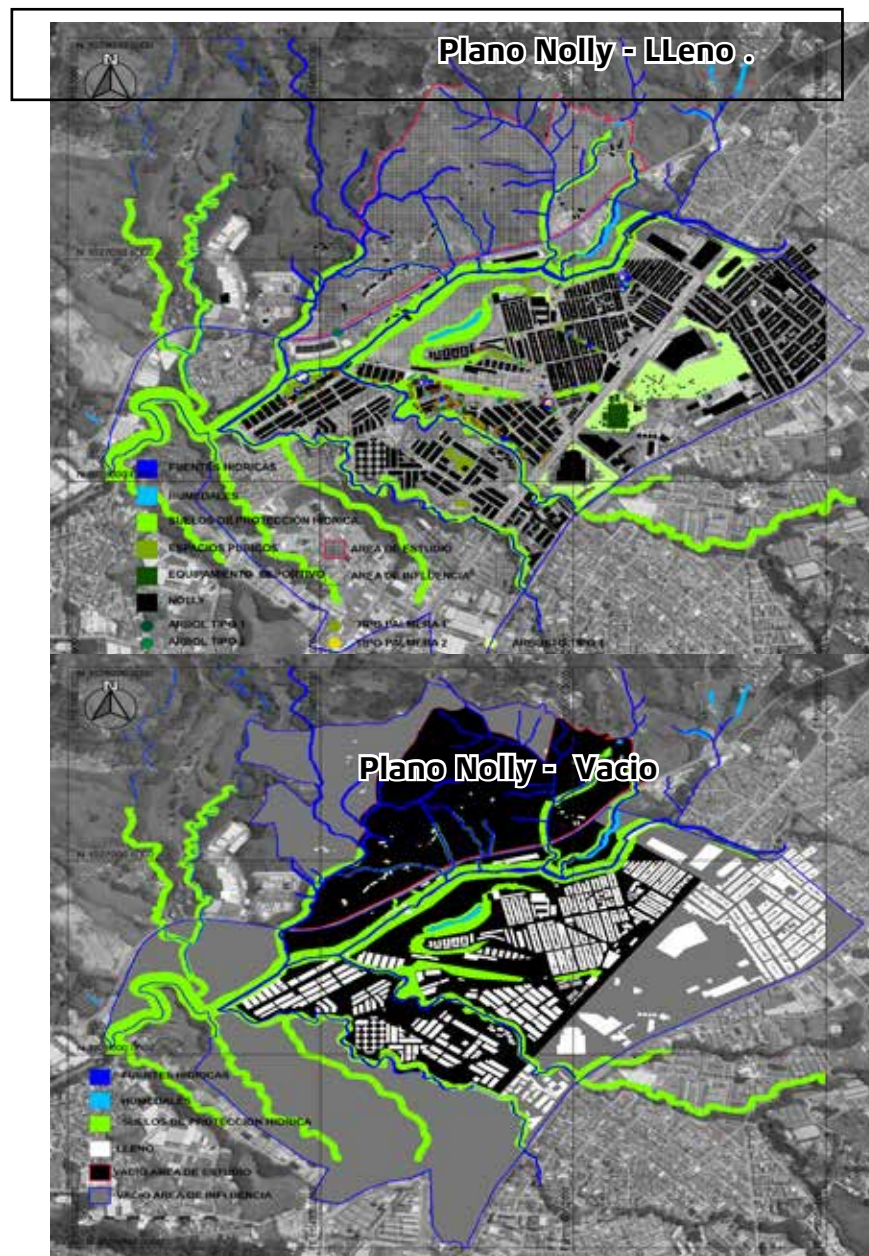
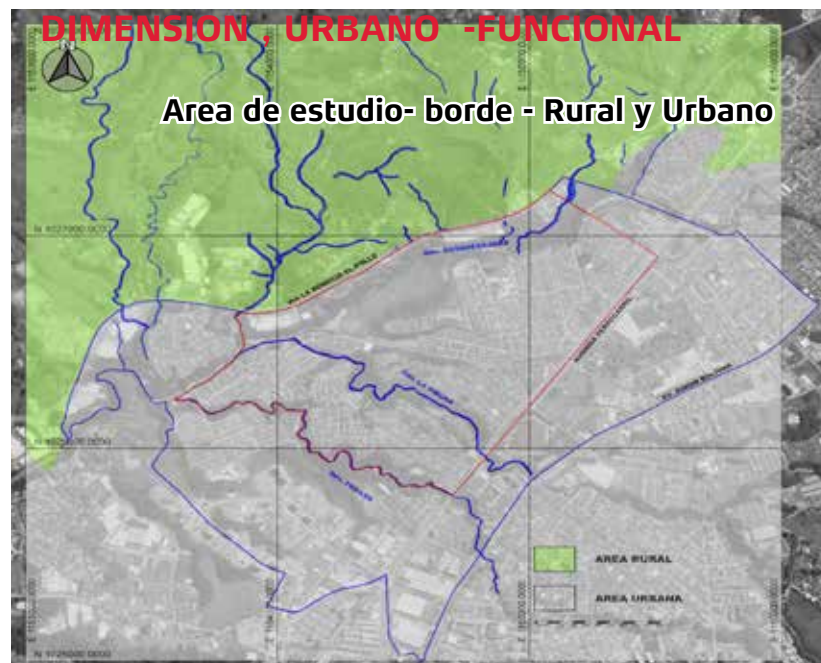
Yuxtaposición de secciones
e indeterminación espacial

Mayor grado de incertidum-
bre.superposición de progra-
mas en un mismo espacio o
volumen.

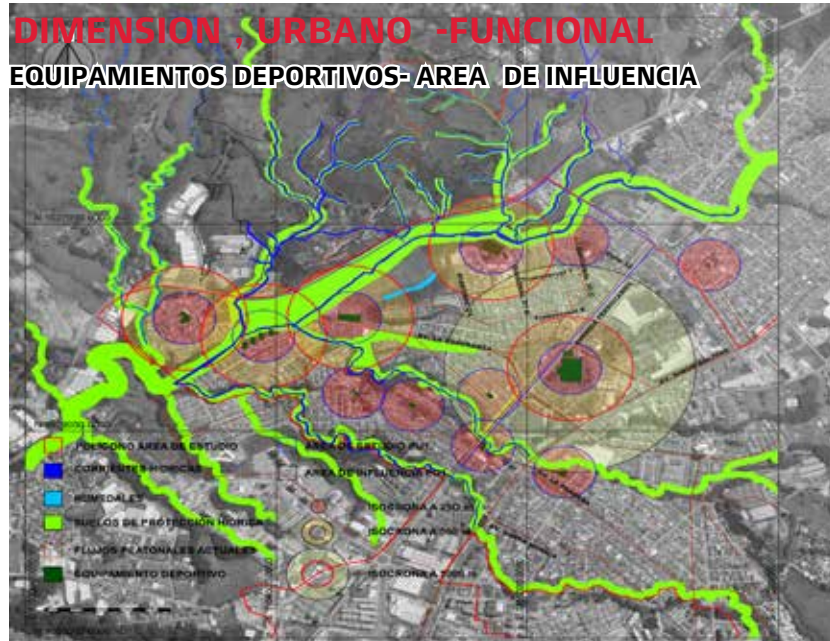




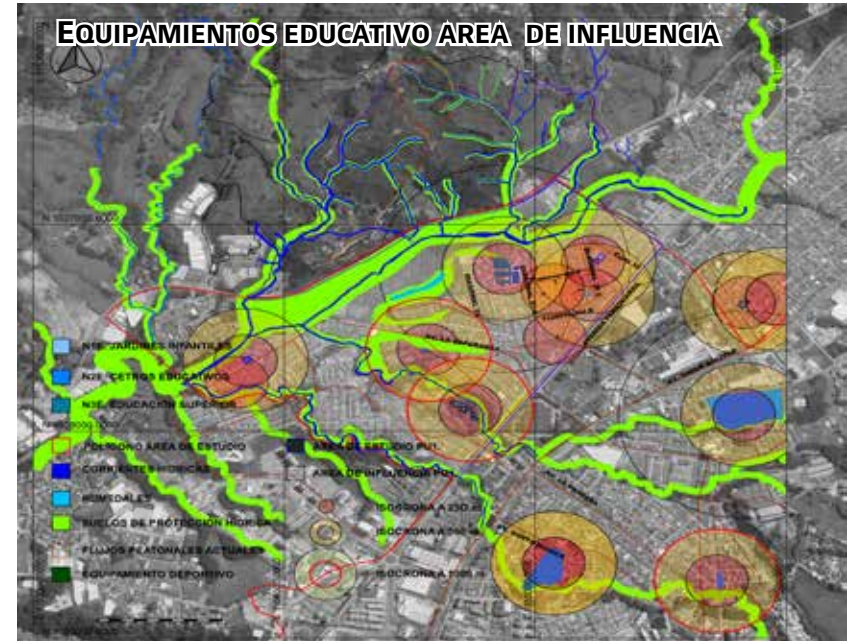
BOI	BARRIO	LOC_FIS_AR	NOM_COM	EST_DESLL	H_EFEC_AF	HAB_CRECIM	DATO_TAX	ORIG_SPCI	USO_PAIS
21	Santalrobel	Andén	Carbonera enana	Adulta	1.20	Arbusto	Calliandra anquatifolia Spruce ex Benth.	Nativa	Ornamental por flor
22	Santalrobel	Parque	Palma areca	Juvenil	5.10	Palma	Dyprid luteicornis (H.Wendl.) Beentje & J.Dranf.	Exótica	Ornamental por fallaja
23	Santalrobel	Parque	Araucaria	Juvenil	2.40	arbol	Araucaria heterophylla (Salib.) Franco	Exótica	Ornamental por fallaja
24	Santalrobel	Parque	Guayacan rarada	Juvenil	2.3	arbol	Tabebuia rarea (Bortol.) Bortol ex A.DC.	Nativa	Ornamental por flor
26	Santalrobel	Parque	Manqa	Juvenil	1.1	arbol	Manqifera indica L.	Exótica	Frutal
29	Santalrobel	Parque	Quiabrabarriqa	Juvenil	2.40	arbol	Trichanthera gigantea (Humboldt & Bonpland) Nees	Nativa	Farfartacian
30	Santalrobel	Parque	Quiabrabarriqa	Juvenil	4.20	arbol	Trichanthera gigantea (Humboldt & Bonpland) Nees	Nativa	Farfartacian
31	Santalrobel	Parque	Araucaria	Juvenil	1.9	arbol	Araucaria heterophylla (Salib.) Franco	Exótica	Ornamental por fallaja
32	Santalrobel	Parque	Araucaria	Juvenil	3.8	arbol	Araucaria heterophylla (Salib.) Franco	Exótica	Ornamental por fallaja
35	Santalrobel	Parque	Palma cubana	Juvenil	3.90	Palma	Raviztanea regia (Kunth) O.F.Cook	Exótica	Ornamental por fallaja
37	Santalrobel	Parque	Guayacan rarada	Juvenil	1.80	arbol	Tabebuia rarea (Bortol.) Bortol ex A.DC.	Nativa	Ornamental por flor
38	Santalrobel	Parque	Guayacan rarada	Juvenil	4.00	arbol	Tabebuia rarea (Bortol.) Bortol ex A.DC.	Nativa	Ornamental por flor
39	Santalrobel	Parque	Benjamin	Adulta	2	arbol	Ficus benjamina L.	Exótica	Ornamental por fallaja
40	Santalrobel	Parque	Guayacan rarada	Juvenil	2.30	arbol	Tabebuia rarea (Bortol.) Bortol ex A.DC.	Nativa	Ornamental por flor
42	Santalrobel	Parque	Leucaena	Juvenil	3.20	arbol	Leucaena leucacophala (Lam.) de Wit.	Exótica	Farfartacian
44	Santalrobel	Parque	Caca	Adulta	0.30	arbol	Erythroxylum caca Lam.	Nativa	Medicinal
45	Santalrobel	Parque	Carca de vaca	Juvenil	3.00	arbol	Bauhinia kalbreyeri Harms	Exótica	Ornamental por fallaja
46	Santalrobel	Parque	Liman mandarina	Adulta	0.40	arbol	Citrus limonia Orbeck	Exótica	Frutal
48	Santalrobel	Parque	Carca de vaca	Juvenil	3.00	arbol	Bauhinia kalbreyeri Harms	Exótica	Ornamental por fallaja
49	Santalrobel	Parque	Guayacan rarada	Adulta	1.90	arbol	Tabebuia rarea (Bortol.) Bortol ex A.DC.	Nativa	Ornamental por flor
50	Santalrobel	Parque	Guayacan rarada	Adulta	2.40	arbol	Tabebuia rarea (Bortol.) Bortol ex A.DC.	Nativa	Ornamental por flor
51	Santalrobel	Parque	Guayacan rarada	Adulta	2.40	arbol	Tabebuia rarea (Bortol.) Bortol ex A.DC.	Nativa	Ornamental por flor
52	Santalrobel	Parque	Guayacan rarada	Juvenil	2.20	arbol	Tabebuia rarea (Bortol.) Bortol ex A.DC.	Nativa	Ornamental por flor
53	Santalrobel	Parque	Guayacan rarada	Juvenil	3.90	arbol	Tabebuia rarea (Bortol.) Bortol ex A.DC.	Nativa	Ornamental por flor
54	Santalrobel	Parque	Leucaena	Adulta	2.30	arbol	Leucaena leucacophala (Lam.) de Wit.	Exótica	Farfartacian
55	Santalrobel	Parque	Palma cubana	Juvenil	1.80	Palma	Raviztanea regia (Kunth) O.F.Cook	Exótica	Ornamental por fallaja
56	Santalrobel	Parque	Araucaria	Juvenil	1.00	arbol	Araucaria heterophylla (Salib.) Franco	Exótica	Ornamental por fallaja
57	Santalrobel	Parque	Crata	Adulta	1.50	Arbusto	Cadiseum variegatum (L.) Rumph. ex A.Jurr.	Exótica	Ornamental por fallaja
59	Santalrobel	Parque	Guayacan rarada	Adulta	2.10	arbol	Tabebuia rarea (Bortol.) Bortol ex A.DC.	Nativa	Ornamental por flor
60	Santalrobel	Parque	Carca de vaca	Adulta	1.2	arbol	Bauhinia kalbreyeri Harms	Exótica	Ornamental por fallaja
61	Santalrobel	Parque	Carca de vaca	Juvenil	1.10	arbol	Bauhinia kalbreyeri Harms	Exótica	Ornamental por fallaja
63	Santalrobel	Parque	Liman	Juvenil	0.40	arbol	Citrus limon (L.) Burm.f.	Exótica	Frutal
65	Santalrobel	Parque	Palma cubana	Juvenil	1.90	Palma	Raviztanea regia (Kunth) O.F.Cook	Exótica	Ornamental por fallaja
66	Santalrobel	Parque	Palma areca	Juvenil	2.00	Palma	Dyprid luteicornis (H.Wendl.) Beentje & J.Dranf.	Exótica	Ornamental por fallaja
67	Santalrobel	Parque	Araucaria	Juvenil	2.5	arbol	Araucaria heterophylla (Salib.) Franco	Exótica	Ornamental por fallaja
68	Santalrobel	Parque	Leucaena	Adulta	1.60	arbol	Leucaena leucacophala (Lam.) de Wit.	Exótica	Farfartacian
71	Santalrobel	Parque	Guelanday	Adulta	3.2	arbol	Jacaranda mimarifolia D. Don.	Exótica	Ornamental por flor
72	Santalrobel	Parque	Manqa	Adulta	2.30	arbol	Manqifera indica L.	Exótica	Frutal
74	Santalrobel	Parque	Palma cubana	Juvenil	5.00	Palma	Raviztanea regia (Kunth) O.F.Cook	Exótica	Ornamental por fallaja
76	Santalrobel	Parque	Aquacate	Senescente	1.60	arbol	Persea americana Mill	Exótica	Frutal
77	Santalrobel	Parque	Guayacan rarada	Juvenil	4.80	arbol	Tabebuia rarea (Bortol.) Bortol ex A.DC.	Nativa	Ornamental por flor
78	Santalrobel	Parque	Palma areca	Juvenil	5.10	Palma	Dyprid luteicornis (H.Wendl.) Beentje & J.Dranf.	Exótica	Ornamental por fallaja



DIMENSION URBANO-FUNCIONAL EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS-AREA DE INFLUENCIA



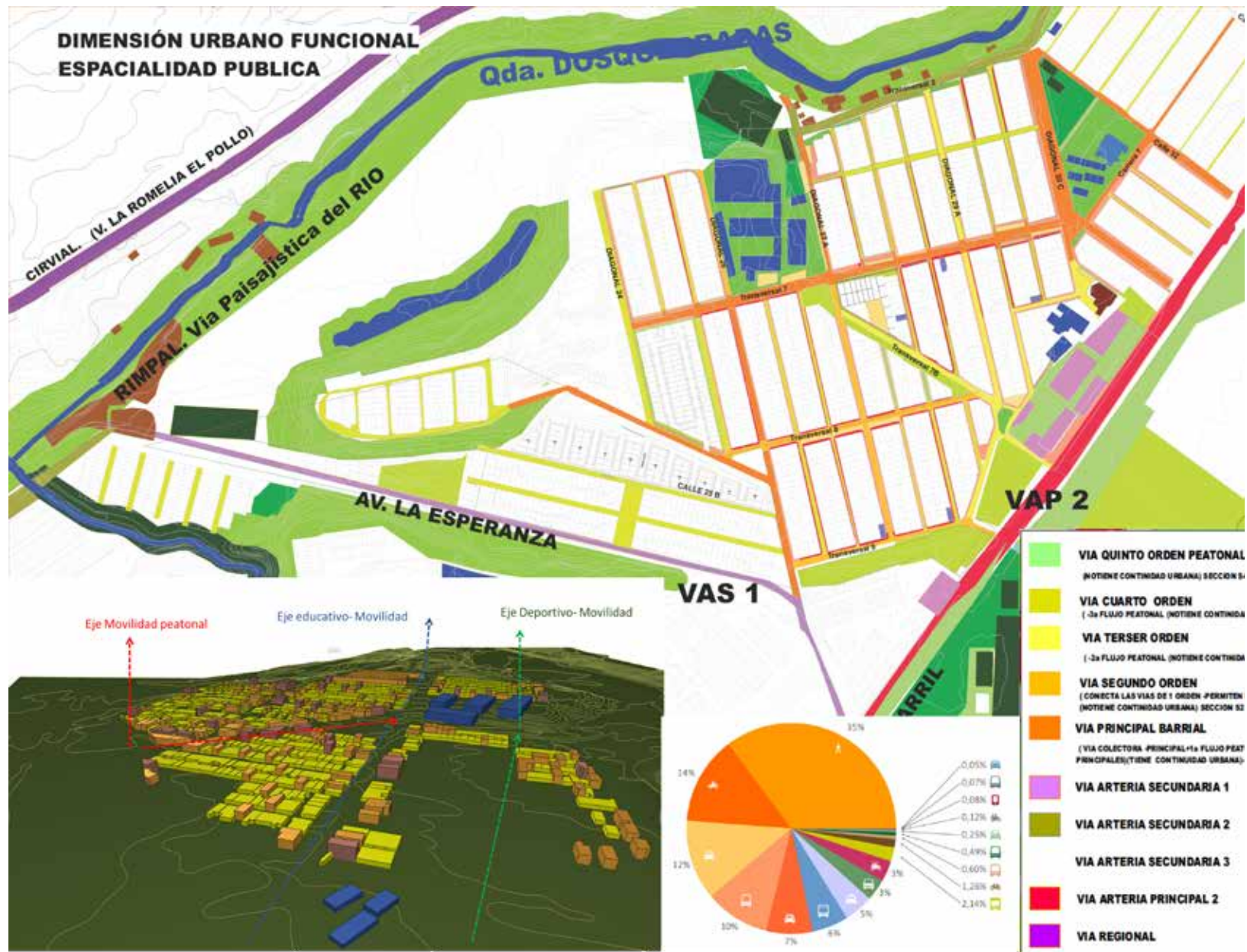
EQUIPAMIENTOS EDUCATIVO AREA DE INFLUENCIA



EQUIPAMIENTOS DE CULTO- AREA DE INFLUENCIA







DIMENSION , URBANO -FUNCIONAL

Plano General Areas de Parquederos En el sector.





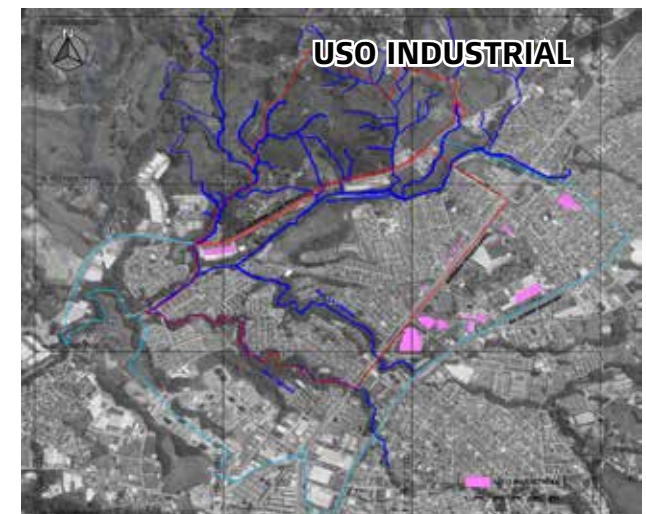
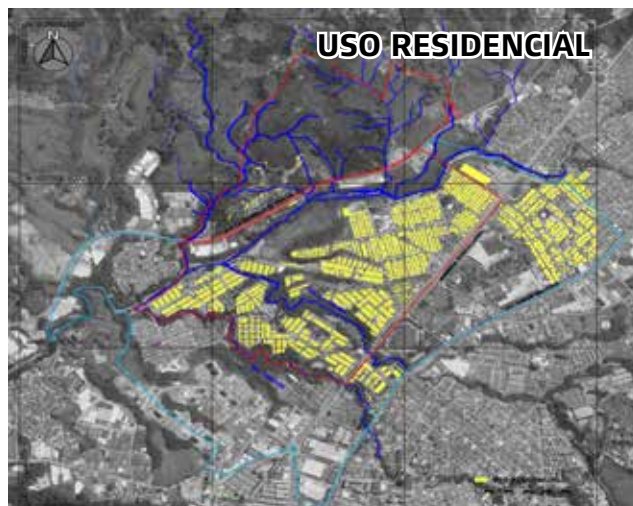
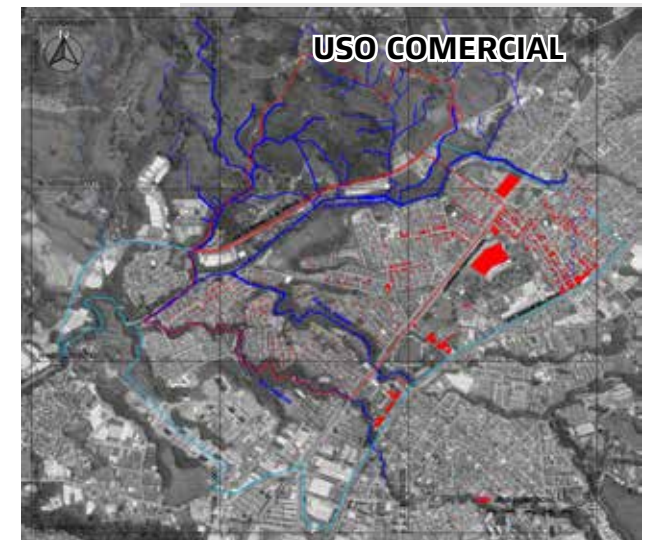
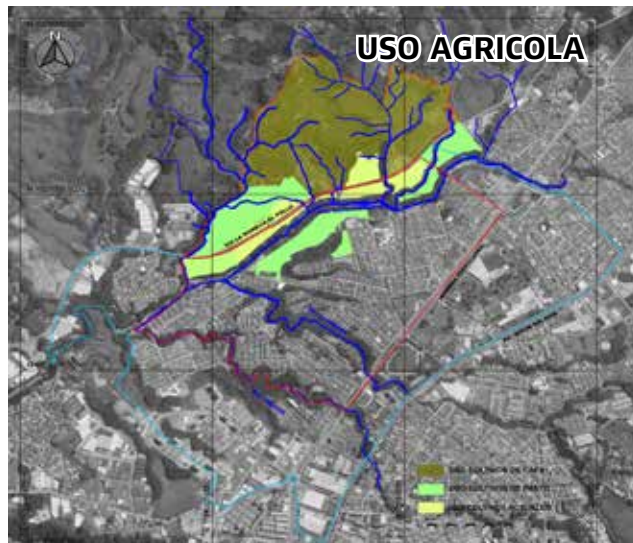
DIMENSION , URBANO -FUNCIONAL

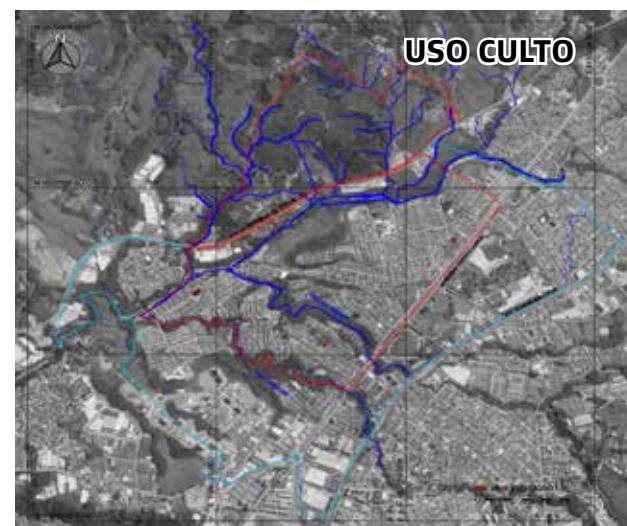
Plano General Areas de Parquederos En el sector.



DIAGNOSTICO

DIMENSION , ECONOMIA-SOCIAL Y CULTURAL

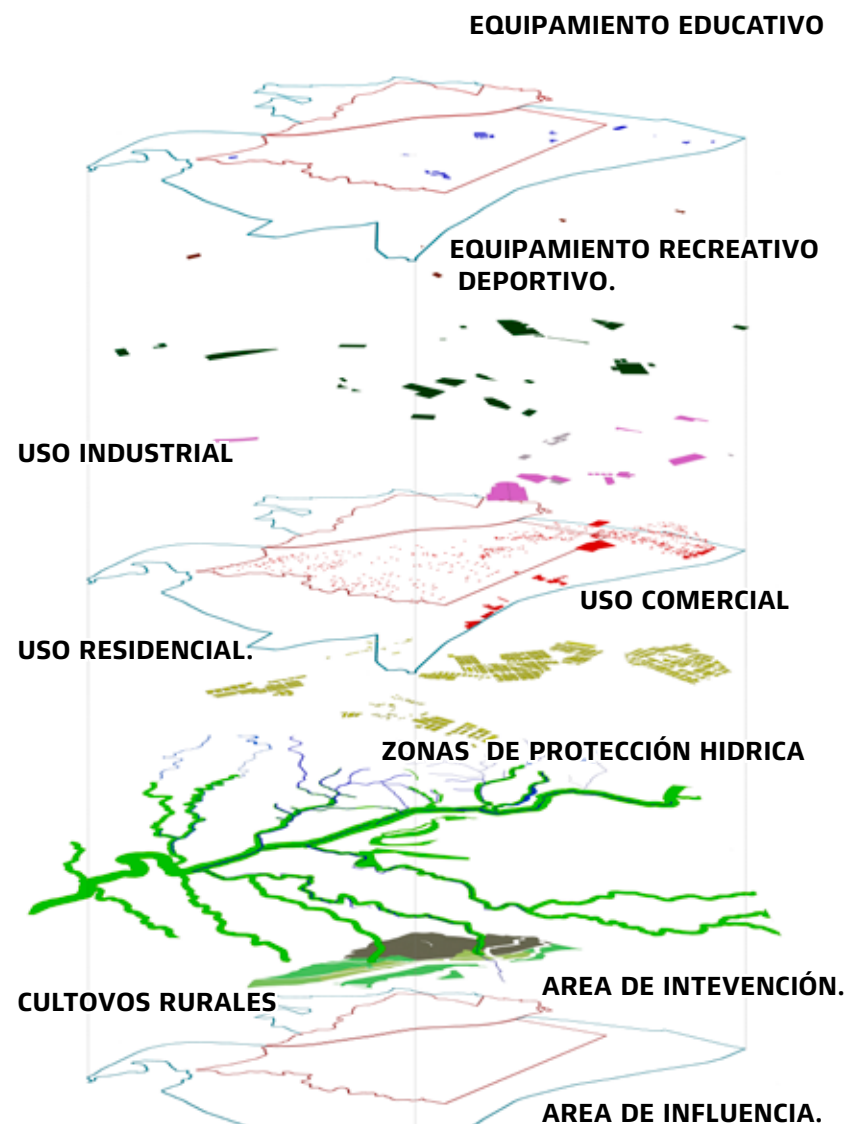
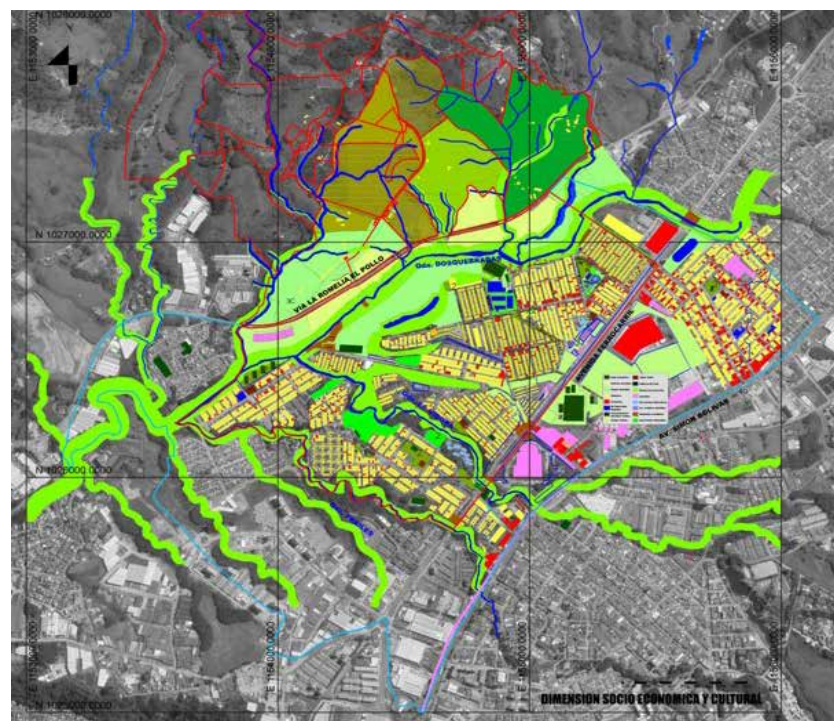




EL área analizada presenta marcados desequilibrios en la infraestructura social, el rápido crecimiento poblacional y constructivo del mismo en los últimos años ha puesto en evidencia el alto déficit que este tiene en cuanto a los equipamientos colectivos. El mayor déficit se encuentra en los sistemas de equipamientos sociales básicos; sin embargo, también lo hay en los equipamientos recreativos (escenarios deportivos, zonas de recreo), culturales (bibliotecas), de seguridad en el acceso a servicios de bienestar (hogares para el adulto mayor y jardines infantiles) Sumado a esto dentro de la estructura urbana general no se reconoce un sistema claramente definido en el que se identifiquen jerarquías, distancia y rangos o niveles de cobertura, que vayan en pro de una modelo de ciudad equitativa. El menor déficit que tiene hoy el área analizada se da entre los equipamientos educativos de Nivel educativos N2. Colegios, es necesario que los nuevos desarrollos urbanísticos garanticen la generación de equipamientos no solo educativos sino también de Salud, de Recreación, culturales y de culto e Institucionales para dar cobertura a la nueva población residente proyectada y no ampliar el déficit existente

USOS DEL SUELO

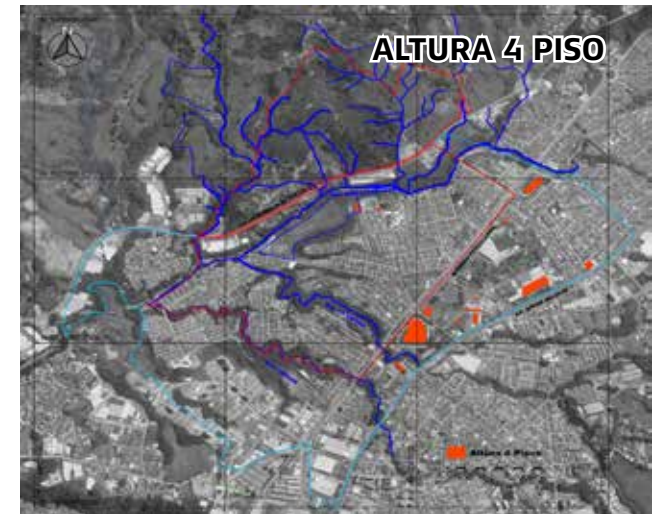
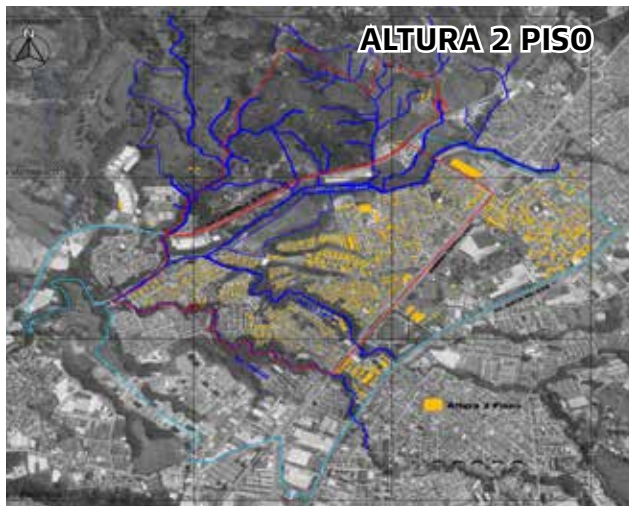
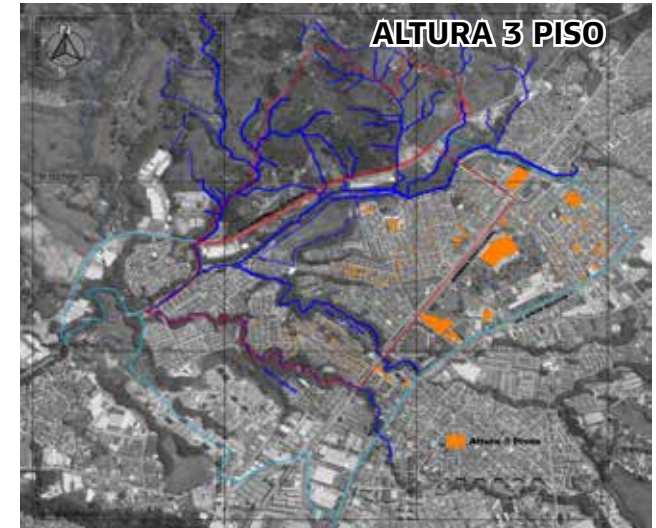
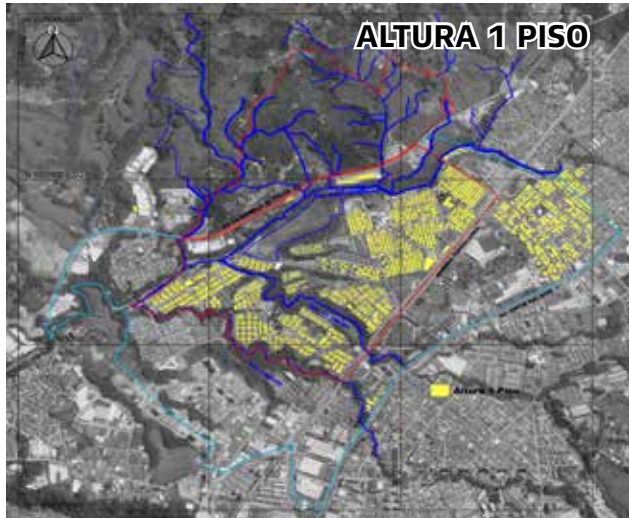
En el área de análisis no se dispone de un verdadero sistema de espacios públicos, articulados lo que ha impedido la consolidación de éstos como un elemento estructurante y articulador de ciudad. Igualmente la falta de cultura ciudadana que promueva el respeto por el espacio público y su uso, la falta de vigilancia y el control efectivo por parte de la administración pública han obstaculizado su adecuado funcionamiento. Pensar en el espacio público para este sector de Dosquebradas es visualizar la imagen de esa gran masa verde que corresponde al paisaje natural de la ciudad y que no solo la enmarca sino que se filtra a través de las vías y del paisaje artificial conformado por contenedores en los que habita y produce la ciudad; evidente por lo demás tanto para quien la recorre peatonal como vehicularmente.



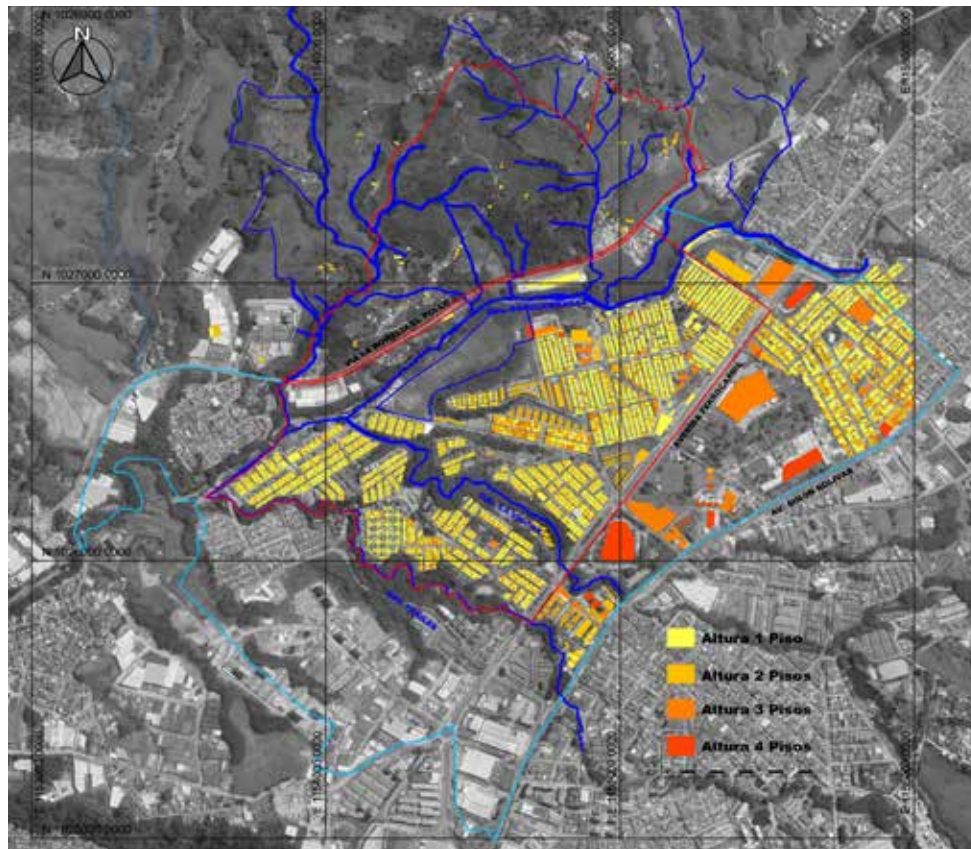
resignificación de paisajes fragmentados

DIAGNOSTICO

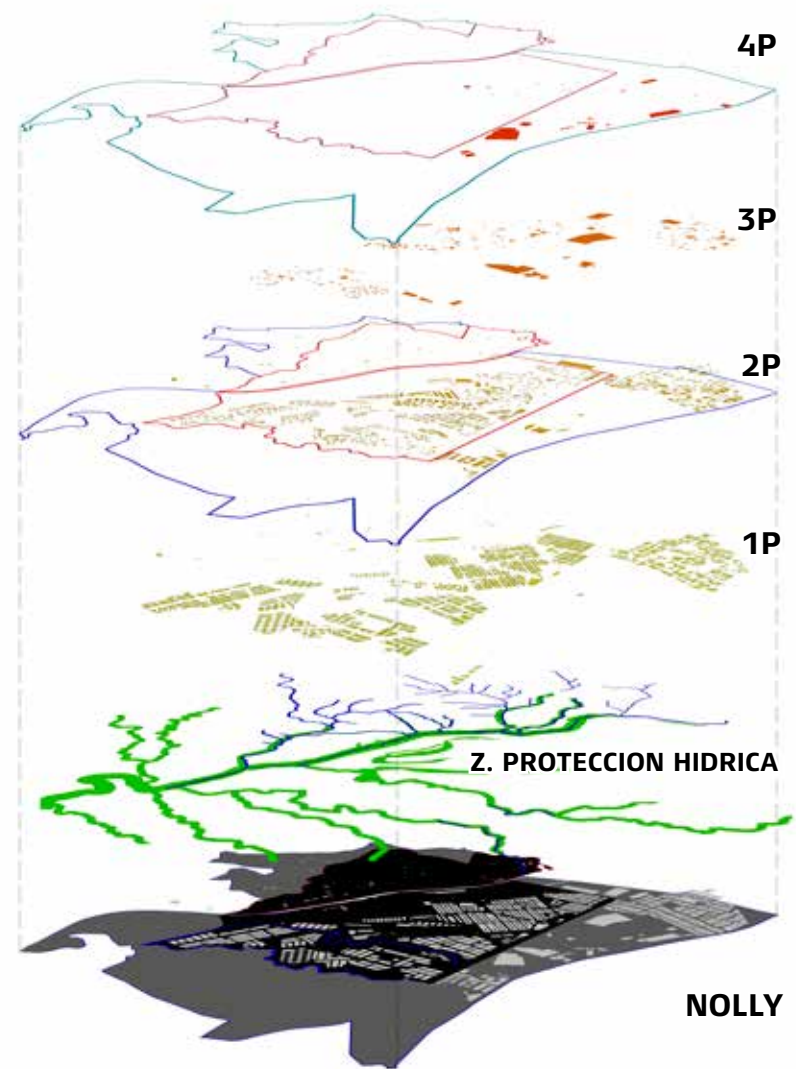
DIMENSION , ECONOMICA- SOCIAL Y CULTURAL



LA DENSIDAD EDIFICATORIA REFLEJADA EN LAS ALTURAS DE LOS INMUEBLES DEL AREA DE INTERVENCIÓN SON EN SU GRAN MALLORIA DE 1 PISO (50%), DE 2 PISO DE (30%), DE 3 PISOS (15%), DE 4 PISOS SOLO EL 5%.LO CUAL SE REFLEJA UNA BAJA DENSIDAD EDIFICATORIA.

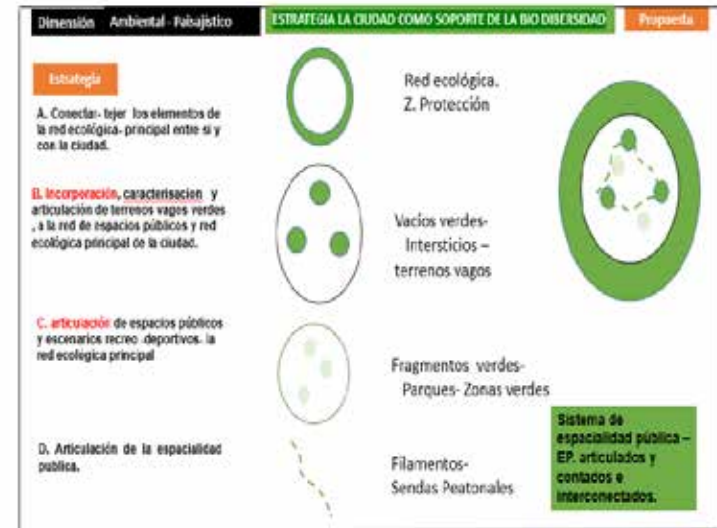
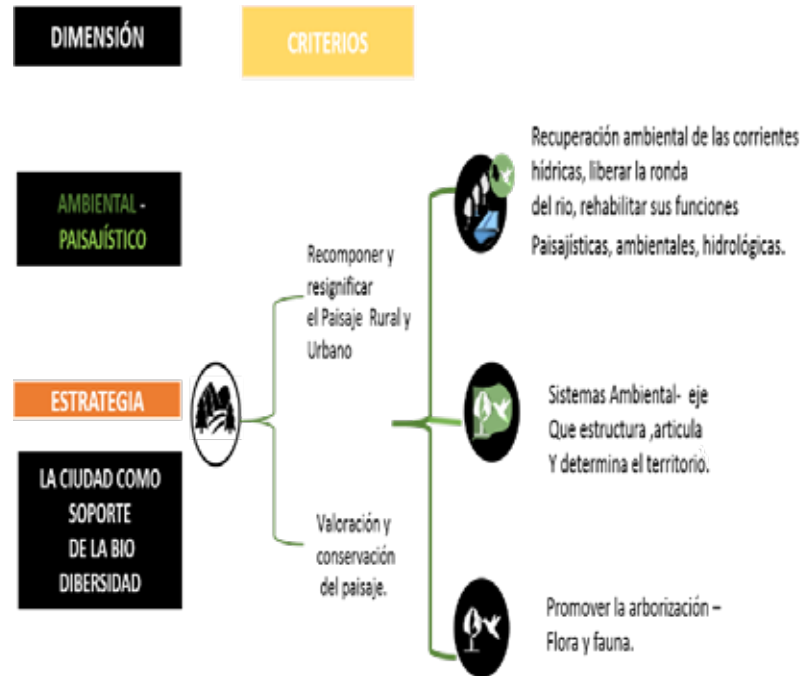


ALTURAS DE LA EDIFICACION

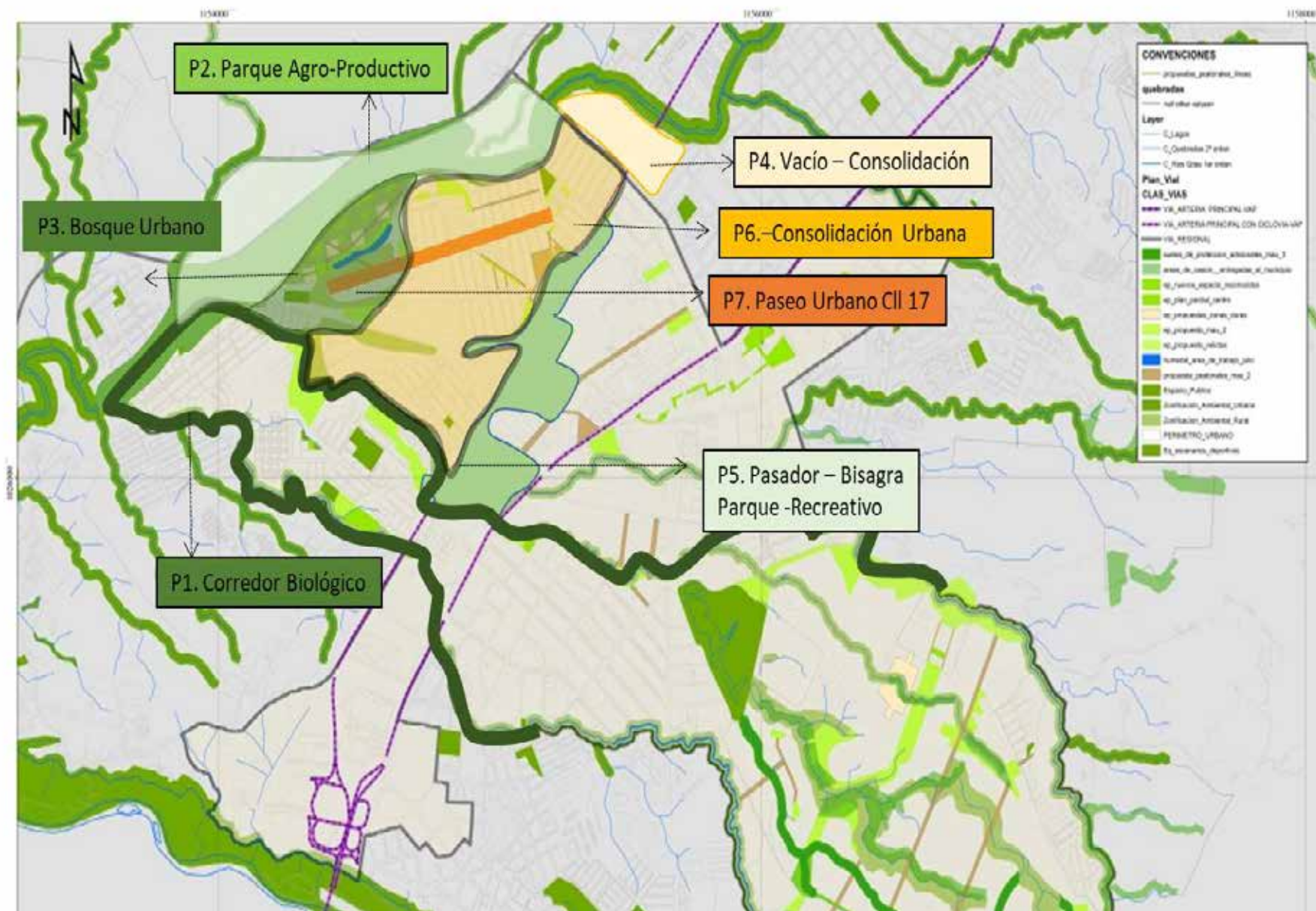


resignificación de paisajes fragmentados

Estrategias de Intervención . Proyectos Urbanos.



Uno de los aportes más significativos del libro de Maderuelo es el vínculo que establece entre diversos conceptos de la Antigüedad, el Medioevo y el Renacimiento, a través de los cuales se va construyendo **una visión coherente de lo que eventualmente se llamará el paisaje**. Por ejemplo, la conceptualización del entorno se va a encontrar en los siguientes procesos: en las ideas del disfrute del placer epicúreo; la noción de ocio (otium) y placer ante la belleza de la campiña (descrita en todas las versiones de La Arcadia); en la construcción y disfrute de las villas y casas rurales con sus jardines a las afueras de la ciudad; en el diseño del ortus conclusus o jardín cerrado; en el acto de nombrar el pagus o la propiedad agrícola; en el disfrute del lugar, por ser ameno; y en el proceso de contemplar el entorno con la mirada, desde una perspectiva estética, visual y recreativa. **Es a través del examen de esos conceptos y procesos que Maderuelo nos permite conocer a profundidad la génesis del concepto paisaje, mucho más allá de una construcción física y cultural, a la que acostumbramos, por ejemplo, en antropología y geografía**



Proyectos Pieza urbana

P1 . Corredor Biológico



Articulación de los sistemas naturales con los sistemas urbanos en pro de mejorar la calidad de vida de las personas y fortalecer los valores ambientales y paisajísticos que han caracterizado a la ciudad.

P2 . Parque Agro productivo



El Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz

Parque Agro productivo como proyecto de territorio, desarrollado a través de la estrategia la agricultura urbana, como un medio de desarrollo local y comunitario, asumiendo el desafío de estructurar sinergias y complementariedad entre la recuperación de los recursos existentes (suelo –agua) y la creación de actividades productivas y agro culturales.

P3 . Bosque Urbano



El Bosque Residencial es un concepto arquitectónico que sustituye los materiales tradicionales en las superficies urbanas utilizando la policromía cambiante de las hojas de sus paredes. La finalidad es crear una pantalla vegetal capaz de crear un microclima y un filtro solar adecuado, y rechazar el estrecho enfoque tecnológico y mecánico con la sostenibilidad ambiental.

hoy en día, alrededor de tres cuartas partes de la población a nivel mundial vive en ambientes urbanos que frecuentemente se visualizan sólo como construcciones y estructuras; esto en términos ecológicos se denomina “desiertos de asfalto”. Esta situación exige que se modifique la visión que se tiene de lo que son las ciudades, y se reevalúen y planifiquen en forma adecuada sus zonas arboladas. etivas y decorativas, sino por la importancia de los servicios ambientales que ofrecen a las ciudades, manteniendo árboles y bosques urbanos con un buen estado de salud.

Un tema de gran importancia en la actualidad, son los servicios ambientales que proveen los bosques; lo anterior es más enfático en los bosques urbanos por su contacto directo y diario con los habitantes ciudadanos. Uno de los beneficios de la vegetación urbana es su impacto en el microclima del lugar donde se encuentra, lo cual tiene un efecto directo en el bienestar humano (sombra) y sobre el presupuesto para enfriar edificios. Debido a su capacidad para retener el suelo y facilitar la absorción del agua de lluvia, los bosques urbanos, humedales y/o parques también funcionan como un componente del sistema de control de inundaciones. Al mismo tiempo, su papel significativo en la captación de agua

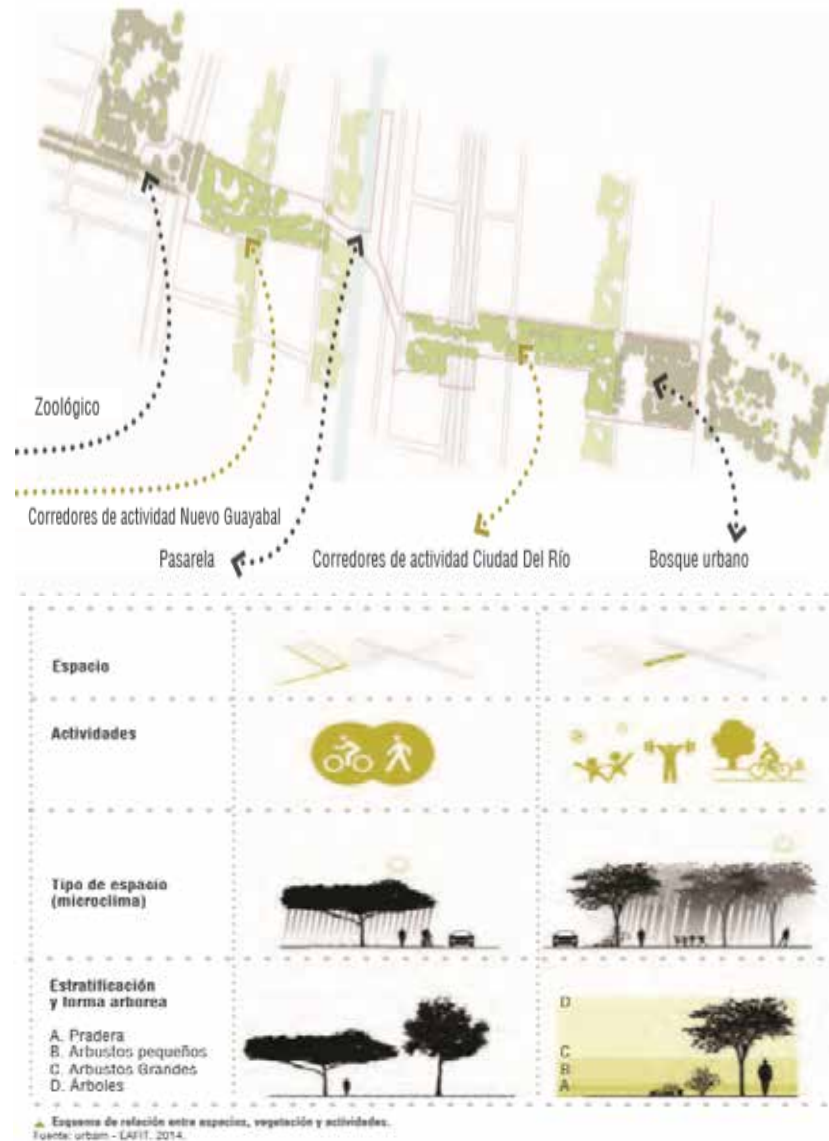
P7 . Paseo Urbano calle 17 .

El proyecto paseo urbano tienen como finalidad recuperar la vida alrededor de una calle emblemática del sector . Esta calle se caracterizan por ser de alta importancia, para la conectividad que ofrecen y la movilidad que se genera a través de ella. La intervención sobre esta vía abarca la ampliación de andenes a ambos lados y la modificación del separador central, cuando este existe, buscando devolverle mayor espacio al peatón.



P1. Borde - Corredor Biológico

Estrategia la ciudad como soporte de la bio diversidad



P1. Parques Entre Orillas

Las unidades de paisaje planteadas sobre el primer piso se configuran principalmente con los elementos naturales existentes y propuestos, el parque está conformado por cinco unidades de paisaje las cuales definen los escenarios.

Criterios para la selección de asociaciones vegetales:

- *Predominación de especies nativas.
- *Especies de amplia distribución latitudinal, altitudinal e hídrica.
- *Especies que se destacan por ofrecer alimento a la fauna, vistosidad y aroma.
- *Las especies con raíz superficial se restringen a la unidad de bosque, no se incluyen en unidades asociadas con circulación (vial o peatonal) o actividad física (gimnasio urbano).

Estrategia Ambiental:

general corredor Paralelo al eje de la quebrada la iguana conformado por tres bordes cada uno con una función de protección del recurso hídrico de la quebrada.

Bordes de mitigación: es la franja que se extiende hasta el nivel histórico de inundación y está conformado por terrazas ajardinadas de especies anfibias, que absorben escorrentías pluviales en exceso y especies nativas que absorben los contaminantes.

Borde forestal: Son áreas determinadas para la reforestación o conservación por medio de Bosques nativos para consolidar la compactación de suelos y mejorar las condiciones desfavorables de la calidad del agua.

Ronda transicional Urbano: Es la franja que vincula las dos franjas anteriores con la zona Urbanizada, en esta se genera actividad de trabajo de bajo impacto que se conecta con la estrategia de movilidad peatonal y se insertan centros de acopio y control de residuos para la reutilización.

Se trata de recomponer una red ecológica urbana entre los cerros y el río equilibrar sectores de la ciudad con menor concentración de áreas verdes, deficiente arborización, olvido y deterioro de los cuerpos de agua y pérdida de biodiversidad urbana.

Criterios para la selección de asociaciones vegetales:

- *Predominación de especies nativas.
- *Especies de amplia distribución latitudinal, altitudinal e hídrica.
- *Especies que se destacan por ofrecer alimento a la fauna, vistosidad y aroma.
- *Las especies con raíz superficial se restringen a la unidad de bosque, no se incluyen en unidades asociadas con circulación (vial o peatonal) o actividad física (gimnasio urbano).

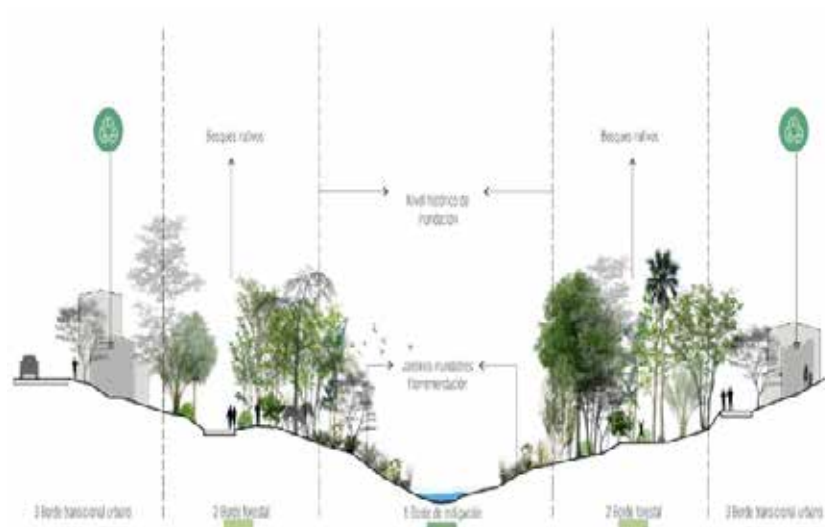
Estrategia Ambiental:

general corredor Paralelo al eje de la quebrada la iguana conformado por tres bordes cada uno con una función de protección del recurso hídrico de la quebrada.

Bordes de mitigación : es la franja que se extiende hasta el nivel histórico de inundación y está conformado por terrazas ajardinadas de especies anfibias, que absorben escorrentías pluviales en exceso y especies nativas que absorben los contaminantes.

Borde forestal: Son áreas determinadas para la reforestación o conservación por medio de Bosques nativos para consolidar la compactación de suelos y mejorar las condiciones desfavorables de la calidad del agua.

Ronda transicional Urbano: Es la franja que vincula las dos franjas anteriores con la zona Urbanizada, en esta se genera actividad de trabajo de bajo impacto que se conecta con la estrategia de movilidad peatonal y se insertan centros de acopio y control de residuos para la reutilización.

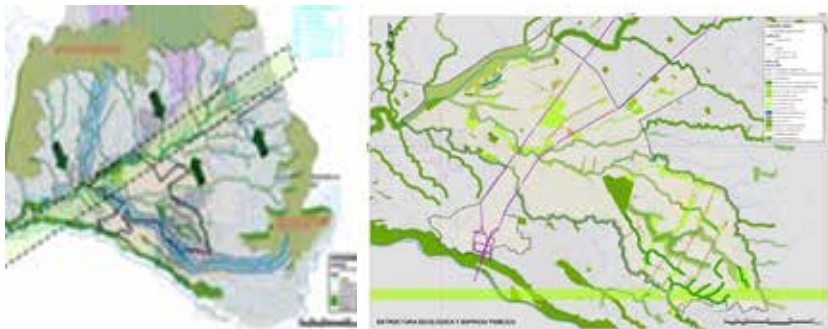


P1. Borde - Corredor Biológico

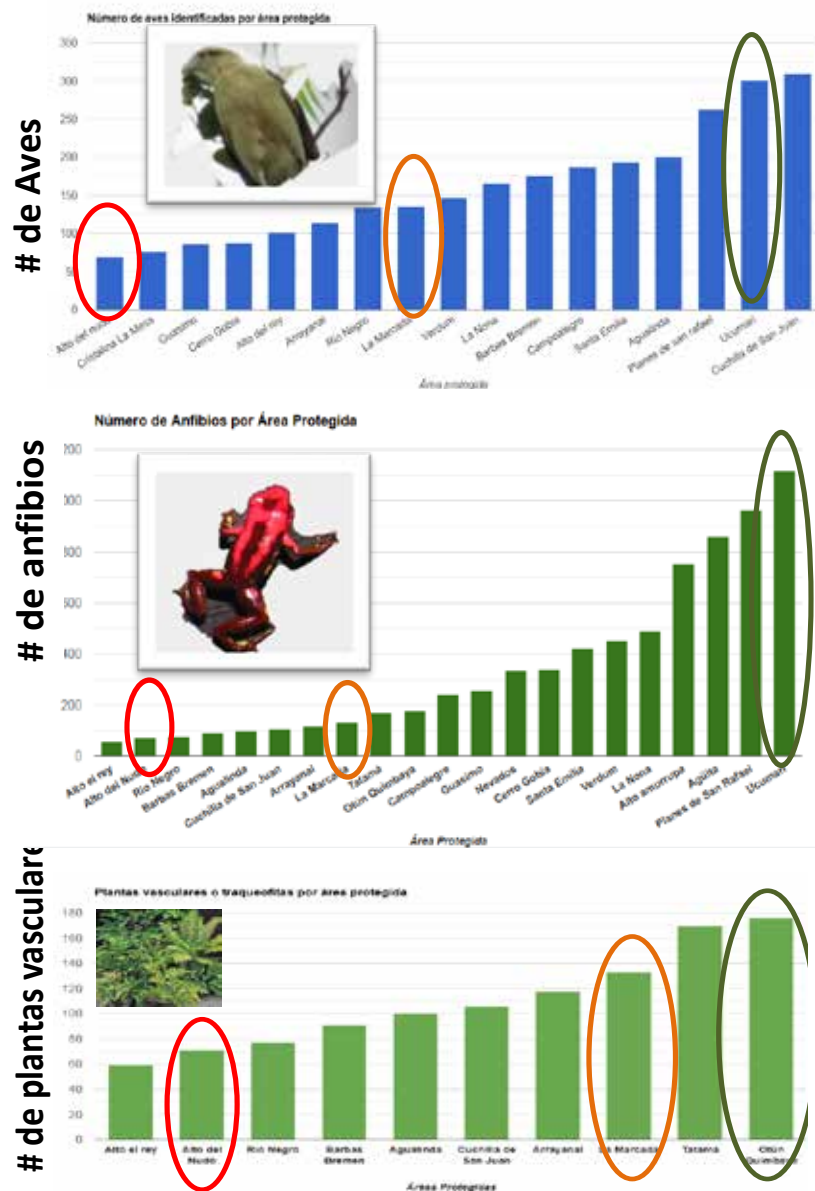
Estrategia la ciudad como soporte de la bio diversidad



La riqueza ambiental del área de proyecto puntual se destacan as áreas naturales protegidas y los cerros tutelares (Alto del nudo-alto del toro y las marcadas , las cuales cuentan como atractivo turístico ya que son pulmones urbanos que dotan a la ciudad-y al área metropolitana de servicios ecosistémicos.



P1. Borde - Corredor Biológico



La sociedad depende directa e indirectamente de los servicios que prestan los ecosistemas, lo cual ha sido demostrado a través de la relación que existe entre la degradación de los ecosistemas y el deterioro de la calidad de vida de las poblaciones humanas (Millennium Ecosystem Assessment (MEA), 2005). La adecuada gestión de los servicios ecosistémicos permite la creación de ciudades sostenibles mientras se mejoran los procesos ecológicos (Dobbs, Kendal & Nitschke et al., 2014). **Los bienes y servicios ecosistémicos representan una serie de beneficios para el ambiente, la economía y la sociedad, y son claves en la búsqueda del desarrollo sostenible y en la adaptación ante el cambio ambiental.**

La PGBSE define cuatro macroprocesos (nombrar, espacializar, valorar y gestionar) que orientan el análisis y constituyen las bases para la exploración y gestión de la biodiversidad y servicios ecosistémicos. En nuestro contexto colombiano - regional, la aplicación y desarrollo de este concepto y el desarrollo del mismo se ha realizado en Medellín, donde los servicios ecosistémicos suelen estar divididos en cuatro categorías: regulación, provisión, soporte y culturales.

se resaltan **los servicios de regulación del régimen hidrológico** (sostenibilidad de las aguas subterráneas, control de inundaciones, sequías, avenidas torrenciales y movimientos en masa), la regulación climática (captura de carbono y mitigación del efecto isla de calor), la regulación de la calidad atmosférica (regulación del ruido, mitigación de la calidad del aire y captura de material particulado), la regulación de la calidad hídrica (depuración, transporte y dilución de contaminantes) y la regulación de la calidad del suelo (reciclaje de nutrientes y control de la erosión).

Los servicios de provisión hacen referencia al conjunto de bienes y productos materiales que se obtienen de los ecosistemas, como agua, recursos genéticos, maderas, productos no maderables, alimentos y medicinas, entre otros (Gómez-Baggethun et al., 2013). Aquí no solo se hace referencia a los bienes y productos que usa el hombre, sino también a las otras formas de vida (aves, insectos, mamíferos, etc.)

P1. Borde - Corredor Biológico



Los servicios culturales son los beneficios no materiales que las personas obtienen de los ecosistemas, por medio del disfrute del entorno, educación del estrés, al estímulo para la expresión artística, a la recreación y desarrollo cognitivo, al avistamiento de aves, al ocio, a la recreación y goce estético y al mejoramiento de la salud mental y física.

Los corredores verdes .dada la necesidad de conectar los barrios con los sistemas de transporte urbanos sostenibles. Los corredores verdes son las vías de jerarquía principal por donde no circulan vehículos de carga nbuses tradicionales, que integran la movilidad vehicular con los sistemas de transporte urbanos sostenibles: ciclorrutas y sistema de buses articulados de energía limpia también cualifican la experiencia de moverse por la ciudad, porque el incremento de la cobertura vegetal genera confort, estimula el tránsito peatonal y de movilidad activa

Las quebradas también hacen parte de estos corredores verdes como ejes conectores de biodiversidad y de movilidad; estas se deben analizar e integrar mediante acciones que cualifiquen la sección, fortaleciendo la relación entre el cuerpo de agua y la vida urbana desde el borde hasta la llegada al río. De esta manera, se articula la vida urbana a los grandes flujos de ciudad

Los ecosistemas Ecológicos presentes en el area del barrioel Poblado prestan servicios ambientales de vital importancia para la calidad de vida a los habitantes, en el entorno , se siente un microclima singular gracias a estar rodeado de árboles y guadua que permiten la regulación del clima en su entono.

Allí el arbolado urbano que circunda el territorio enriquece el paisaje, sirve de albergue a la biodiversidad y favorece la calidad de vida de los habitantes.

La cobertura arbórea ayuda a la protección y disminución del impacto de eventos meteorológicos extremos, esta barrera rompe vientos la construyen varios árboles entre ceibas, cedros, guayacanes, nogales, borojos, eucaliptos, pino patula, acacias, arrayan entre otros.



Dentro de la Zona de protección forestal , se encuentran desarrollados Algunos Senderos ecológicos por parte de la comunidad

P1. Borde - Corredor Biológico

Estrategia la ciudad como soporte de la biodiversidad

29 especies de aves caracterizadas, 4 mamíferos, 3

FAMILIA	GENERO	ESPECIE	NOMBRE COMUN
Tyrannidae	Pyrocephalus	<i>P. rubinus</i>	Atrapamoscas pechirrojo
Fringillidae	Ephonia	<i>E. anirostris</i>	Fruterito de pico grueso
Trochilidae	Amazilia	<i>A. tzacatl</i>	Picaflor
Troglodytidae	Troglodytes	<i>T. aedon</i>	Cucarachero
Cuculidae	Crotophaga	<i>C. ani</i>	Garrapatero
Tyrannidae	Tyrannus	<i>T. melancholicus</i>	Benteveo real
Picidae	Dryocopus	<i>D. lineatus</i>	Carpintero real
Picidae	Melanerpes	<i>M. carolinus</i>	Carpintero
Fringillidae	Carduelis	<i>C. psaltria</i>	Jilguero aliblanco
Momotidae	Momotus	<i>M. momota</i>	Barranquero
Thraupidae	Sporophila	<i>S. nigricollis</i>	Espiguero capuchino
Thraupidae	Thraupis	<i>T. episcopus</i>	Tangara azulada
Thraupidae	Thraupis	<i>T. palmarum</i>	Azulejo palmero
Turdidae	Turdus	<i>T. merula</i>	Mirla de tierra
Tyrannidae	Pitangus	<i>P. sulphuratus</i>	Sirirí común
Tytonidae	Tyto	<i>T. alba</i>	Lechuza
Columbidae	Zenaida	<i>Z. auriculata</i>	Torcaza
Cuculidae	Piaya	<i>P. cayana</i>	Soledad
Columbidae	Patagioenas	<i>P. fasciata</i>	Torcaza collareja
Icteridae	Molothrus	<i>M. bonariensis</i>	Chamón parásito
Fringillidae	Serinus	<i>S. canaria</i>	Canario
Thraupidae	Tiaris	<i>T. olivaceus</i>	Turpial semillero
Psittacidae	Pionus	<i>P. menstruus</i>	Cotorra Cheja
Accipitridae	Buteo	<i>B. magnirostris</i>	Gavilán Pollero
Thraupidae	Tangara	<i>T. giorla</i>	Tangara cabecirroja
Cathartidae	Coragyps	<i>C. atratus</i>	Gallinazo común

El área analizada del territorio y áreas circunvecinas ofrece varios servicios ambientales a sus habitantes como lo es el sustento para la biodiversidad de flora y fauna. Hasta el momento hay 29 especies de aves caracterizadas, 4 mamíferos, 3 reptiles y 41 especies de plantas. Por lo que somos un territorio privilegiado al albergar tanta riqueza natural. dentro del área se encuentran animales que se encuentran en peligro de extinción como lo son la Rana Rubi, rana venenosa, que se encuentra en el humedal, especie endémica de Colombia, la cual se encuentra amenazada, ya que cada vez más el hombre invade y acaba con su hábitat en la extensión de tierra destinada a el desarrollo urbano principalmente. otro animal que encuentra su vida amenazada es el Zorro Plateado (Cercyon thous), especie que llega al sector y barrio por el corredor ecológico con el Distrito de Conservación de Suelos Alto del Nudo



Gavilán Pollero (B. magnirostris)



Cotorra Cheja (P. menstruus).



Carpintero (Picidae)



Barranquero (M. momota).

P1. Borde - Corredor Biológico



Ardilla de cola roja (Sciuridae)



Zarigüeya (Didelphidae marsupialis)



Rana rubí (Andinobates bom-betes)



Murcielago (Pipistrellus churdata)



Zorro Plateado (Cerdocyon thous)



Mariposa Monarca (D. plexippus)



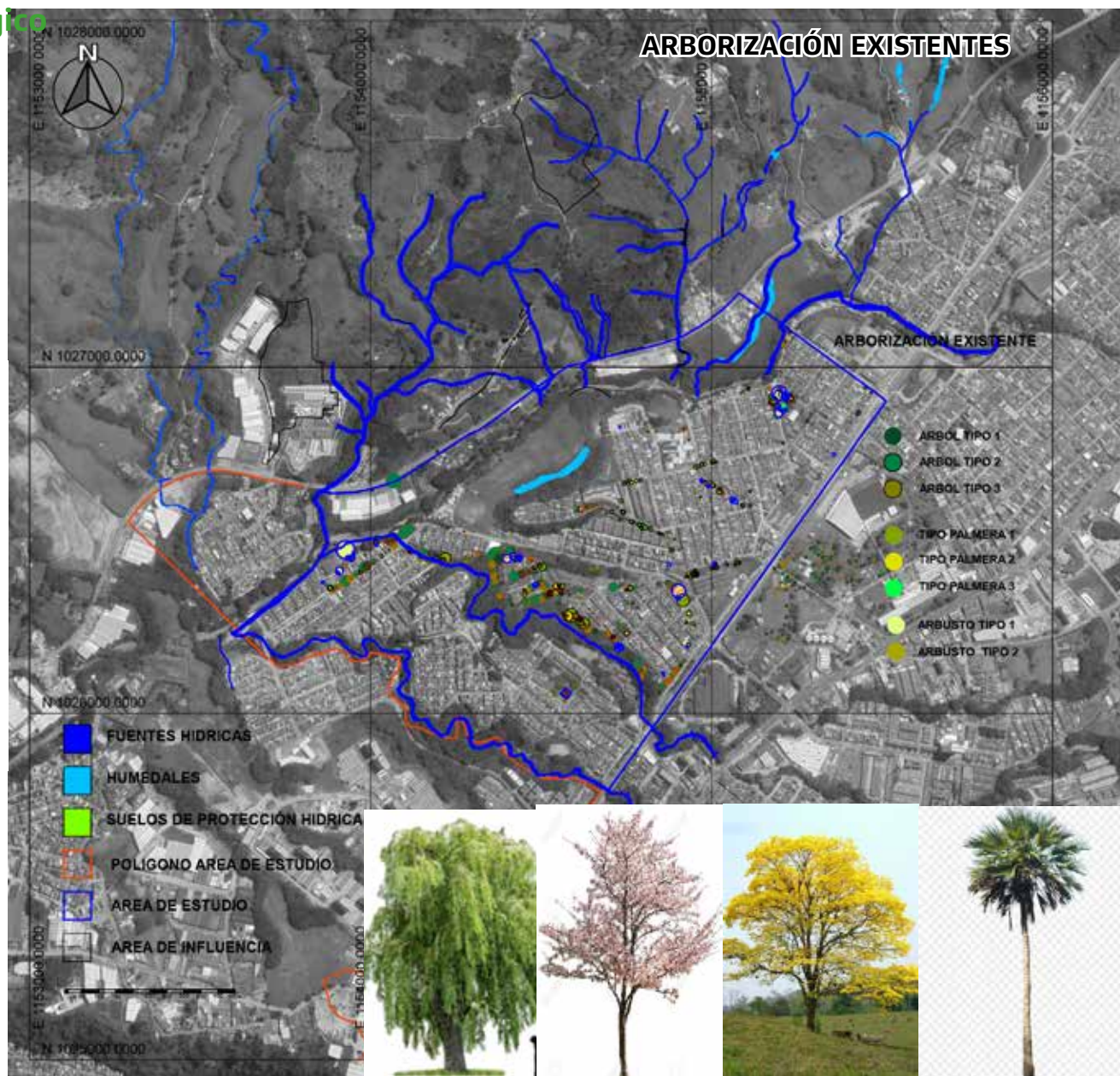
P1. Borde - Corredor Biológico

Tabla 2 Caracterización de mamíferos y otras especies

NOMBRE CIENTÍFICO	FAMILIA	NOMBRE COMÚN
<i>Cerdocyon thous</i>	Canidae	Zorro de común
<i>Pipistrellus</i>	Chordata	Murciélago
<i>Sciurus granatensis</i>	Sciuridae	Arilla cola roja
<i>Didelphis</i>	<i>Didelphis marsupialis</i>	Zarigüeya
<i>Iguana iguana</i>	Iguanidae	Iguana
<i>G. oto</i>	Nymphalidae	Mariposa alas de cristal

NOMBRE CIENTÍFICO	FAMILIA	NOMBRE COMÚN
<i>Aracantha erecta</i>	Aracanthaceae	Aracantha real
<i>Archontophoenix culmographana</i>	Areaceae	Palma reina
<i>Bambusa vulgaris vittata</i>	Poaceae	Bambos
<i>Bauhinia variegata</i>	Caesalpiniaceae	Calce de bulir
<i>Bixa Orellana</i>	Rubiaceae	Arbusto
<i>Boraginaceae</i>	Rubiaceae	Boragin
<i>Bryonia candida</i>	Solanaceae	Boraginero
<i>Cela pentandra</i>	Malvaceae	Cela
<i>Citrus sinensis</i>	Rutaceae	Naranja
<i>Citrus x limon</i>	Rutaceae	Limon
<i>Coffea arabica</i>	Rubiaceae	Cafeto
<i>Eucalyptus melliodora</i>	Myrtaceae	Eucalypto
<i>Fraxinus chinensis</i>	Oleaceae	Ungap
<i>Guadua angustifolia</i>	Poaceae	Guadua
<i>Ocotea leptophylla</i>	Poaceae	Calla brava
<i>Heliconia rostrata</i>	Heliconiaceae	Heliconia
<i>Hibiscus rosa-sinensis</i>	Rubiaceae	Rosa de china
<i>Hibiscus rosa-sinensis</i>	Malvaceae	Rosa de china
<i>Inga arborescens</i>	Mimosaceae	Quirao
<i>Juglans neotropica</i>	Juglandaceae	Cedro
<i>Juglans regia</i>	Juglandaceae	Nogal
<i>Justicia brandegeana</i>	Acanthaceae	Arbusto camaron
<i>Lycium imbricatum</i>	Lamiaceae	Lycium
<i>Mangifera indica</i>	Anacardiaceae	Mango
<i>Monstera deliciosa</i>	Araceae	Hoja rota

<i>Ocotea leptophylla</i> Kunth	Lauraceae	Laurel blanco
<i>Pachira aquatica</i>	Malvaceae	Cacao de monte
<i>Pandanus utilis</i>	Pandanaceae	Paia tolimo
<i>Persea americana</i>	Lauraceae	Aguate
<i>Phyllanthus niruri</i>	Poaceae	Guadua
<i>Pinus patula</i>	Pinaceae	Pino Patula
<i>Piper aduncum</i>	Piperaceae	Borconillo
<i>Quararuba cordata</i>	Malvaceae	Sacote
<i>Tecouia chrysanthra</i>	Bignoniaceae	Guayacán amarillo
<i>Terminalia catappa</i>	Combretaceae	Almendra
<i>Thuja orientalis</i>	Cupressaceae	Pino toro
<i>Tibouchina spidiata</i>	Meletemataceae	Siete cueros
<i>Trichanthera gigantea</i>	Acanthaceae	Quiebra tumpo
<i>Washingtonia robusta</i>	Areaceae	Washingtonia
<i>Xanthosoma</i>	Araceae	Bore



ESTUDIO DE CASOS

P2. Borde - Parque Agro Productivo-Santa Isabel



Plan de restauración y recuperación ambiental de la periferia de la ciudad que persigue fundamentalmente recuperar el valor ecológico y social de este espacio a través de la creación de un continuo natural alrededor de la ciudad articulado por diversos enclaves de alto valor ecológico y paisajístico. Es el resultado de un ambicioso proyecto que se inició a comienzos de los 90 del siglo pasado con el objetivo principal de restaurar y recuperar la periferia de Vitoria-Gasteiz, tanto **desde el punto de vista ambiental como social**, para crear una gran área verde de uso recreativo en torno a la ciudad. Posee una **gran diversidad de ambientes que atesoran en conjunto una notable riqueza naturalística**. Bosques, ríos, humedales, praderas, campos de cultivos, sotos y setos son una muestra de los variados ecosistemas que coexisten en la periferia urbana, algunos de ellos internacionalmente reconocidos por su elevado valor ambiental, como es el caso de los humedales recuperados de Salburua o el ecosistema fluvial del río Zadorra.

EL ANILLO VERDE DE VITORIA-GASTEIZ

Las campos adeshadas junto con el emblemático cerro de Olarizu y **los muchos senderos que por allí discurren y enlazan la ciudad con los pueblos cercanos**, hacen de este parque un lugar muy frecuentado ya que permite disfrutar del paseo o simplemente de la estancia en los muchos rincones habilitados para ello. A diferencia del resto de parques del Anillo Verde, el parque de Olarizu presenta una menor naturalidad y una mayor proximidad al concepto de parque típicamente urbano, ya que es con ese carácter como se concibió en sus orígenes. Creado en 1984, a mediados de los 90 pasa a formar parte del Anillo Verde. Desde entonces su acondicionamiento se ha dirigido fundamentalmente al **uso público y a acoger actividades de formación y la educación ambiental**. Desde el punto de vista social y de uso público, el Anillo Verde ofrece excelentes posibilidades para el paseo, el ocio y el disfrute en contacto con la naturaleza y es un espacio ideal para la realización de actividades e iniciativas educativas y de sensibilización ambiental.



EXTRACTADO DEL TRABAJO REALIZADO EN LA MATERIA: DISEÑO PROYECTUAL INTEGRADO. PRESENTADO AL ARQ. ALEX RICARDO GIMENEZ. MAU-G2 - AGOSTO 2018.

Los huertos municipales de Olarizu se crean en el año 1998. **Surgen como una alternativa a los huertos familiares que habían proliferado de manera desordenada en los entornos periurbanos de la ciudad**, muchas veces en los márgenes de ríos y arroyos en zonas de dominio público. Estos huertos se fueron ocupando a medida que se intervenía en la recuperación ambiental de la periferia de la ciudad para crear el Anillo Verde. En el año 2007 la creación de los huertos de Urarte en Abetxuko **dio respuesta a la fuerte demanda de parcelas de cultivo y a la eliminación de numerosos huertos ilegales** debida a la intervención en los márgenes del Zadorra para extender por el norte el Anillo Verde de Gasteiz.

Las huertas municipales ofrecen un espacio de cultivo para personas que hayan realizado el preceptivo curso municipal de horticultura ecológica en base a las condiciones establecidas en la Ordenanza Municipal de uso de los Huertos Urbanos Municipales de Vitoria-Gasteiz.



Las parcelas se ceden por un periodo de 4 años. Por otra parte existen parcelas destinadas al uso de colectivos **sin ánimo de lucro con el objetivo de desarrollar experiencias en el ámbito agroforestal ecológico con fines educativos, sociales, comunitarios, terapéuticos, experimentales, formativos y otros análogos.** Las huertas municipales se rigen por la Ordenanza Municipal de uso de los Huertos Urbanos Municipales de Vitoria-Gasteiz.



P2. Borde - Parque Agro Productivo-Santa Isabel

Zona de protección quebrada



Conexión informal entre ambas márgenes del río
Dosquebradas.

Vivienda de desarrollo informal con actividad pr





Av. Romelia el pollo

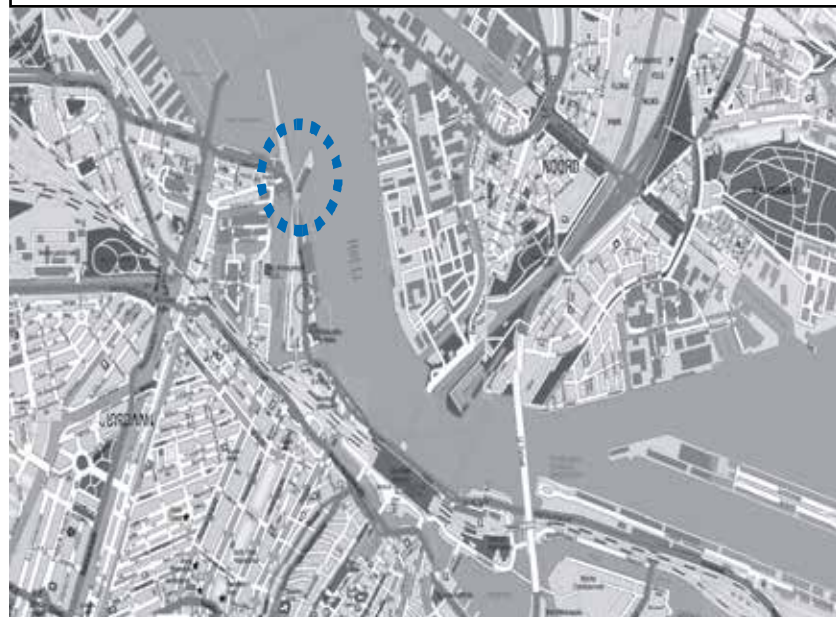
Vivienda de desarrollo informal con actividad productiva



Vivienda de alta densidad

Gran balcón Urbano

P3 . Bosque Urbano



SILO RESIDENCIAL 2002 - AMSTERDAN

PROYECTISTA : MVRDV

Descripción del Proyecto. Bloque de vivienda paramentado con Silos existentes en el malecón. **Territorio intradisciplinar.** Reinterpretación del prototipo Moderno para concebir un arquetipo ,propio y acorde a la demanda.

Proceso

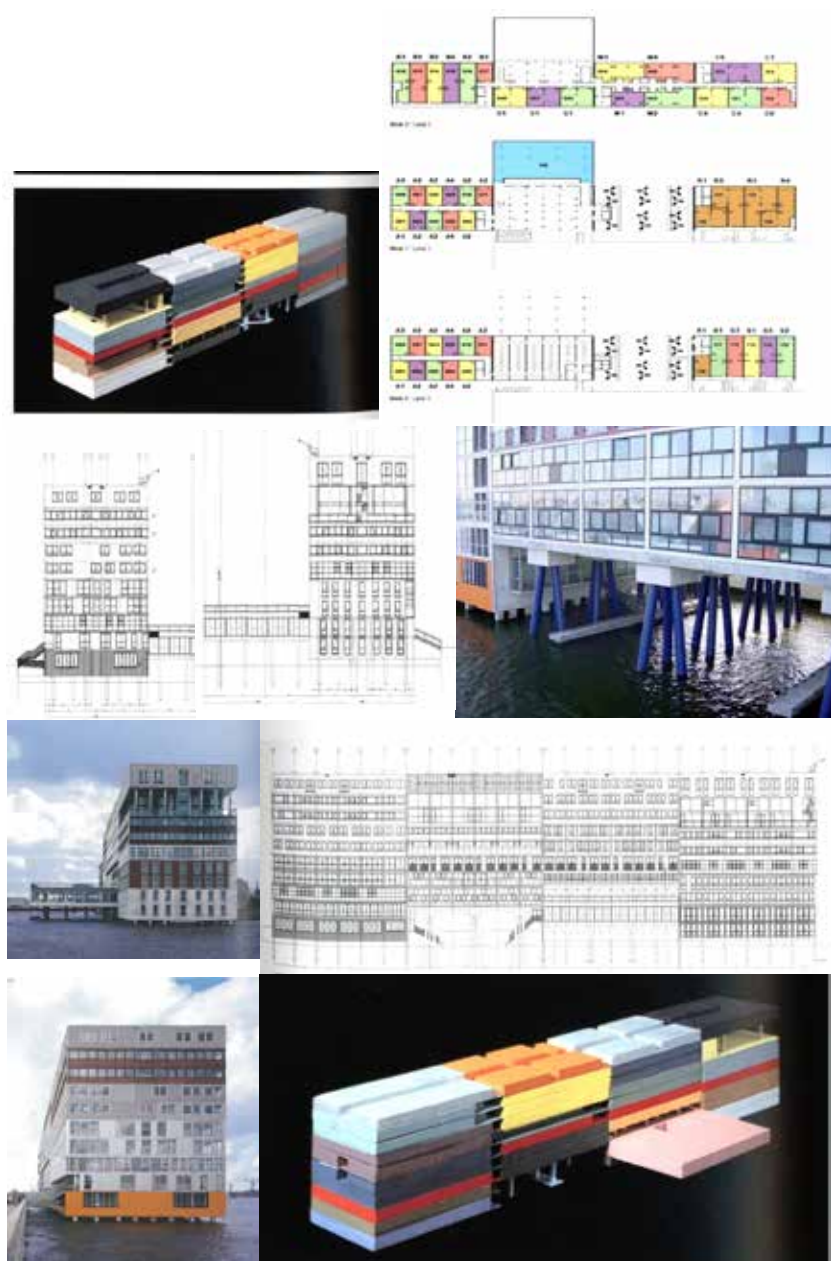
Acción 1 desarrollar diversos tipos de vivienda.
Acción 2 interrelacionar todas las variables posibles
Acción 3 plasmar tipos en propuesta Virtual modelo 3D.

La fachada con el manejo diverso de los vanos refleja la diversidad de soluciones de viviendas que se desarrollaron.

Maximizar las posibilidades internas trabajando preferiblemente las dimensiones y las condiciones del interior.

La demanda de una gran variedad de Tipologías de vivienda da como respuesta Múltiples soluciones espaciales – fuctionmixer.

La estructura metálica de columnas permite flexibilizar las plantas y darle diferentes características a los accesos.



L'ILLA DIAGONAL BARCELONA

PROTECTISTA :IGNASI DE SOLA-MORALES – RAFAEL MO-NEO.

Concepto de Mixticidad al que se da lugar no solo mediante la mezcla de usos sino también de escalas ,entendiendo el proyecto como “elemento” de Transición.

El proyecto no como un simple edificio sino como una pieza urbana, exige de inmediato una relación coherente con su entorno; esta relación es lograda a través de la prolongación de los ejes viales existentes, generando no solo continuidad sino permeabilidad. lo cual integra la zona residencial (barrio Les-corts) con el eje Comercial de Servicios (Av. Diagonal) y da lugar a la generación de comercios, servicios y cultura a diferente escala. Los primeros respondiendo a las necesidades inmediatas del sector y los segundos respondiendo a una población que alcanza a proyectarse en el ámbito internacional.

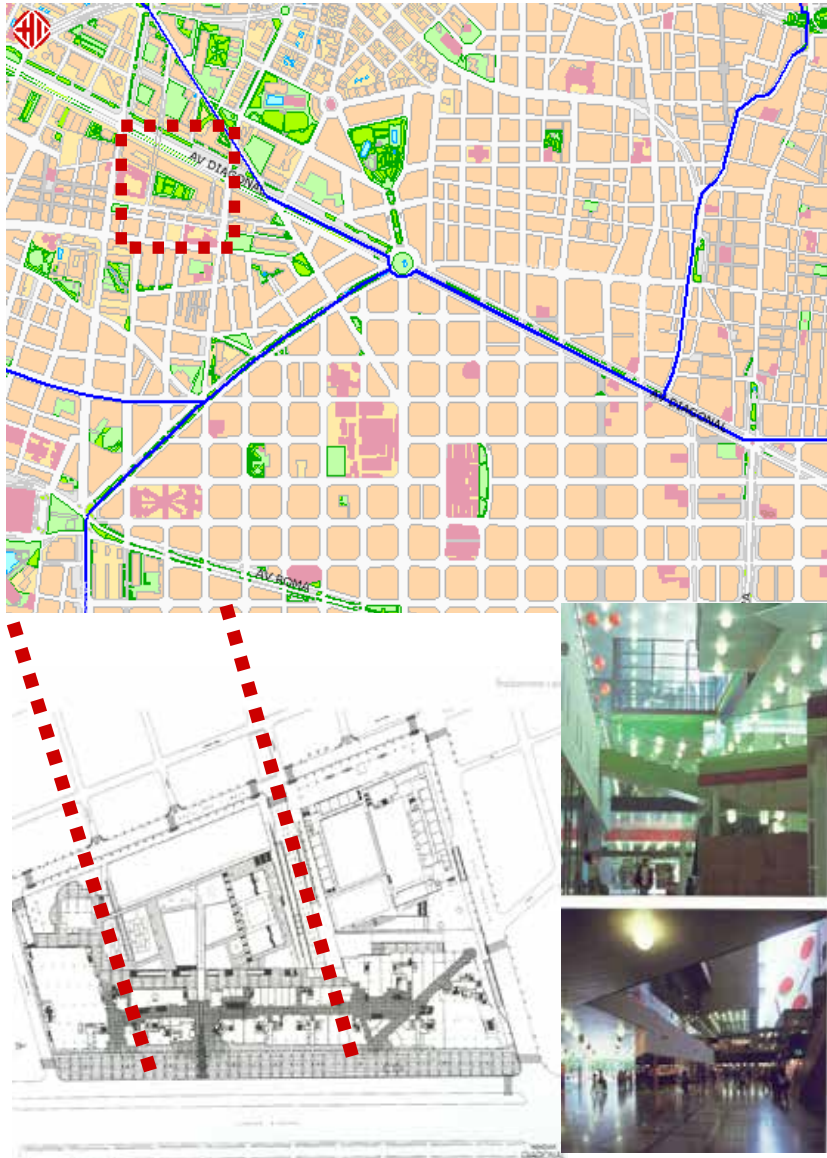
PAISAJE URBANO

.En el caso del edificio, a manera de RASCACIELOS HORIZONTAL adquiere un carácter protagónico dentro de la ciudad convirtiéndose en un referente urbano sin llegar a romper radicalmente con la silueta urbana.

ARQUITECTURA

El reto de aplicar el concepto de Multiplicidad a nivel de usos y espacios, lleva a los arquitectos a generar un RECINTO en el que aún estando mezclados estos usos y estos espacios, al interior del proyecto cada uno fuera descifrable y conservara sus características propias (áreas, dimensiones, especificaciones etc) de acuerdo a las necesidades y programas

P3 . Bosque Urbano



Bosques urbanos: filtros de aire Las actividades urbanas actuales presentan efectos negativos que influyen directamente en la calidad del aire. La contaminación atmosférica es uno de estos problemas que se dan principalmente en las grandes ciudades de México. Uno de los atributos de los bosques urbanos es su capacidad de tamizar y filtrar los componentes nocivos del aire, como las partículas suspendidas y el dióxido de carbono (que es un gas de efecto invernadero), los cuales son dos contaminantes producto de la actividad industrial y la motorización. La captura de dióxido de carbono y la liberación de oxígeno es un servicio ambiental de importancia global que prestan los ecosistemas, incluidos los bosques urbanos. Algunos estudios marcan que un árbol tiene la capacidad de remover hasta 1.4 kg de contaminantes por hora.

*Regeneración del medio ambiente y la biodiversidad, Hábitats biológicos. aumenta la biodiversidad. **Ayuda a establecer un ecosistema urbano donde un tipo diferente de vegetación crea un entorno vertical que también puede ser colonizado por aves e insectos.**

*Así se convierte en un imán y un símbolo de la recolonización espontánea de la ciudad por la vegetación y la vida animal.

*La creación de una serie de Bosques Verticales en la ciudad puede establecer una red de plataformas ambientales que darán vida a los parques principales de la ciudad, reuniendo el espacio verde de avenidas y jardines y entrelazando varios espacios de crecimiento espontáneo de vegetación.

Los árboles Son un elemento clave para entender los proyectos arquitectónicos y los sistemas de fachadas y jardines propuestos. utilizando la policromía cambiante de las hojas de sus paredes. La finalidad es crear una pantalla vegetal capaz de crear un microclima y un filtro solar adecuado

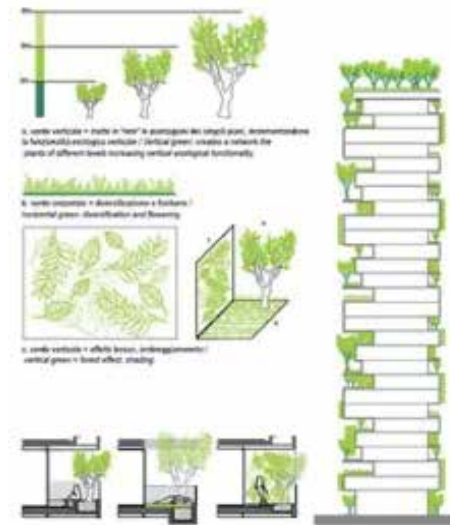
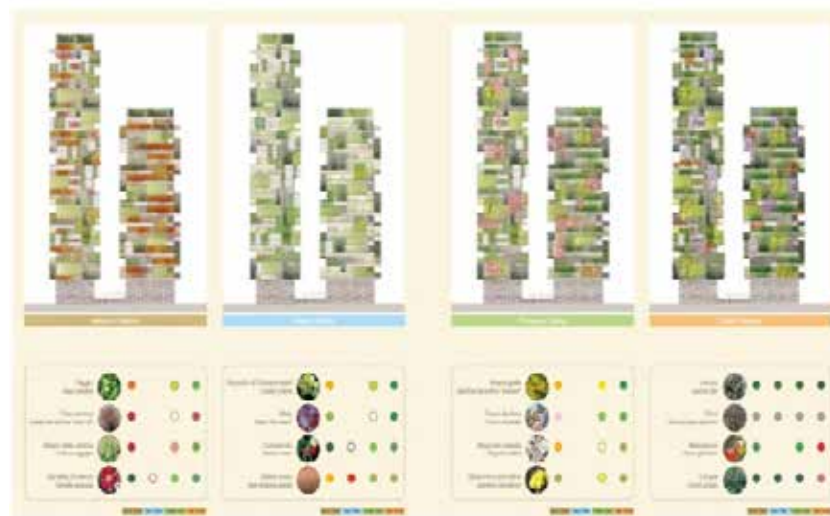
Cambiar la estética imagen urbana de la ciudad. Fachadas Cambiantes: Como un hito en constante evolución de la ciudad, cuyos colores cambian dependiendo de la temporada y las diferentes naturalezas de las plantas utilizadas. Las plantas viven en la fachada al igual como lo hacen en un ambiente natural. Las plantas actúan de manera similar a como resultaría una 'fachada inteligente', éstas filtran el polvo del aire, absorben el dióxido de carbono y liberan oxígeno hacia el exterior, mientras también otorgan sombra y un microclima que refresca los meses de verano

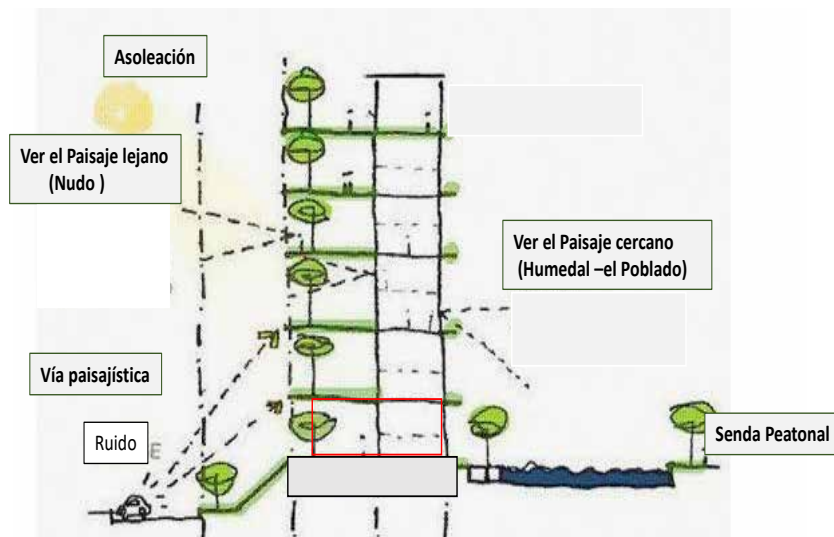
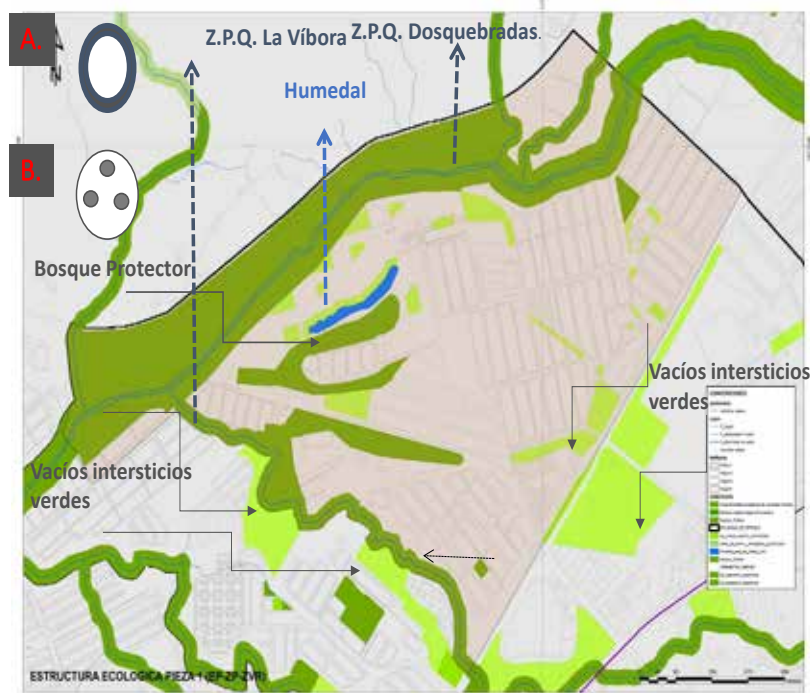
BOSQUE VERTICAL ,ITALIA, MILAN



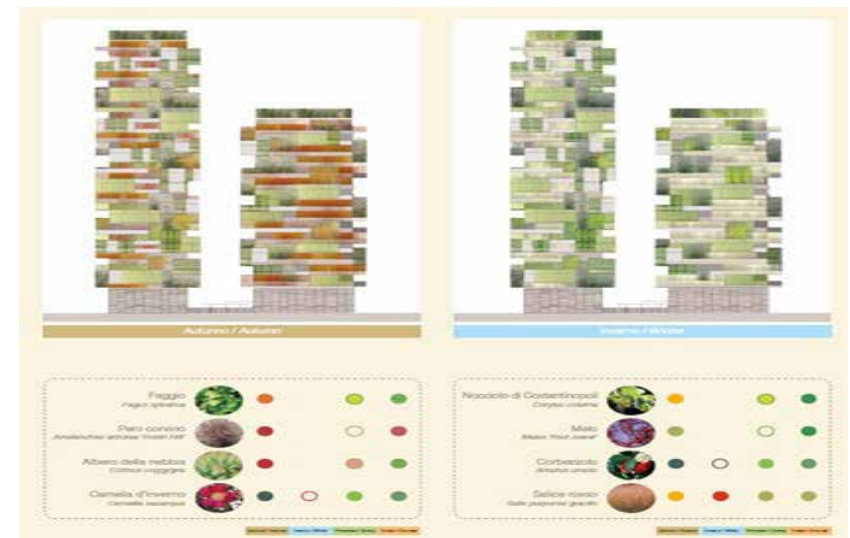
Bosco Verticale, environment, Italy, Mil.

Bosques urbanos y bienestar Las áreas verdes, en especial los bosques urbanos y parques públicos, tienen una influencia directa en la salud y bienestar de quienes los visitan o viven a sus alrededores. Además de los factores benéficos ya mencionados, estos espacios cumplen funciones recreativas que influyen en la salud física y mental; son lugares excelentes para la actividad física, la relajación, la tranquilidad y, sobre todo, son lugares a donde las personas pueden acudir a refugiarse ante los eventos climáticos extremos de calor. Está comprobado que las áreas verdes tienen efectos directos en la salud: disminución de la obesidad, reducción en el estrés, amortiguamiento sonoro, baja de enfermedades cardiorrespiratorias, disminución de niveles de violencia e, inclusive, reducción de enfermedades mentales. Si a lo anterior le sumamos el ambiente fresco y los espacios conformados por los diferentes elementos naturales, se obtiene como resultado una población en la que la vulnerabilidad ante el cambio climático tiene una disminución importante. Al mismo tiempo, su papel significativo en la captación de agua de lluvia y su infiltración al subsuelo, propicia la recarga de los mantos acuíferos, favoreciendo con ello las reservas de agua para las ciudades



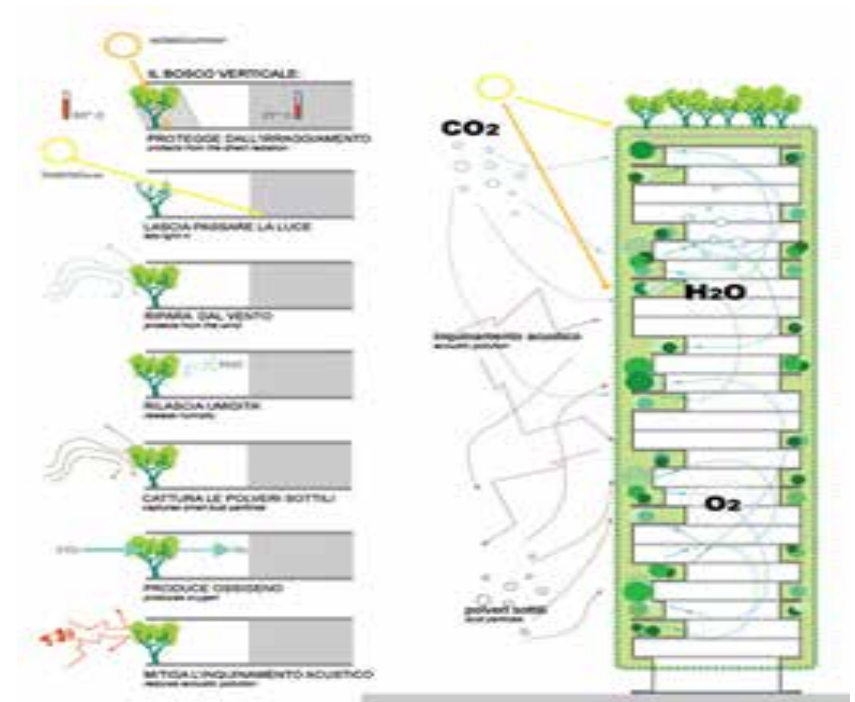
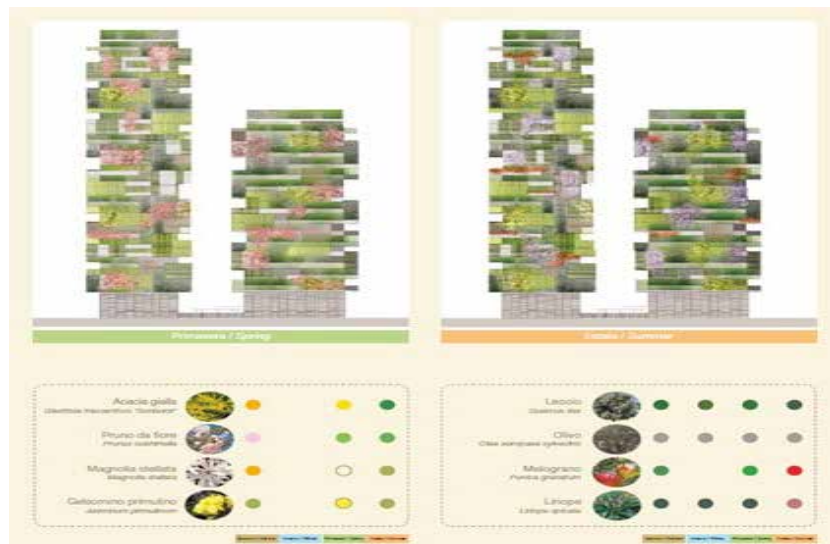


Bosques urbanos: enfriadores naturales Uno de los principales beneficios de los bosques urbanos y parques públicos es su capacidad de atenuar las altas temperaturas que se encuentran en las ciudades. En otras palabras, las plantas que habitan ahí tienen la capacidad de enfriar las islas de calor urbanas. Las formas de enfriamiento están relacionadas directamente con las hojas verdes de las plantas, que tienen un mayor efecto de reflejar la luz solar (albedo) que el asfalto y por ello ayudan a enfriar el ambiente, además del efecto de su sombra. Si a lo anterior sumamos la evapotranspiración, que es el intercambio de agua del suelo a la planta y luego al aire, se obtiene también una humidificación del ambiente, y por consiguiente un mayor efecto de disminución de la temperatura. Algunos estudios mencionan que los bosques urbanos tienen la capacidad de disminuir la temperatura entre 2 y 4 °C en promedio. Sin embargo, en mediciones directas en el Bosque Colomos se ha encontrado una variación de temperatura de hasta 8 grados dentro de la zona boscosa urbana con respecto a las plazas comerciales circunvecinas. Estos efectos positivos son de gran importancia para reducir parcialmente los impactos de una ola de calor en la ciudad, que de forma cada vez más frecuente se presentan dentro de la zona urbana de Guadalajara.



La mejor opción para regular inundaciones.

Las lluvias de temporal con frecuencia originan encharcamientos de gran intensidad, lo cual provoca inundaciones cada vez más severas con efectos perjudiciales. La infiltración que tiene el bosque urbano está dada por diversos factores, principalmente la cobertura y grosor de la hojarasca, que juega un papel esencial en la infiltración del agua al subsuelo. Los bosques urbanos tienen una capacidad de infiltración (paso del agua de lluvia al suelo) muy significativa, que en promedio es de 60 centímetros por hora en suelos con textura media y cubiertos de hojarasca. Esta capacidad de infiltración es muy superior a la lluvia máxima promedio que se da en esta región, que es de 15 centímetros por hora (150 milímetros de lluvia). **Es importante que una ciudad contemple los bosques urbanos como parte de su estrategia para prevenir inundaciones y efectos provenientes de las olas de calor.**



Anti-expansión. El Bosque Vertical es una medida anti-sprawl que tiene como objetivo controlar y reducir la expansión urbana. Si pensamos en ello en términos de densificación urbana, cada torre del Bosque Vertical es equivalente a un área de expansión urbana de casas familiares y edificios de hasta 50.000 metros cuadrados.

ESTUDIO DE CASOS

P5. Pasador – Bisagra -Parque –Recreativo- Cultural

DETERMINANTES FÍSICAS

1



PARC DE LA VILLETTEDE

PDV



París estaba pasando por un periodo de **renovación urbana** como parte de un programa de **embellecimiento de la ciudad**, planteado para convertir a París en una **ciudad más turística**

A- EJES URBANOS CON MAYOR INFLUENCIA Y QUE DELIMITAN EL PROYECTO. **CANAL - VIA** .

B.ÁREAS DE INFLUENCIA CERCANA AL PROYECTO –**MASAS ATÍPICAS EXISTENTES**:

C. MORFOLOGIA URBANA – NO EXISTEN CONEXIONES EVIDENTES DEL PROYECTO CON LA TRANMA URBANA..

2

REVITALIZAR LOS TERRENOS ABANDONADOS Y SIN DESARROLLAR DEL MERCADO NACIONAL DE CARNE Y LOS MATADEROS EN PARÍS.

CONCEPTOS

OBJETIVO DEL PROYECTO:UNA **NUEVA MIRADA A LOS PARQUES URBANOS**, COMO CENTROS TEMATICOS DE DIFERENTES ACTIVIDADES Y SU CAPACIDA **COMO INFLUENCIA URBANA**.

UN **LUGAR DE CULTURA** DONDE **LA NATURALEZA Y LO ARTIFICIAL** CONVIVEN EN UN ESTADO DE RECONFIGURACIÓN Y DESCUBRIMIENTO CONSTANTE.

CONTRASTE ENTRE **LO RACIONAL Y LO SENSORIAL**. EXPERIENCIAS SUGESTIVAS, QUE HACEN QUE LA VISITA AL PARQUE SEA DIFERENTE PARA CADA VISITANTE.



Relaciones de Articulación y Fluidéz Urbana en el Vacío



LEMA :UN PARQUE URBANO PARA EL SIGLO XXI

Lugar: París Francia

211 Avenue Jean
Jaurès, 75019

Dirección: DISTRITO XIX

Proyecto Urbanístico: 2
Concursos 1976 y 1982.

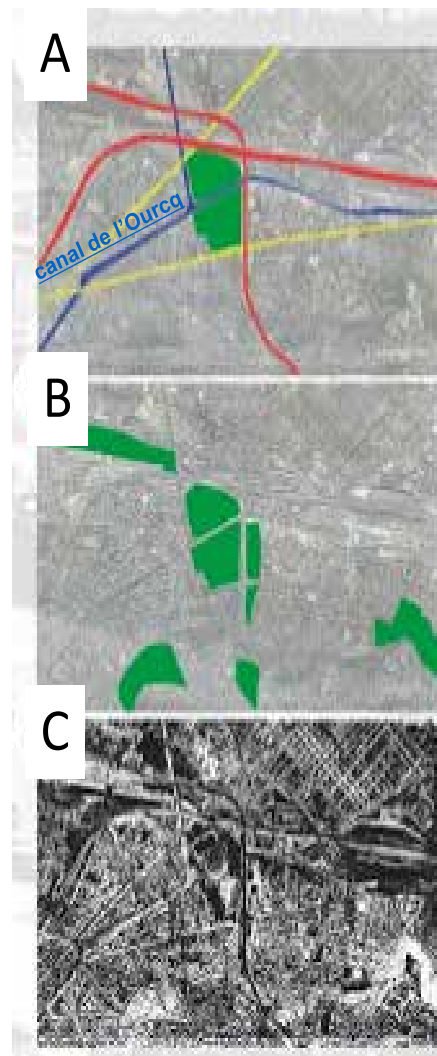
CONSTRUCCIÓN 1983-199:

EL DISEÑO ESPECÍFI-
CO UN HECHO MUTABLE,
LIGADO A LAS REGLAS QUE
PROPONE Y DESARROLLA-
DO EN FUNCIÓN DE UNA
IDEA DETERMINADA".
DIVERSOS SIGNIFICADOS

la ruptura de la concepción
histórica de los jardines urba-
nos. Se formula como una ma-
nera de liberarse de la subor-
dinación a valores utilitarios y
estéticos que lo condicionan

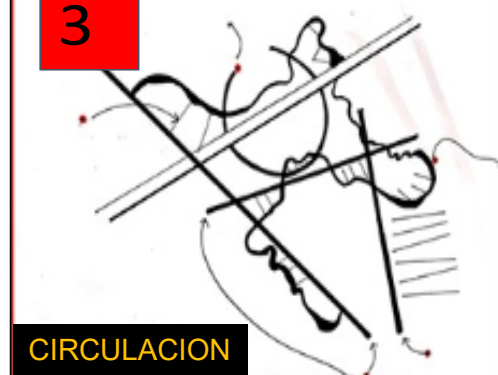
Análisis Urbano

Área total 55 Ha



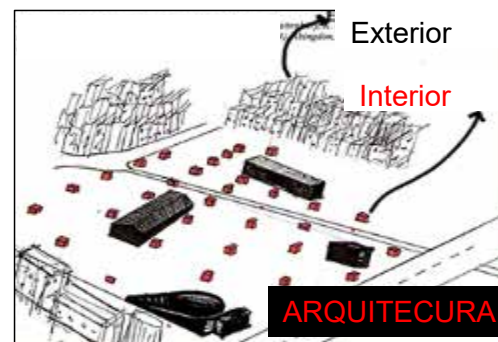
resignificación de paisajes fragmentados

3 PRINCIPIOS DEL DISEÑO URBANO



Las circulaciones conforman figuras geométricas que generan diferentes sensaciones al recorrerlas gracias a la propuesta de arborización que las acompaña.

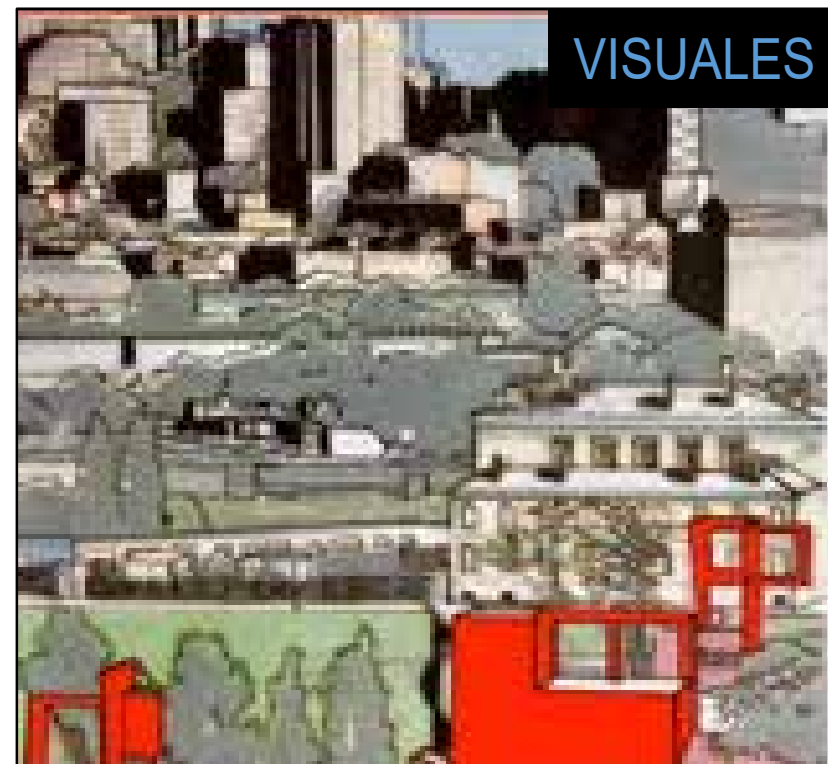
Están dispuestas de manera jerárquica, ya que hay unas que permiten recorrer todo el parque de manera continua y otras que llegan solo a lugares específicos



En relación con la arquitectura, la que rodea al proyecto contrasta completamente, con las folies, equipamientos del parque, sin embargo al tener en cuenta los edificios pre existentes que se utilizaron se entiende la comunión entre el Parque y lo que lo rodea



La propuesta se implantó en un terreno de topografía plana, sin embargo gracias a las distintas geometrías y recorridos, el espacio se percibe como dinámico y lleno de cambios de nivel. Relación con el agua, el canal de Saint Denis, genera un eje central para el proyecto, así mismo se utilizó para vincular la zona del canal y generar continuidad entre

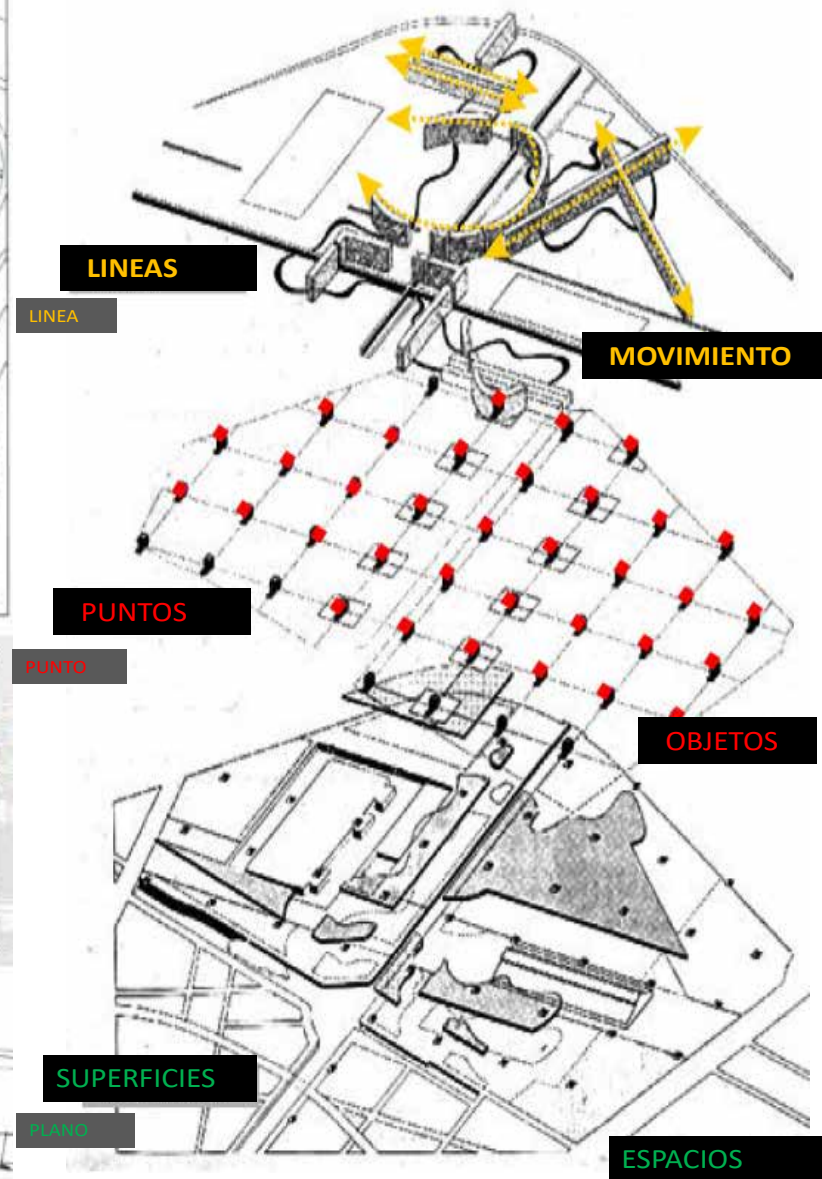
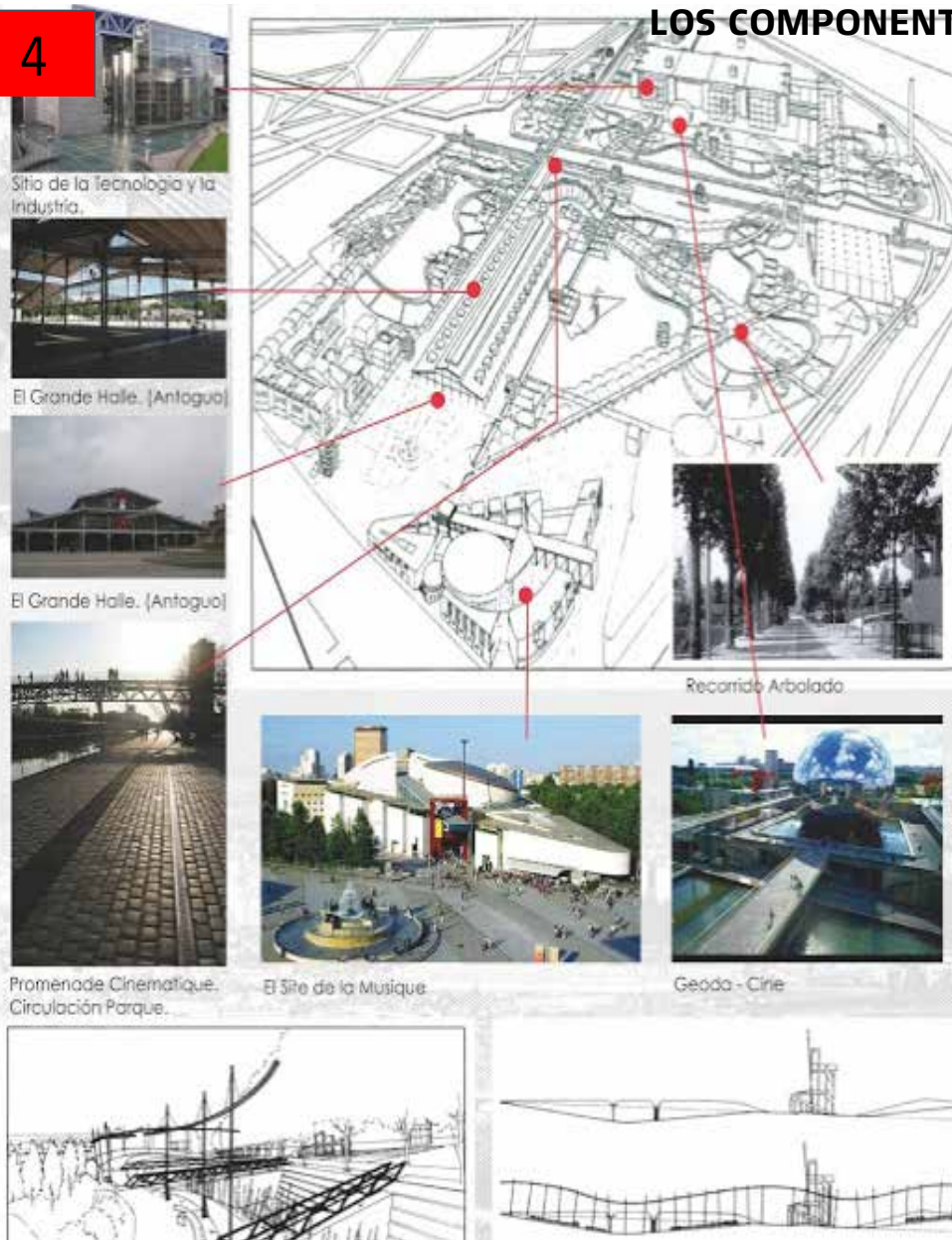


La relación con las distintas visuales es muy particular, al estar al nivel del piso, el visitante tiene la sensación de pasar al interior de un bosque a un espacio abierto y de lo natural a lo construido sin tener presente que se encuentra en medio de la ciudad. Sin embargo al cambiar de nivel se puede percibir como el parque está inmerso completamente en París.

entre los bordes del mismo (idea de razón- elemento recto). Los árboles son las características sensoriales de las líneas, y crean una experiencia que parte de la idea de laberinto.

4

LOS COMPONENTES PRINCIPALES FÍSICO DEL PROYECTO



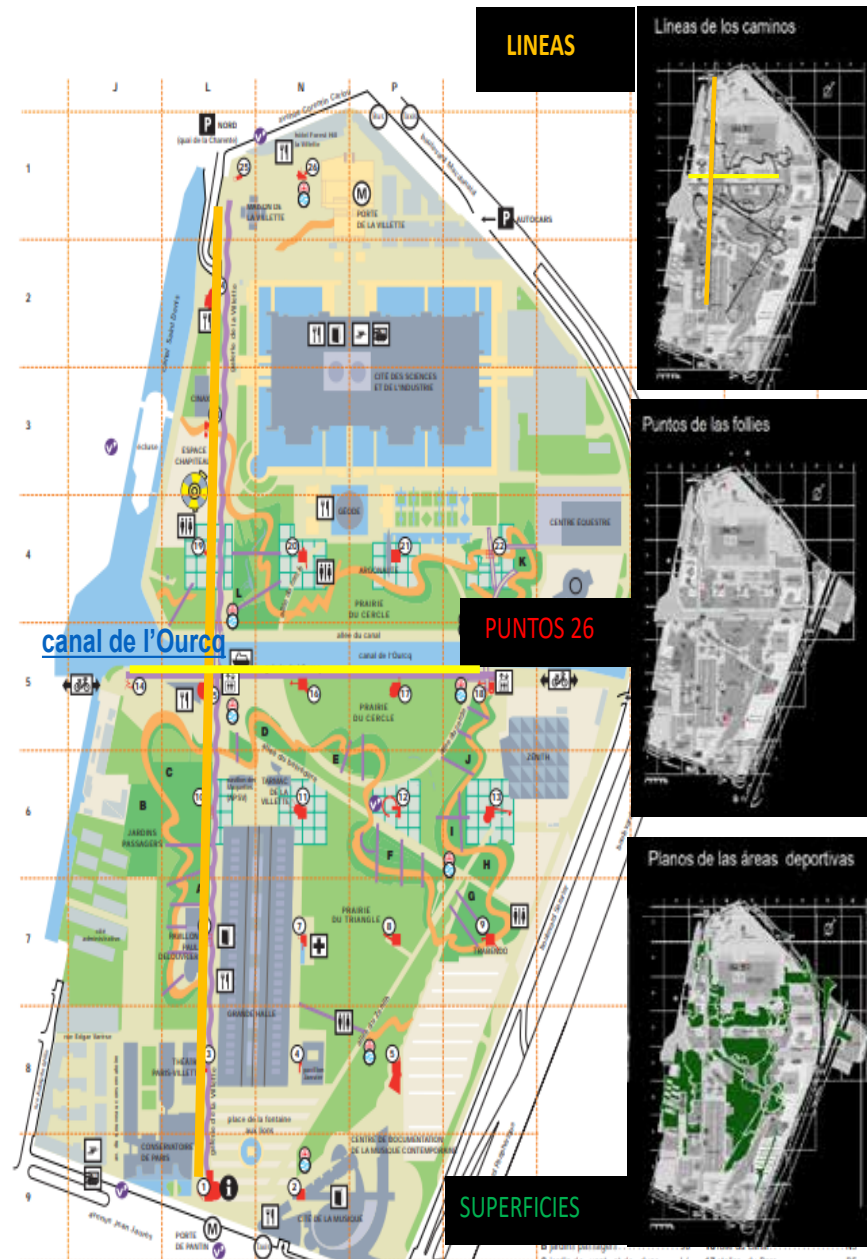


SISTEMA LINEAL

Compuesto por caminos rectos y curvos. La línea preferente de este sistema es un ca-

SISTEMA DE PUNTOS, el cual está constituido por una serie de folios. (pequeños edificios) ordenados en una cuadrícula de 100 metros de lado. La orientación de esta retícula da el canal, que tiene un trazado recto.

SISTEMA SUPERFICIAL, compuesto por las praderas y el jardín infantil.

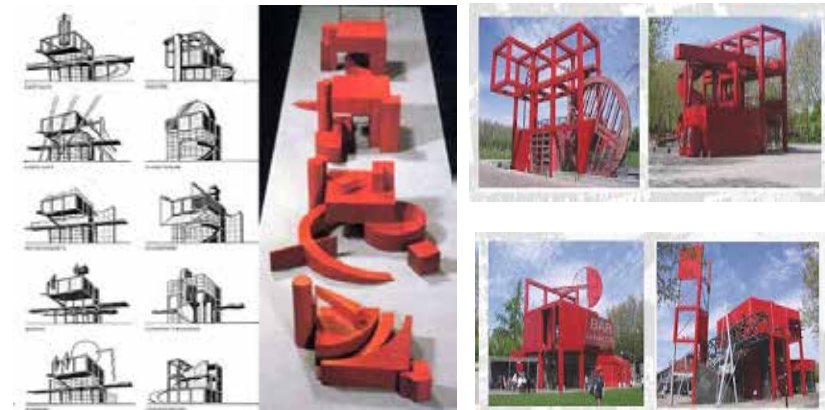




Galería Norte -Sur



Galería Este -Oeste



UN LUGAR DE CULTURA DONDE LA NATURALEZA Y LO ARTIFICIAL CONVIVEN EN UN ESTADO DE RECONFIGURACIÓN Y DESCUBRIMIENTO CONSTANTE.

El sistema lineal se articula en torno al camino recto que es casi perpendicular al canal y a otro recto que transcurre paralelo al canal y limitando con éste. Además de estos dos hay caminos de trazado curvo (paseos cinéticos).jardines 13



«folie» viene de los pequeños pabellones que se ponían en los jardines románticos del siglo XIX. Las folies diseñadas por Tschumi son edificios cuyo volumen está dentro de un cubo de 10 metros de arista, y estas a su vez están divididas en tres módulos iguales.

- A. Espacios de actividad e interacción.
- B. permiten caminar sobre el sitio Con un sentido de libertad
- C. Naturalismo espontaneo.

FACTORES DE EXITO

El Parque es una verdadera ciudad cultural ,sembrado de espacios dedicados al arte en todas sus formas



El Parque no limita la actividad de los visitantes a pasear y admirar los arboles si no que su diseño admite un sinfín de actividades, desde la celebración de conciertos de Pod y rock a hacer juegos educativos en el museo de la ciencia ,desde ir de compras al mercado a desarrollar diversas actividades.



Los grandes espacios verdes ,para interactuar, jugar, relajarse y reunirse

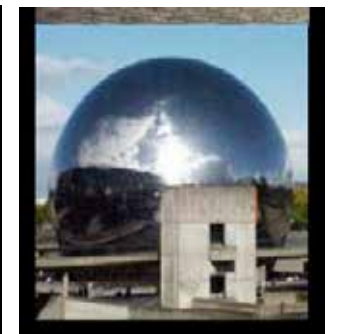
La construcción de un lugar hecho para el placer en el que cada folie tendrá una finalidad cultural ,pedagógica, científica y filosófica

FACTORES CRITICOS

se critican el parque por ser demasiado abstracto e inhumano, por ser una simple repetición y transformación estructuras que sobrepasan la escala humana.



Aunque cada folie es única y formalmente diferente, no existe un programa designado, sólo un espacio que puede albergar actividad. Es sólo hasta recientemente que algunas de las folies se han convertido en restaurantes, oficinas y centros de información del parque.



está diseñado sin considerar la escala humana y se argumenta que actúa como un vacío en la ciudad ya que no toma en consideración la historia del lugar ni el contexto urbano que lo rodea.

ESTUDIO DE CASOS

P7 . Paseo Urbano calle 17



PASEO URBANO CARRERA 15

PROTECTISTA : FERNANDO CORTES LARREAMENDY

Paseo urbano ambiental paisajistico, plurifuncional, articulador de sistemas de espacio publicos zonas verdes, plantea el manejo juridico, gestion y participacion comunitaria ,a demas de dotar a la administracion de instrumentos normativos para la implementaciòn de politicas.

* El proyecto plantea la predistribución del trafico vehicular , el cual se plantea sea absorbido por la malla vial principal (carrera 7, autopista norte , circunvalar , en sentido norte – sur y las calles 100,94,92 y 72 en sentido oriente – occidente):

* Tratamiento y adecuación de edificios marcos de la carrera 15
contratamiento de fachadas , calzadas para mentos y alturas.

* Se plantea una sectorización:

- I. alta densidad de oficinas
- II. uso residencial predominante
- III. soporte para zonas de oficinas y comercio.

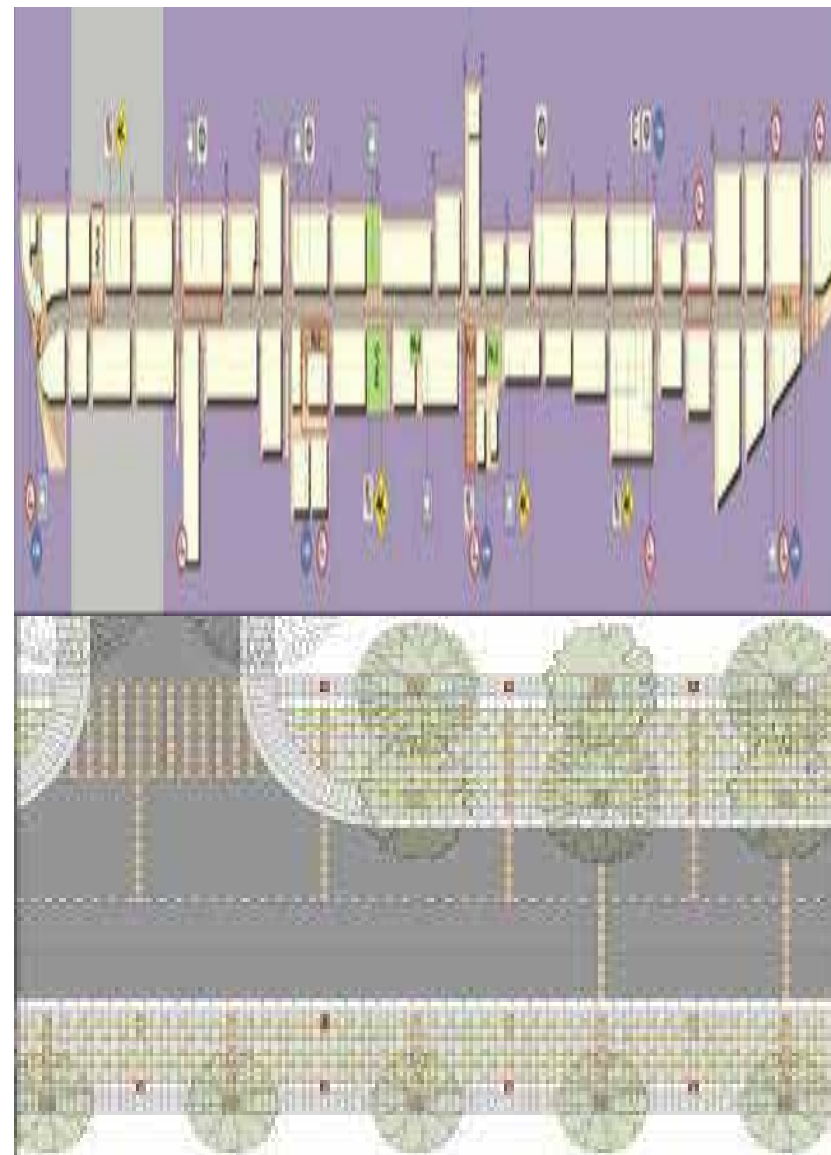
*** La recualificación de un espacio publico como generador de articulaciones urbanas a nivel de ciudad. Articulador del sistema de especialidades publicas. Eje ecológico - centro comercial al aire libre. transformación en museo abierto para la cultura.**

El paseo lo constituye principalmente un andén peatonal amplio y continuo, resguardado por arborización densa que le otorga la calidad de recinto urbano, acompañado de mobiliario específico. recuperación de zonas y corredores verdes arborizados y posible incorporación de predios no desarrollados, consolidando una estructura verde, continua

Redefinición del concepto de espacio público peatonal, el espacio público como articulador de sectores tradicionales de Bogotá. Dotación de estacionamientos bajo calzada. Dotación de un sistema de mobiliario urbano y arborización racionalización del tráfico existente.

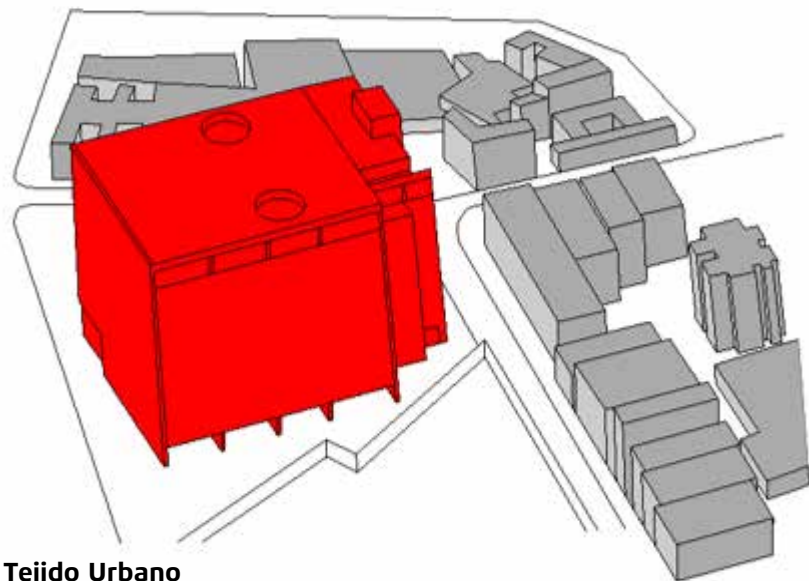
Especialización de sectores con actividades y elementos espaciales y paisajísticos. ampliación del espacio de circulación y reunión de peatones y construcción de nuevas plazoletas. configuración de puertas que actúen como elemento simbólico que den imagen al centro.

el paseo como recorrido con condiciones ambientales propicias para el peatón, donde se inicie el encuentro y reencontro. transformación en museo abierto para la cultura.



ESTUDIO DE CASOS

T1. EDIFICIO JULIO MARIO SANTO DOMINGO. UNIVERSIDAD DE LOS ANDES.



Tejido Urbano

Localización: El edificio se plantea como el elemento colonizador de un sector deprimido en medio de un antiguo barrio de origen industrial conocido como Germanía, que potencialmente podría consolidarse como una nueva área de expansión del campus de la Universidad, ya que el edificio se encuentra ubicado fuera del campus de la universidad.

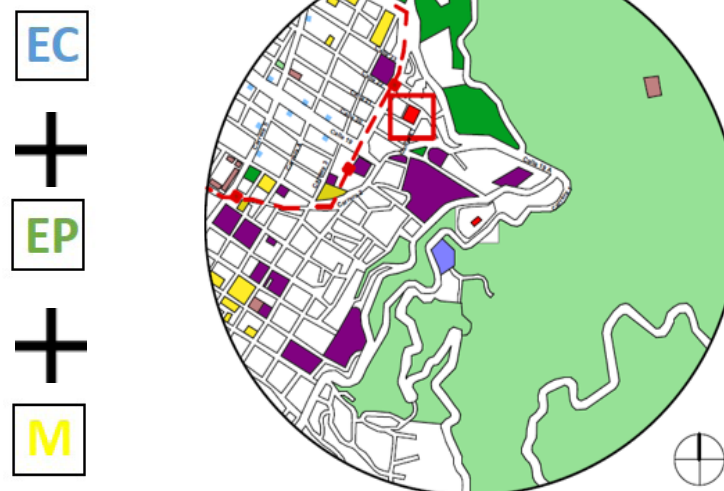
Emplazamiento: El proyecto se encuentra dentro del área designada como zona de renovación urbana en el plan de Ordenamiento de Bogotá, para esta época, por lo cual el proyecto está incluido en los planes de recuperación del sector, y se desarrolla en un predio el cual estuvo libre de construcciones por varios años, el cual era utilizado como parqueadero, hasta que en el año 2000, la universidad decidió construir allí la facultad de administración como parte de su plan de desarrollo.

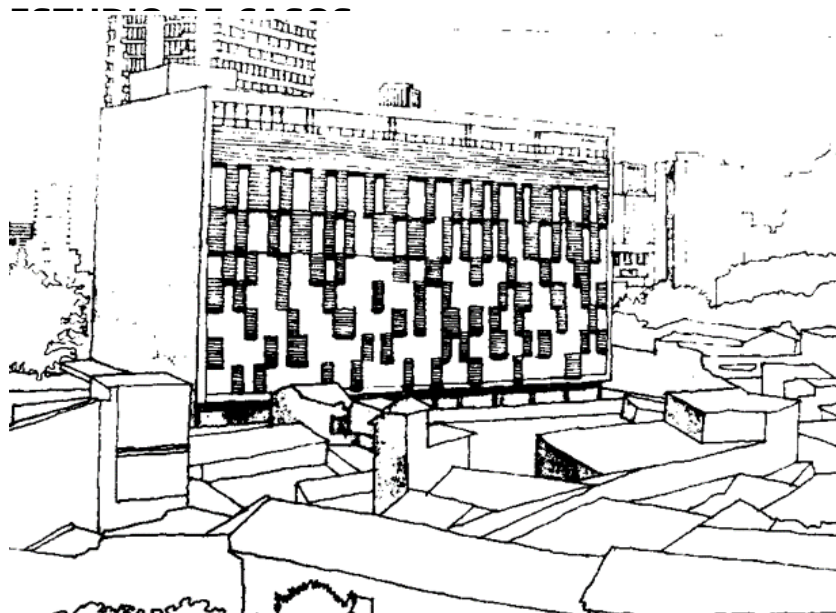


Su entorno es bastante disímil: desde torres de viviendas en alturas, justo en su límite occidental, hasta viviendas antiguas y de baja altura hacia el norte, oriente y sur del proyecto.

EQUIPAMIENTO	ESPACIO PÚBLICO	MOVILIDAD
- Equipamiento de Salud - Equipamiento de Educación - Equipamiento Comercial - Equipamiento Cultural - Equipamiento Deportivo - Equipamiento Asistencia Social - Equipamiento de Cultura - Equipamiento Institucional	- Localización Equipamiento - Parque - Zona Verde - Plaza	- Línea Metro - Línea de Tran - Línea de Troncal - Estación de Trans - Estación de Bici - Equipamiento de Transporte

Localización Pieza Urbana

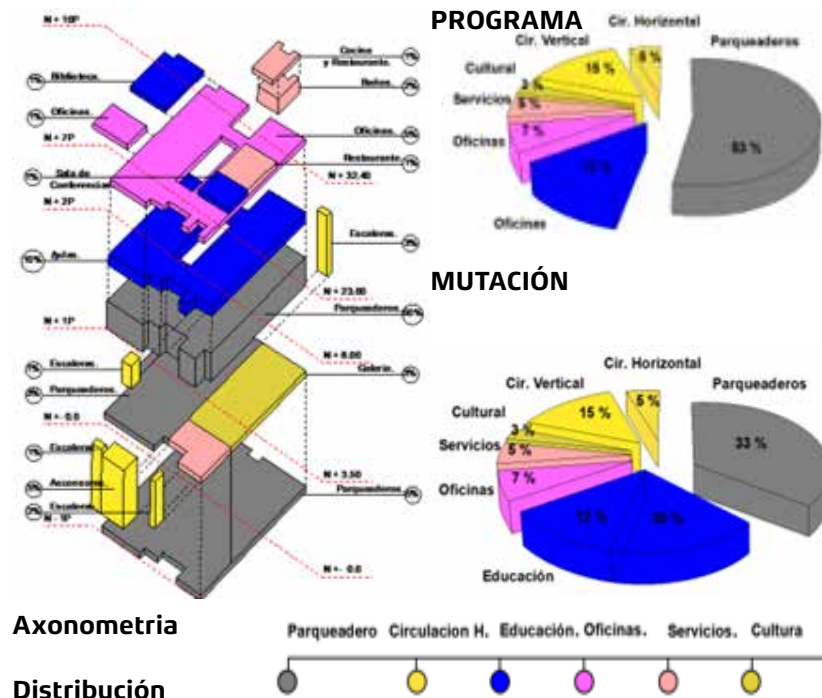




Concepto

El proyecto: se desarrolla en un predio de 4.284 m², su primer piso ocupa el 70 % del predio, en el se desarrolla La plazoleta de ingreso como elemento articulador, es la semilla de una estructura de espacio público. El basamento transparente permite la relación del peatón con la galería polivalente de primer piso. El volumen edificado desarrolla 6 veces el área del predio, 24.876 m², El volumen se plantea como un prisma que alberga con fluidez la diversidad operacional de sus funciones.

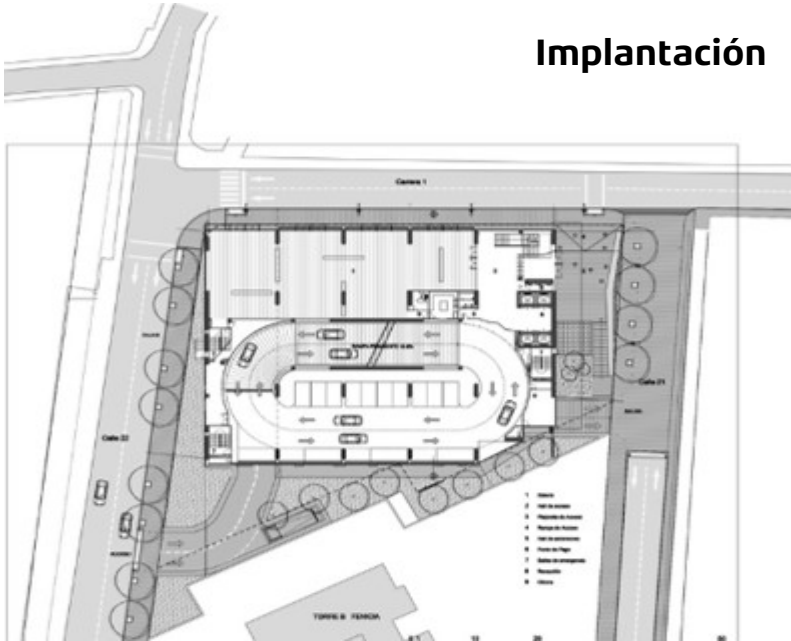
La volumetría :El edificio esta concebido como un bloque de 11 niveles , un semi sótano con acceso al parqueadero y 7 niveles se dedican a plazas de parqueaderos y a partir del Nivel + 7 , se desarrollan entrono a un patio central el programa educativo de la universidad de los andes , catorce salones de Clase y nueve salas de estudio en los niveles +7,+8 y +9 , en el nivel 10 las oficinas de la facultad de administración ,su biblioteca , una sala múltiple , un restaurante y.



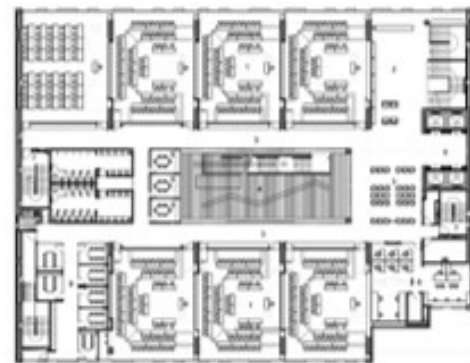
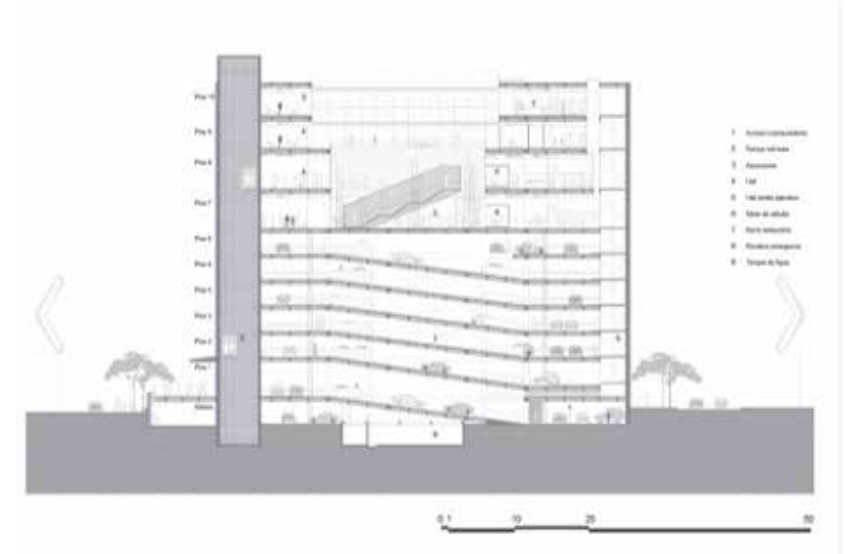
varias terrazas jardín con vista a los cerros orientales y a la ciudad. El edificio se retrocede en la fachada sur ,ligeramente elevada sobre el nivel del andén configuran una plazoleta de acceso al edificio ,el cual cumple la función de lugar de permanencia de los estudiantes y junto a la sala de exposiciones se configuran en el lugar de interacción social con el entorno.



Implantación



Sección



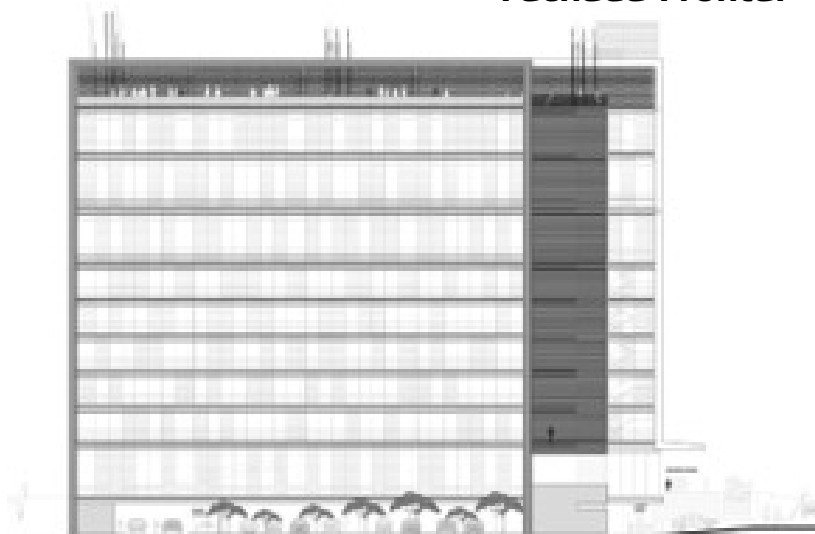
6 Piso



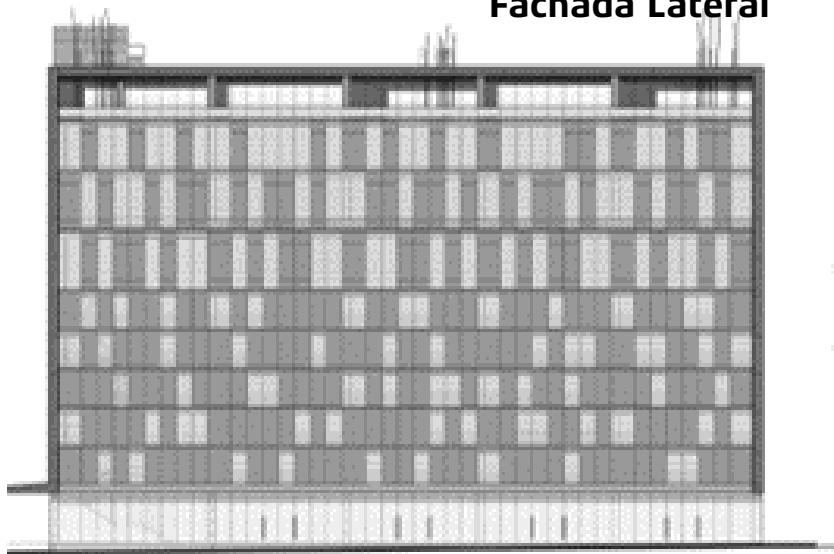
7 Piso

agregar plantas

Fachada Frontal



Fachada Lateral



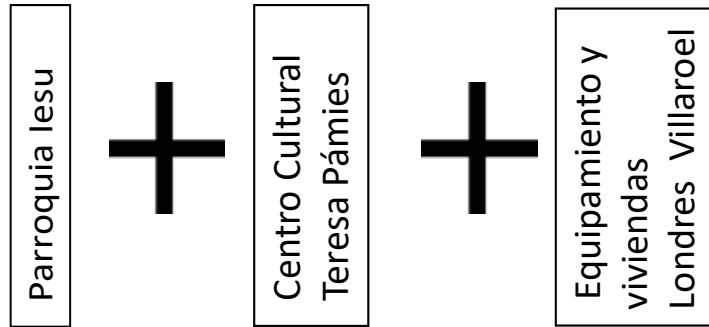
Patio Central



ESTUDIO DE CASOS

HIBRIDO URBANO

CREAR ARQUITECTURA DESDE ARQUITECTURA



Operaciones

Concepto

A. “ Recorte”.

Acción y resultado de recortar: Cortar de una cosa la parte que sobresale o sobra. Porciones sobrantes que se separan de cualquier material que se ha recortado.



B. “ Estiramiento “.

Hacer fuerza tirando de una cosa por un extremo, en sentido contrario de la fuerza que tira del extremo opuesto o lo sujeta.” .Poner tensa o tirante una cosa.



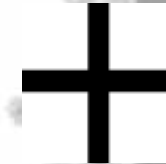
C. “ Rotación ”.

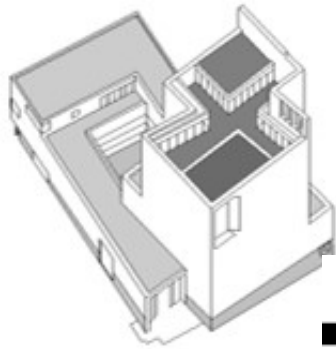
La acción y efecto de rotar (dar vueltas alrededor de un eje), giro.



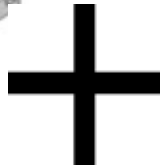
LA SECCIÓN

COMO DISPOSITIVO DE PARA DISCERNIR ,
CORRELACIONAR Y MANIPULAR EL ESPACIO.





Parroquia Iesu



Centro Cultural
Teresa Pámies



Equipamiento y vivien-
das Londres Villaroel.

“LA REINTERPRETACIÓN DE LOS REFERENTES COMO ESTRATEGIA”



• • • • •

A. “ Recorte”.

B. “ Estiramiento”.

C. “ Rotación”.

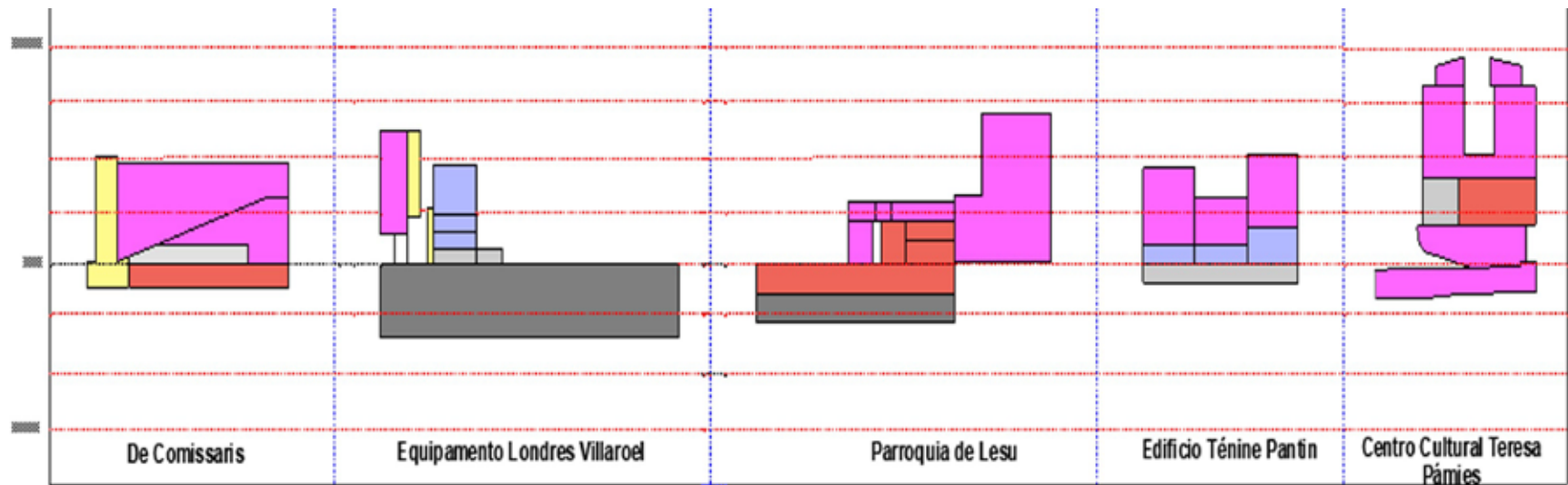


TRABAJO REALIZADO EN LA MATERIA: ARQUITECTURA , MEMORIA Y LUGAR,
“LA REINTERPRETACIÓN DE LOS REFERENTES COMO ESTRATEGIA”:
ARQ. DAVID CUARTAS.MAU-C2 -4SEP 2019

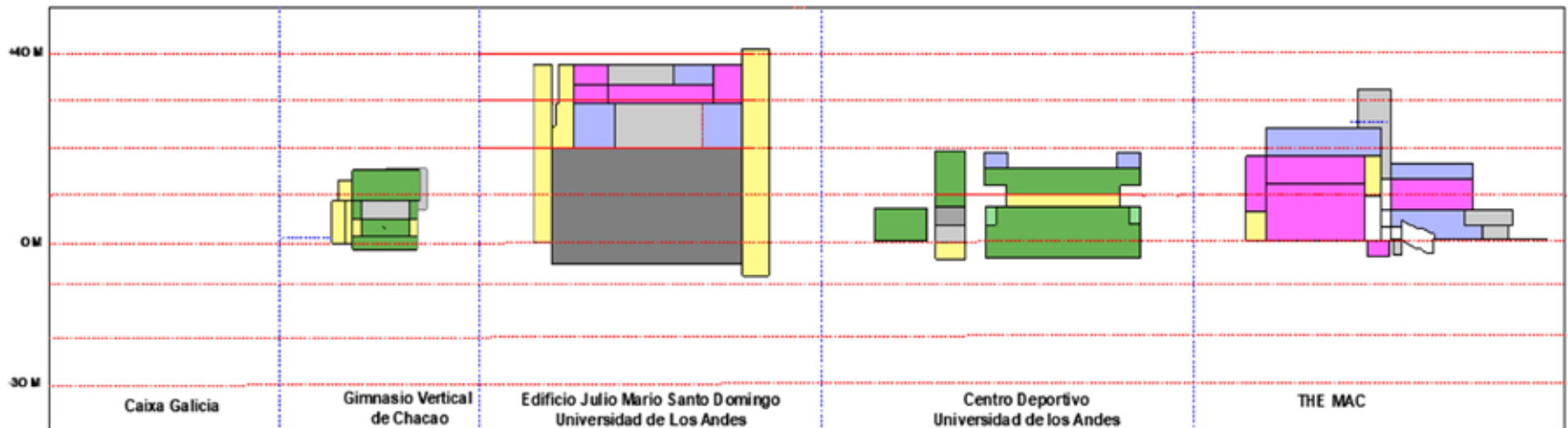
ESTUDIO DE CASOS

CONCLUSIONES

HIBRIDOS



TEMATICOS



resignificación de paisajes fragmentados

ESTUDIO DE CASOS

CONCLUSIONES

Oficinas						Parqueaderos			Servicios Adicionales					Infraestructuras								Vivienda					Servicio Civil					Comercio											
Administrativo	Funcionamiento Interno	De Profesores	Secretarios	Usos Externos		Publicos	Privados		Restaurantes	Bar	Cafeterias	Cocina	Café		Escaleras	Rampas	Asensores	Asensores de carga	Cuartos tecnicos	Depositos	Cuartos de maquina	Baños		Familiar	Jovenes	Temporal	Parroquial		Estación de Policía	Salas de Informatica	Salon Comunal	Salas Polivalentes		Supermercado	Farmacia	Tienda de regalos	Papeleria	Fotocopiadoras	Librería	Comercio Terciario Variable			
1	1		1		3										1	1			1	1		1	5								1	1											13
1	1		1		3				1	1		1	1	4	1		1	1	1	1		1	6			1	1								1						1		20
1	1		1		3							1	1	2	1		1		1	1	1	1	6																				20
1	1			1	3						1	1		2	1		1	1	1	1		1	6						1		1	2			1		1			2		19	
1		1	1		3		1	1	1			1	1	3	1		1		1	1		1	5														1	1		2		20	
					15		1	1						11									28				1						3							5		92	
1	1		1		3		1	1							1		1		1	1		1	5	1			1							1						1		17	
1	1		1		3										1		1	1	1	1		1	6						1	1			2									19	
1	1		1		3		1	1							1		1		1	1		1	5	1			1	1					1							1	1	14	
	1				1	1	1	2							1				1	1		1	4			1	1					1	1								1		13
	1	1	1		3	1	1	2			1	1	2	1			1		1	1		1	5	1		1						1	1							1	1	22	

			Area libre exterior o interior (no edificado), cesión obligatoria o Voluntaria.				Educacion						Salud					Cultura			Recreación			Deportes							
Clasificación	No	Nombre del proyecto	Patio	Escalinatas	Parque	Campo Deportivo	N1. Guardería.	N2. Primaria y Secundaria.	N3. Universidad	Salas de Estudio	Talleres formativos	Talleres de Artes y Oficos	Laboratorio Clínico	Consulta externa	Enfermería	Odontología	Procedimientos Ambulatorios	Auditorio	Galería de Exposiciones	Biblioteca	Salas de Descanso	Terraza / Mirador	Escalinatas	Gimnasio de Maquinas	Sala de Actividades Grupales	Salas de Juegos de Mesa	Piscina	Pista de Trote	Cancha Multiple		
TEMATICOS	1	Gimnasio Vertical de Chacao																							1	1			1	1	4
	2	The Mac				1	1					1	1						1	1		2		1		1					
	3	Centro Deportivo Universidad de los Andes													1			1				1		1	2	1	1	1	1	1	6
	4	Caixa Galicia								1			1						1	1		2		1		1					
	5	Edificio Santo Domingo , Universidad de los Andes							1	1			2							1	1	2	1	1		2					
							1						4						1				6		6						
HIBRIDOS	6	Edificio Ténine -Pantín	1				1						1	1		1	1	4					1		1						
	7	Centro Cultural teresa Pámpies			1		1	1		1		1	3						1		1	2	1	1		2					
	8	De Commisaris		1			1																	1	1						
	9	Parroquia de Iesu			1		1			1			1						1			1									
	10	Equipamientos Londres Villarroel				1	1	1	1				2		1			1					1		1	1	1			1	3
							5						6					5				3			5						

ESTRATEGIAS

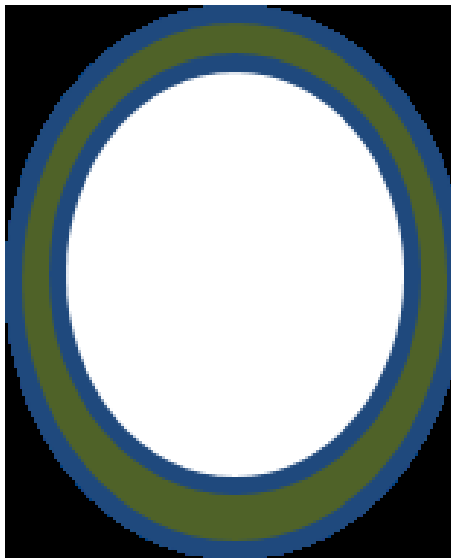
Dimensión Ambiental - Paisajístico



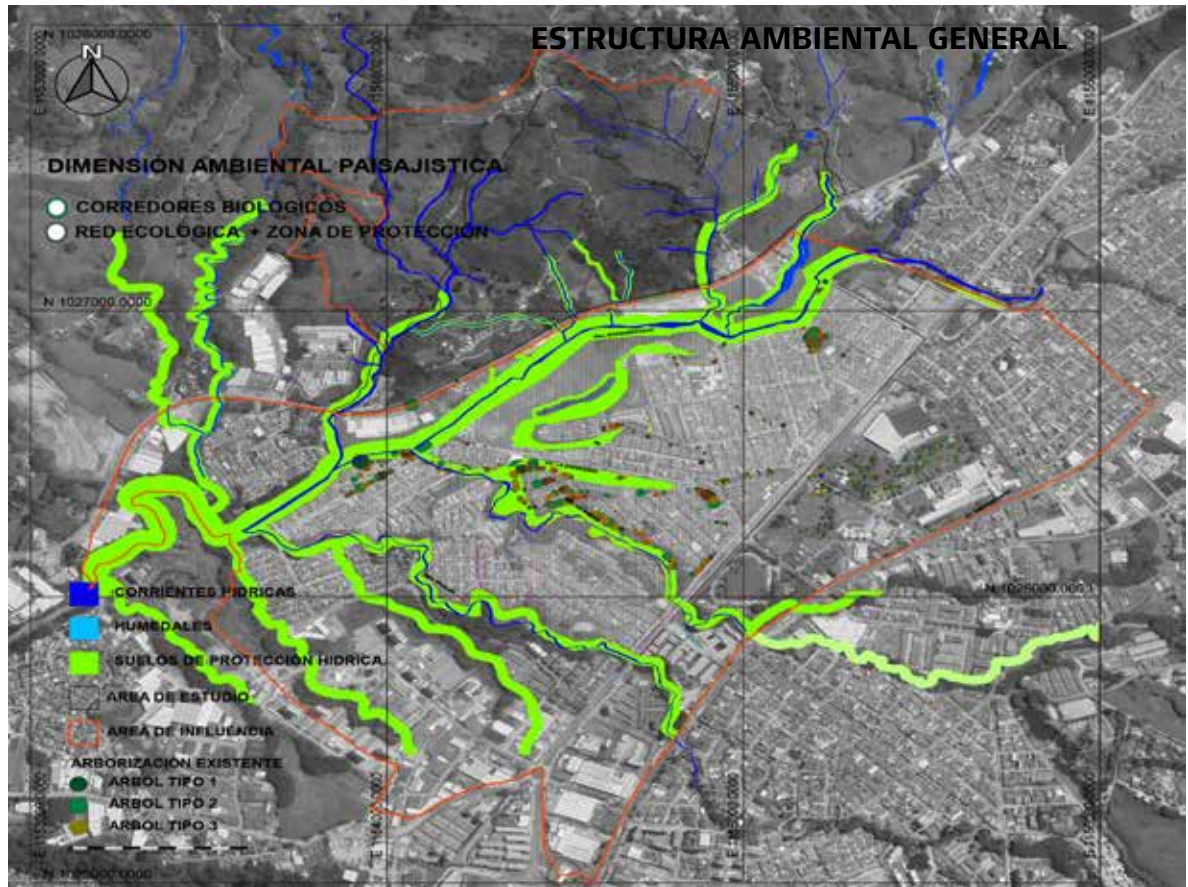
Dimensión	Ambiental - Paisajístico	ESTRATEGIA LA CIUDAD COMO SOPORTE DE LA BIO DIVERSIDAD	Propuesta
La conectividad ecológica funcional y estructural ,potenciar - la red ecológica de la ciudad			
Estrategia A. Conectar- tejer los elementos de la red ecológica- principal entre si y con la ciudad		Red ecológica. Z. Protección	Sistema de espacialidad pública – EP. articulados y contados e interconectados.
B. Incorporación , caracterisacion y articulación de terrenos vagos verdes , a la red de espacios públicos y red ecológica principal de la ciudad.		Vacíos verdes- Intersticios –terrenos vagos	
C. articulación de espacios públicos y escenarios recreo -deportivos- la red ecológica principal		Fragmentos verdes- Parques- Zonas verdes	
D. Articulación de la espacialidad publica.		Filamentos- Sendas Peatonales	

A. Red Ecológica + Zona de Protección

Conectar- tejer los elementos de la red ecológica- principal entre si y con la ciudad

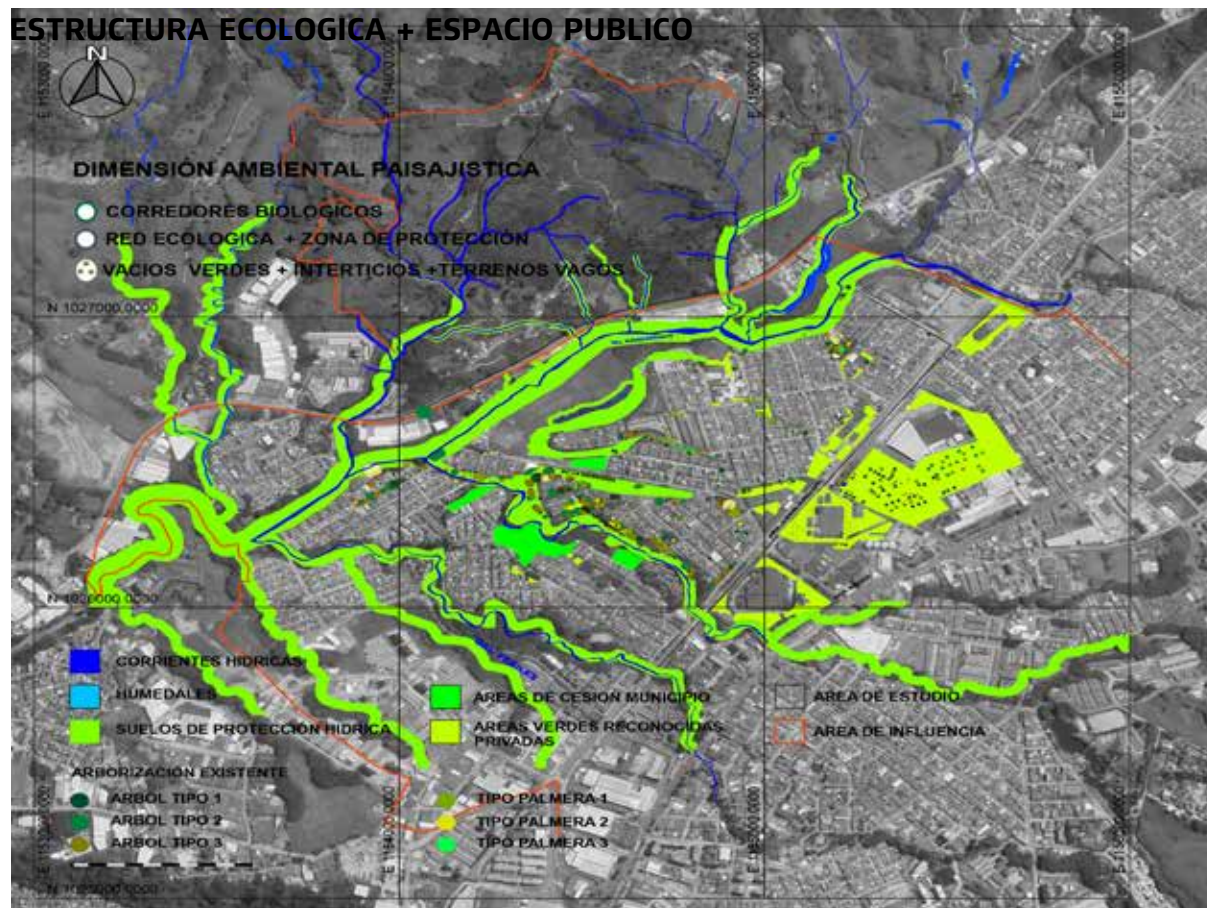


Las áreas naturales protegidas y los cerros tutelares (Alto del nudo-alto las marcadas son atractivos turístico, así mismo cumplen funciones ambientales, ya que son los pulmones del territorio ya que dotan a la ciudad y al área metropolitana de servicios ecosistémicos.

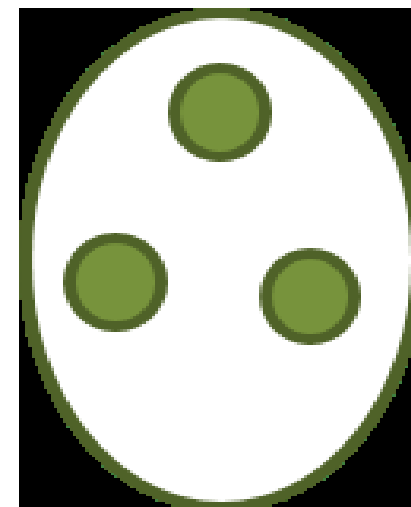


resignificación de paisajes fragmentados

Esta estrategia busca proteger las rondas hídricas a través de un manejo integrado (usos, forestación y continuidad física de las franjas de protección como uso público), de manera que se conformen unos corredores ambientales que permitan la movilidad de la fauna dentro del territorio. Esta movilidad, aunque no es de pasajeros o carga, sino de animales, como se supondría en un PIMM, también es importante tenerla en cuenta, puesto que es la que contribuye al equilibrio ecológico y ambiental del territorio, que es la base para su desarrollo sostenible. Estos corredores, además de su importancia ecológica y ambiental, también serían elementos de uso público, como corredores de turismo ecológico que deben articularse con este tipo de turismo que se está impulsando en el eje cafetero



B. Vacíos verdes+ intersticios + terrenos vagos Incorporación, caracterización y articulación de terrenos vagos verdes, a la red de espacios públicos y red ecológica principal de la ciudad.

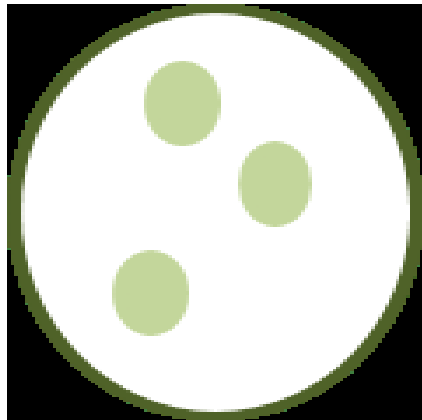


Esta estrategia busca proteger las rondas hídricas a través de un manejo integrado (usos, forestación y continuidad física de las franjas de protección como uso público), de manera que se conformen unos corredores ambientales que permitan la movilidad de

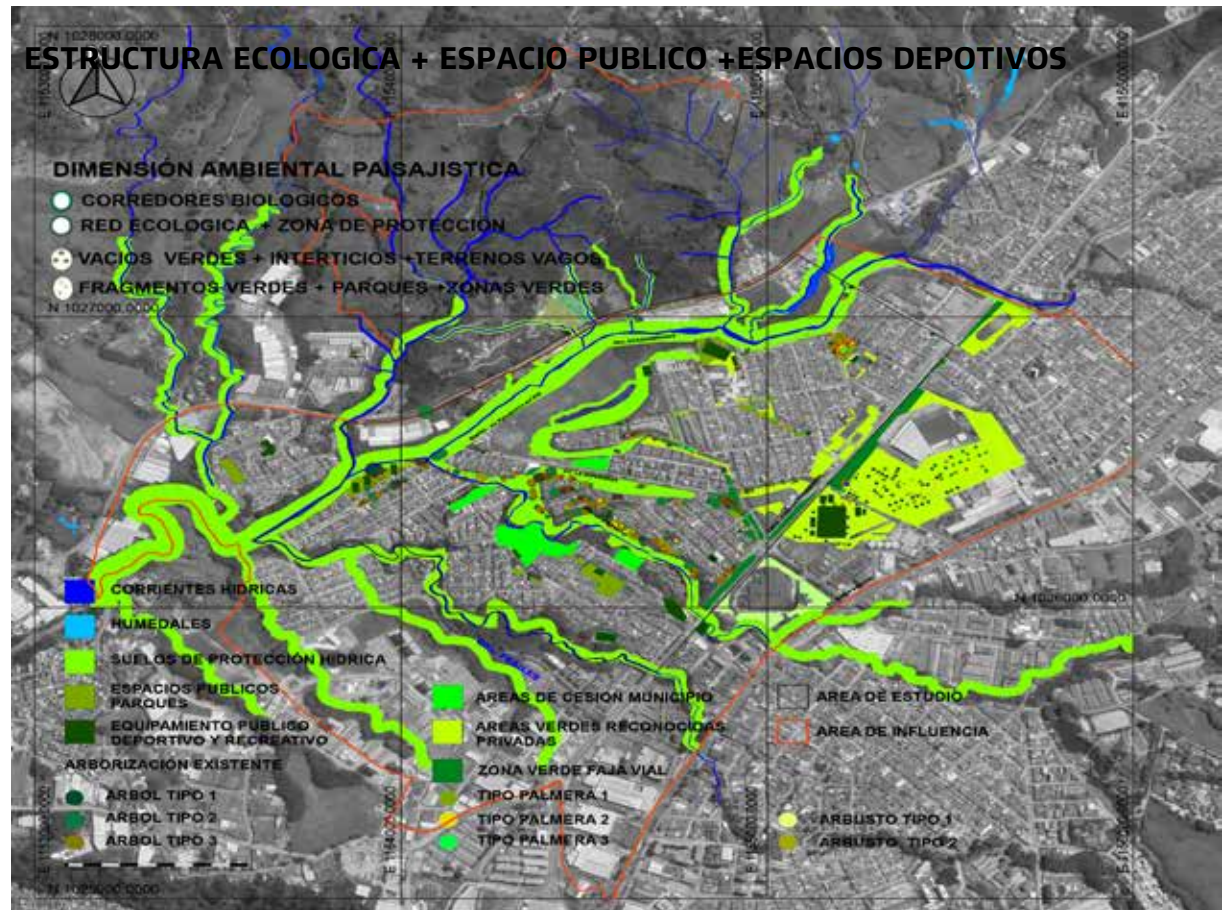
peatonal dentro el potencial de esas rondas, o incluso como propiciadoras de movilidad alternativa, pudiendo convertirse en una infraestructura mas de la ciudad, una infraestructura no solo ambiental.

Identificación de áreas o terrenos vacíos verdes, así como de áreas de cesión del municipio, que permitan la creación de jardines, parques y bosques urbanos, cualificados y dotados, permitiendo así su incorporación a la red de espacios públicos del municipio.

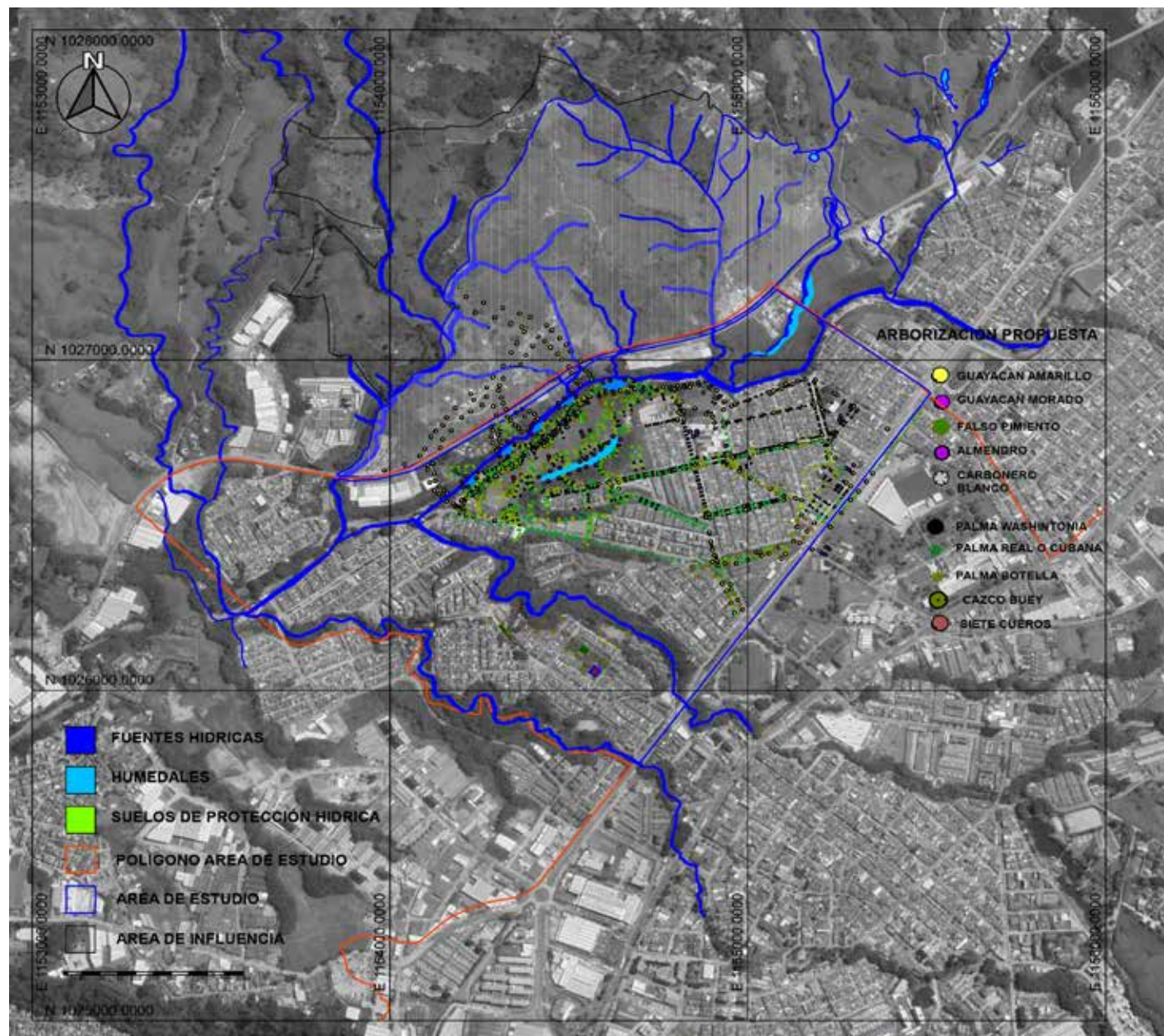
C. Fragmentos verdes-Parques- Zonas verdes ticulación de espacios públicos y escenarios recreo -deportivos- la red ecológica principal

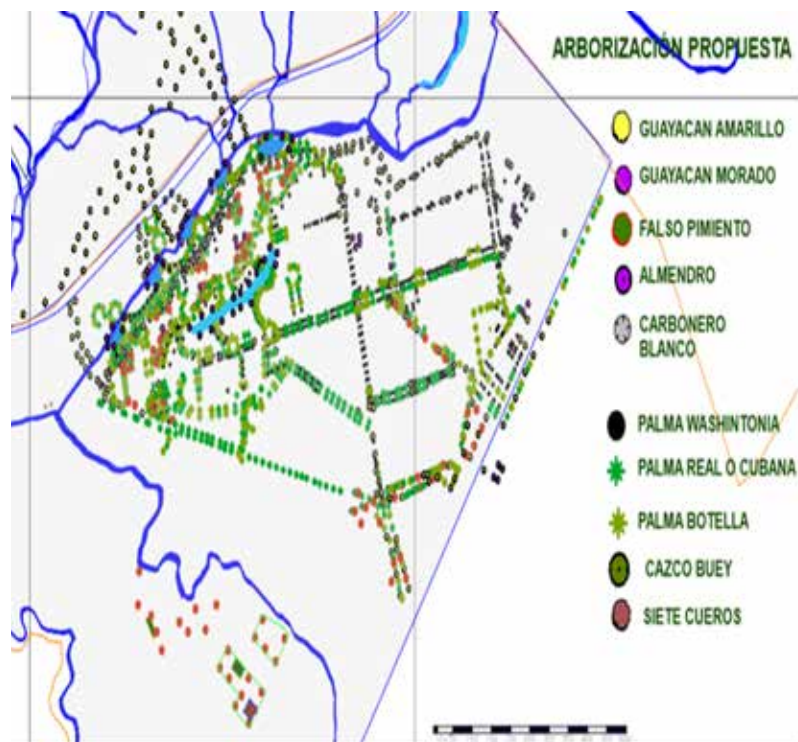


Articulación de los espacios poli funcionales, de recreación activa y pasiva – con los equipamiento colectivo de ciudad ya que representan un punto de encuentro.



Implementación de circuitos ciclísticos articulados con equipamientos regionales y sistemas ecológicos – ambientales. La bicicleta es un medio alternativo que puede mejorar la conectividad del territorio con bajo impacto sobre el medio ambiente. Requiere de una infraestructura apropiada que articule trayectos funcionales, para que realmente se convierta en un modo de transporte. Se propone entonces, la creación de circuitos ciclísticos que interrelacionen sistemas ambientales (parques, rondas hídricas, zonas de reserva, etc) y equipamientos de carácter regional que presten servicios a la población metropolitana. Estos circuitos ciclísticos deben convertirse en opciones de desplazamiento de la población para ir al trabajo, al estudio, recreación, etc. Deben contener diseños arquitectónicos y paisajísticos que involucren arborización, señalización y equipamientos complementarios, tales como parqueaderos





PROPUESTA TABLA DE ARBORIZACION							
NOMBRE COMUN	NOMBRE CIENTIFICO	SILUETA	FOLIAJE	RADIO	DISTANCIA DE SIEMBRA	CANTIDAD	
PALMA DE ACEITE AFRICANA	Elaeis guineensis (ó) <i>Alfonsia oleifera</i>			3	4	8	1.50-2.00
PALMA REAL O CUBANA	<i>Roystonea regia</i>			2-2.50	3-4		1.50-2.00
ARBOL DEL VIAJERO	<i>Revenala madagascariensis</i>			2	4-5	5	1.50-3.00
PALMA BOTELLA	<i>Roystonea regia</i>			2.5	5	3	1.50-3.00
PALMA DE COCO	<i>Cocos nucifera</i>			2	4-5	9	1.50-2.00
PALMA DE COROZO PALMA DE CUESCO	<i>Sheelea spp</i>			2.5	5	6	1.50-3.00
CARBONERO ENEANO	<i>Calliandra carbonaria</i>			15	20	6	1.00
JAZMIN DE NOCHE	<i>Posoqueria longifolia</i>						0.50-0.90
FRANCESINAS	<i>Brunfelsia ganciflora</i>			0.90-1.20	0.50-0.90	100	
SAN JUAQUIN	<i>Hibiscus spp</i>						0.90-1.00
GUAYACAN AMARILLO	<i>Tabebuia serratifolia</i> <i>Tabebuia chrysantia</i>			5-6	6	6	1.50-2.00
CASCO DE BUEY	<i>Bahuvia purpúrea l.</i>			5	6-8	9	2.50-3.00
ALMENDRO	<i>Terminalia catappa</i>			6	10	1	1.50-3.00
ACACIA AMARILLA ACACIA RUBINIA	<i>Caesalpinia peltophoroides</i>			7.50	6-7	9	2.00-3.00

ESTRATEGIAS

Estrategia Movilidad Sostenible

E. Generación de circuitos (pública- Privada y de transporte de carga) (CIRTUR, CIRVIAL-AMES-RIMPAL)

Se priorizará el transporte público sobre otros modos de transporte.

F. **Medios alternativos de transporte**

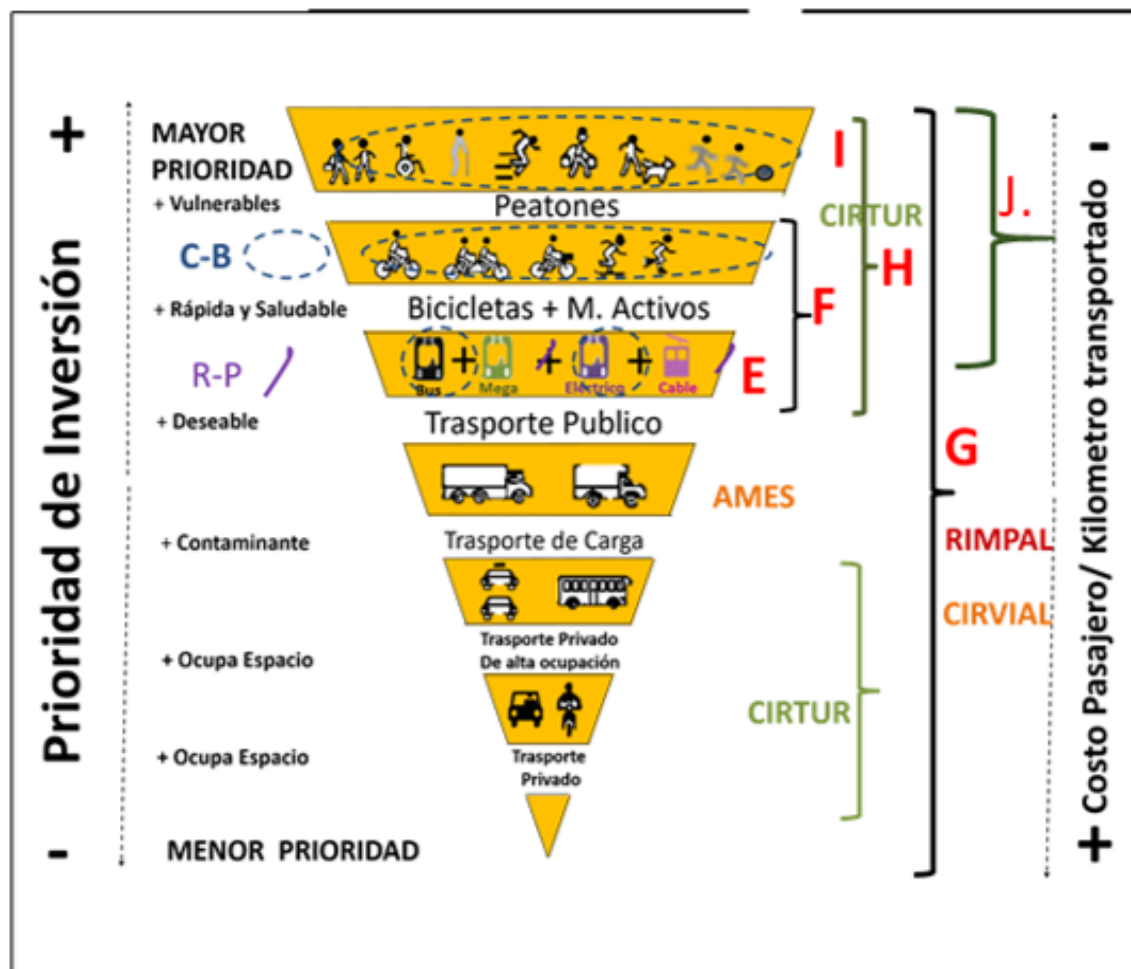
Que propendan por mejorar la conectividad y la movilidad en el territorio.

G. **Integración de los modos de transporte.**

Articularán los modos de transporte para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad.

H. **Conectividad Ecológica Funcional y Estructural**

I. **El peatón será la primera prioridad**





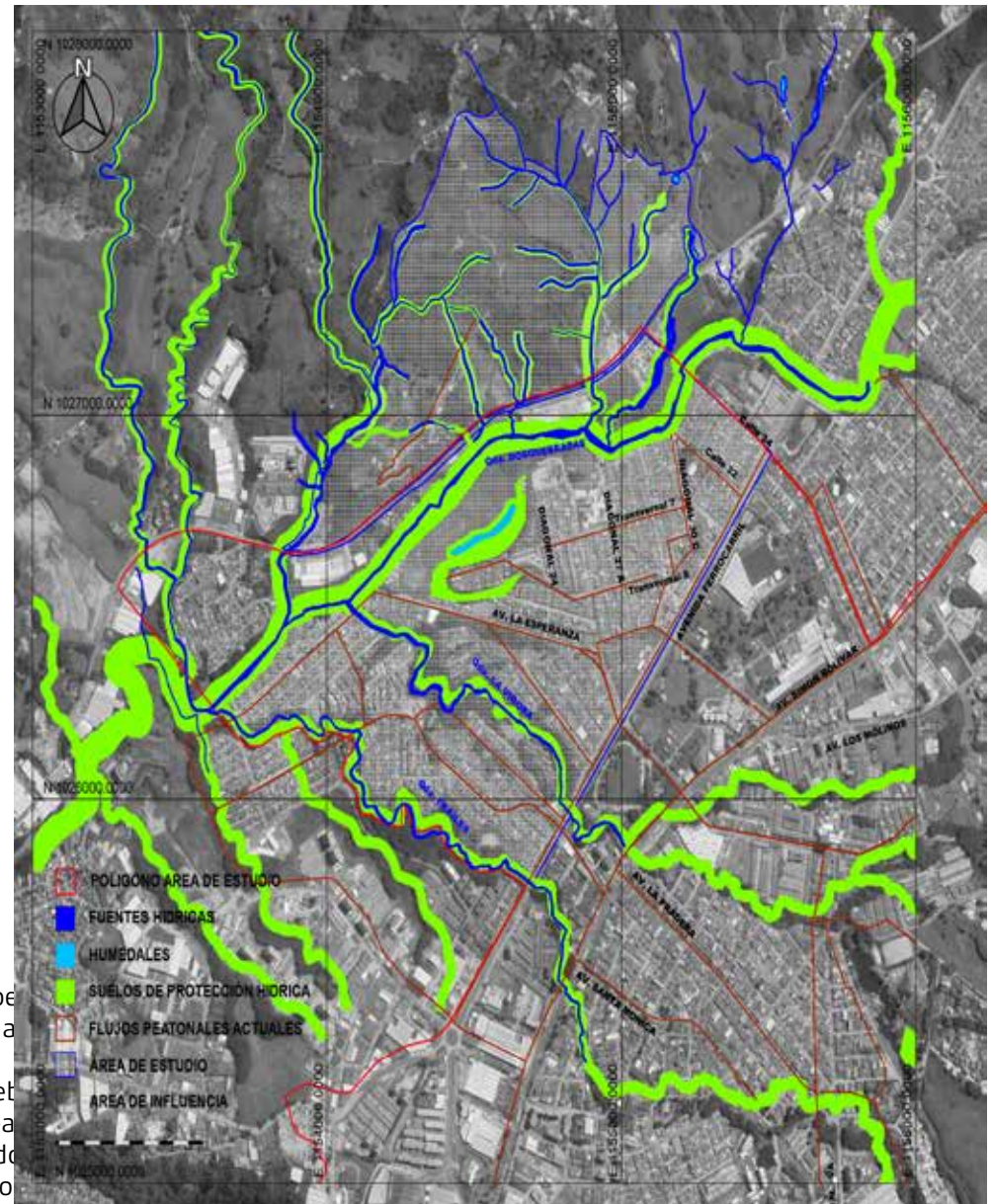
Medios alternativos de transporte Que propendan por mejorar la conectividad y la movilidad en el territorio.

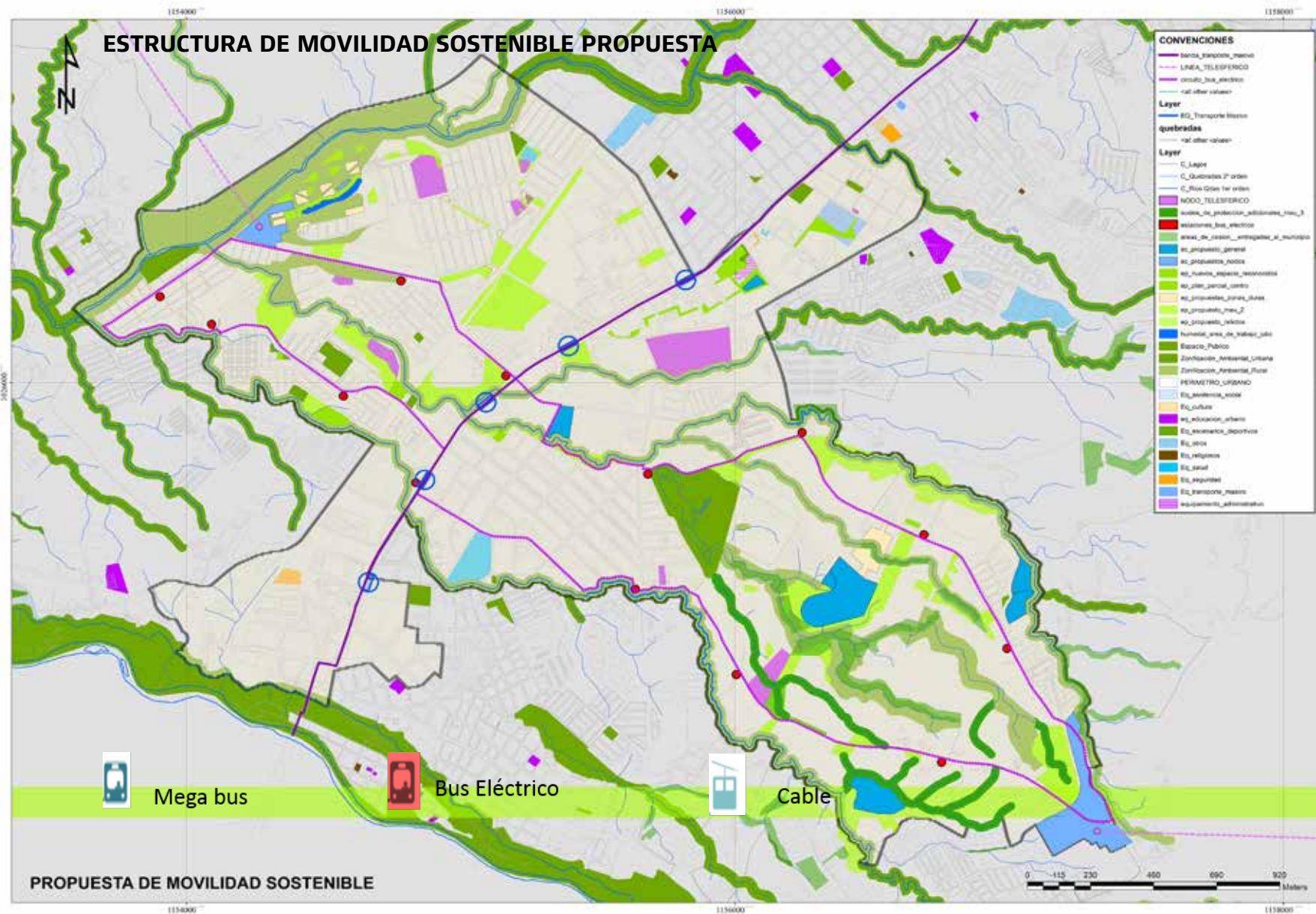
El desplazamiento peatonal es también otro medio alternativo para la conectividad del territorio, especialmente, en aquellos lugares de alta densidad de público, como los centros históricos, de negocios, de grandes comercios

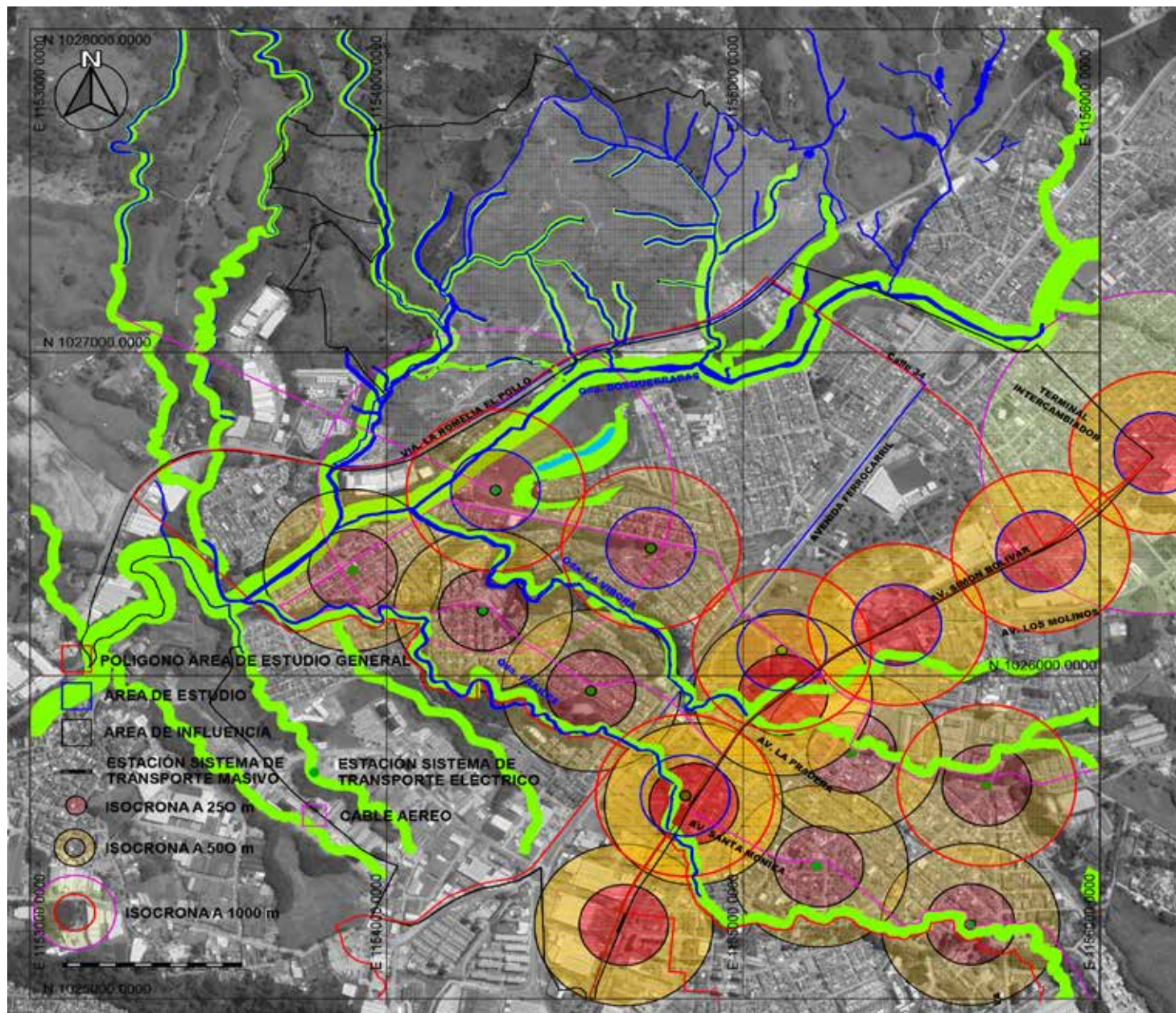
Deben concebirse como una combinación de redes superpuestas de calles peatonales y vehiculares, en donde coexista, de forma organizada, el tráfico motorizado y no motorizado en el sector en donde se implanten. Para ello, se deben crear áreas de 30 km/h de velocidad máxima, o la implantación de 'áreas de coexistencia de tráficos', con limitaciones de velocidad estrictas, en las que se invierten las prioridades de diseño y función de la vía en favor de los modos no motorizados

- Su trazado debe adaptarse a la estructura de la ciudad.
- Su orientación debe ser consecuencia de los puntos de partida y llegada de la circulación de peatones
- En los puntos de cruce con el tráfico vehicular, deben tener prioridad los peatones. Los vehículos sólo la tendrían en vías rápidas.
- El tráfico vehicular no debe eliminarse totalmente de las calles peatonales. Se debe permitir el acceso a predios, así como el cargue y descargue de mercancías. Sin embargo, no debe permitirse parqueaderos sobre las vías peatonales.

- Se debe ve para la
- Se de lidad pea ba siendo vida a lo

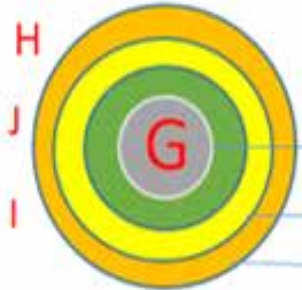
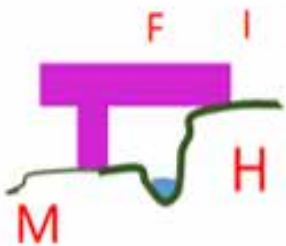
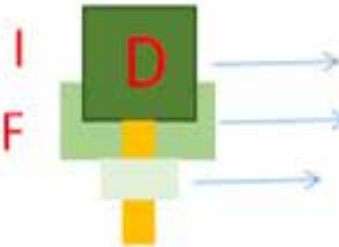




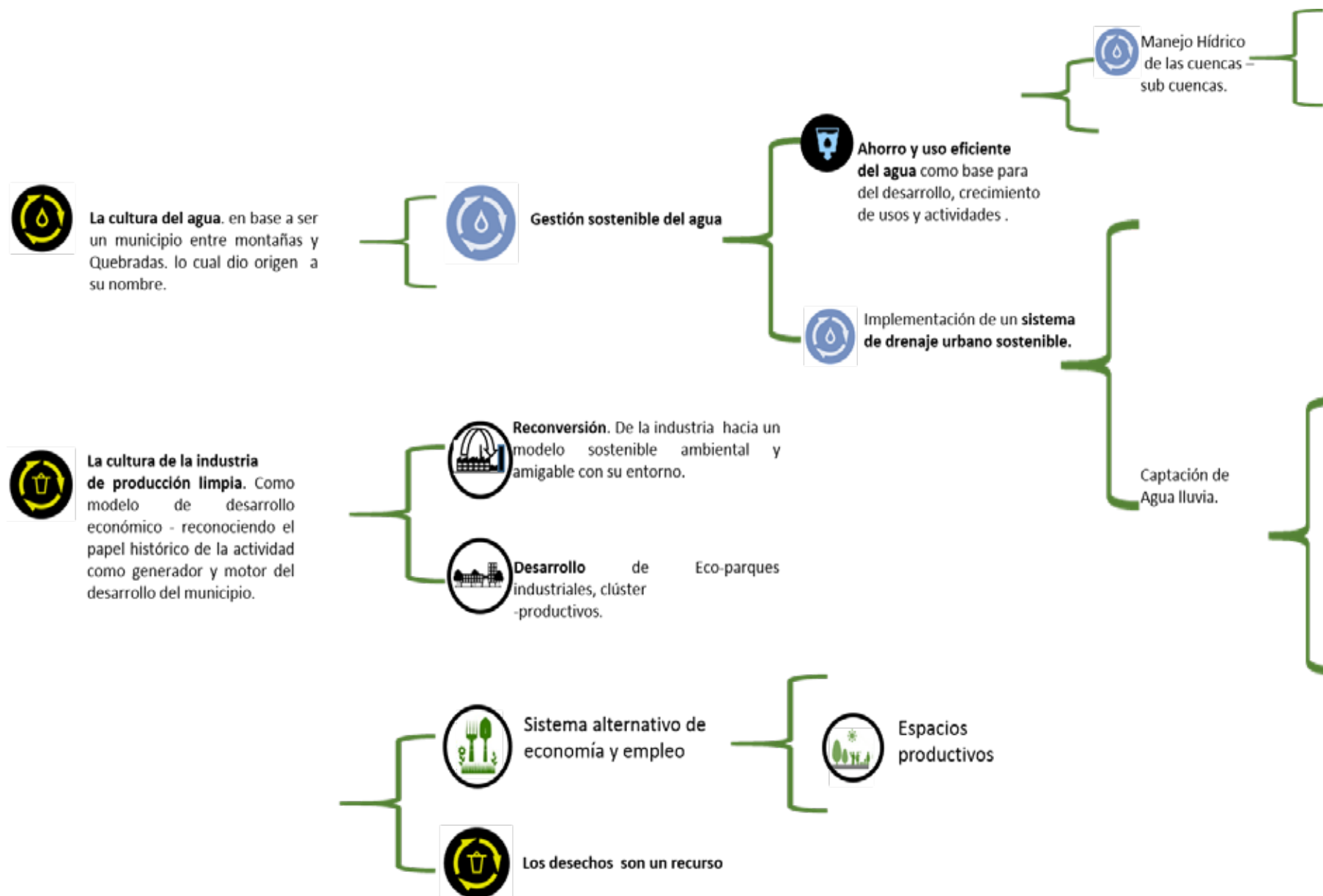


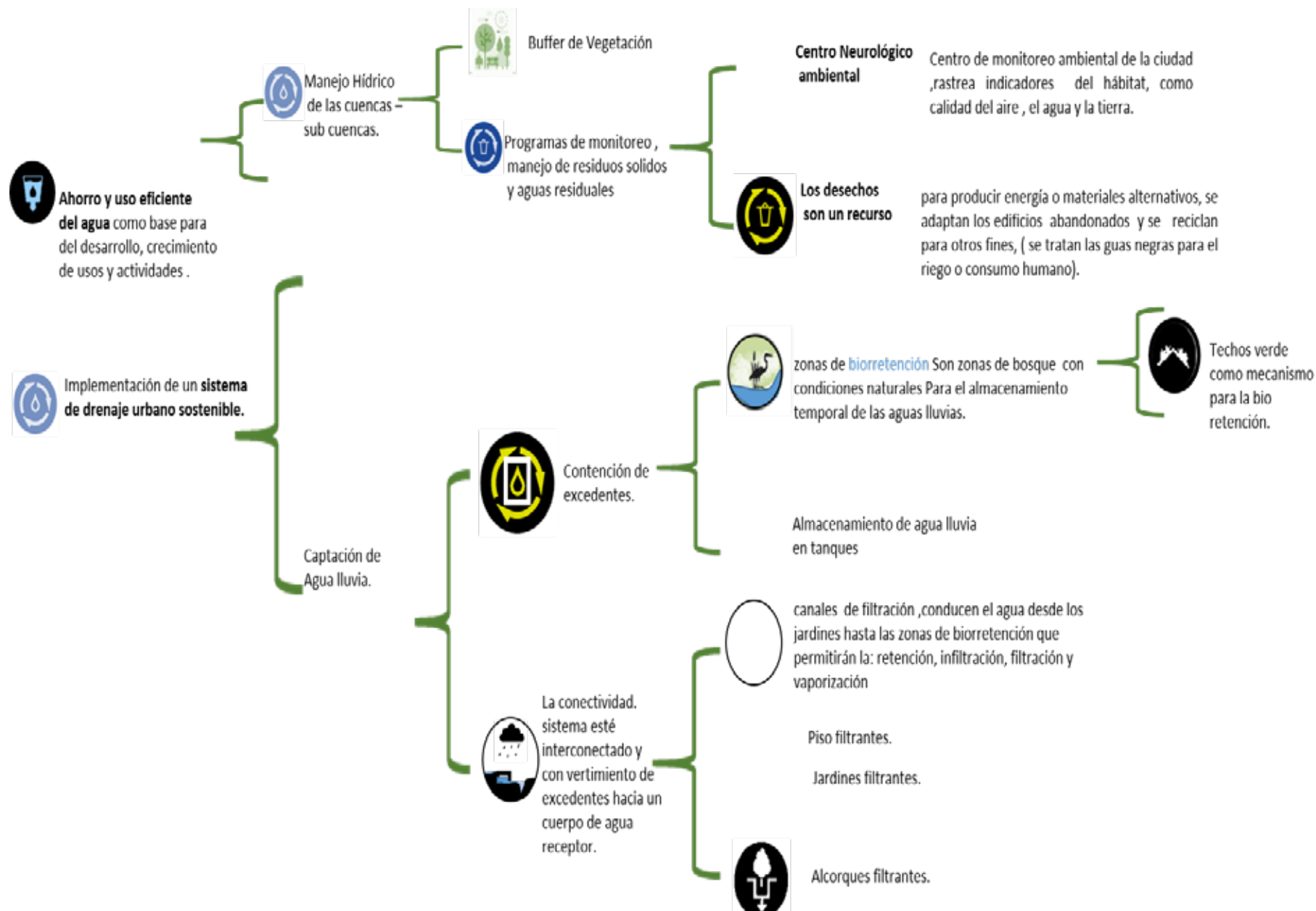
resignificación de paisajes fragmentados

ESTRATEGIAS

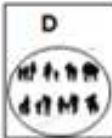
Dimensión	URBANÍSTICOS Y FUNCIONALES	Estrategia	Propuesta
Conectores	Infraestructura , que permite enlazar y articular – los diferentes tipos de Movilidad . (peatonal-ciclo ruta-Carga-privada).	Vías	
Interconectores	Infraestructura o equipamiento, que permite que la energía fluya entre distintas redes - circuitos Dispositivo que conecta –equipamiento +espacio publico a través de conectar Flujos (peatonales + ciclo rutas.)	Quebradas – zonas de protección	
Pasadores-Bisagras	Infraestructura o equipamiento, que permite la articulación De los espacios públicos- (contemplación-recreativa-deportiva equipamientos.)	Espacios públicos + vía+ equipamiento	



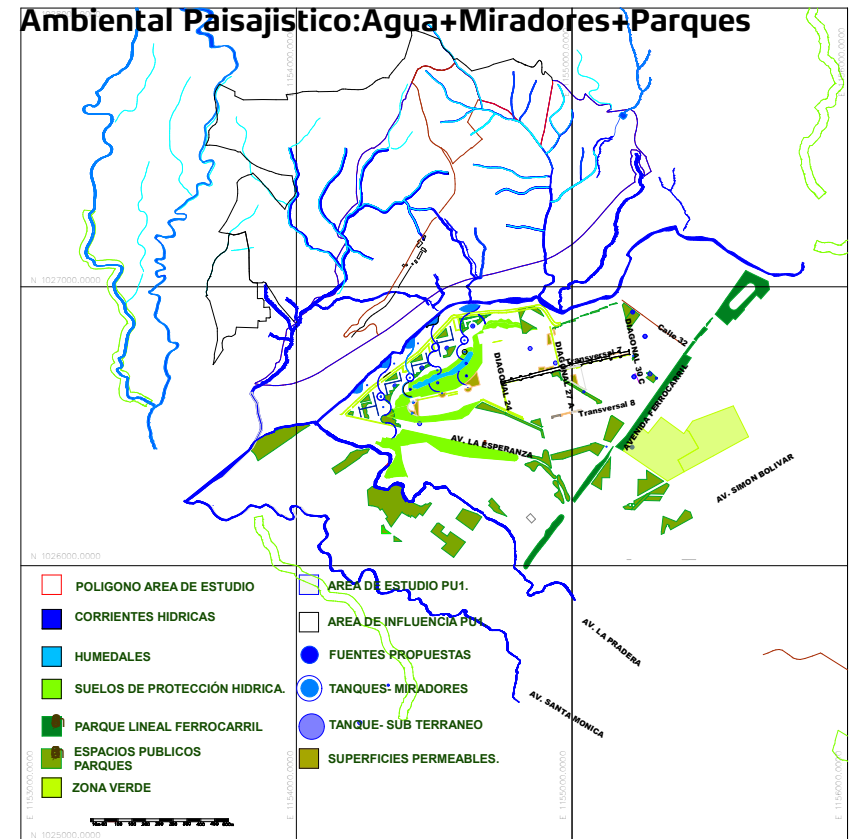
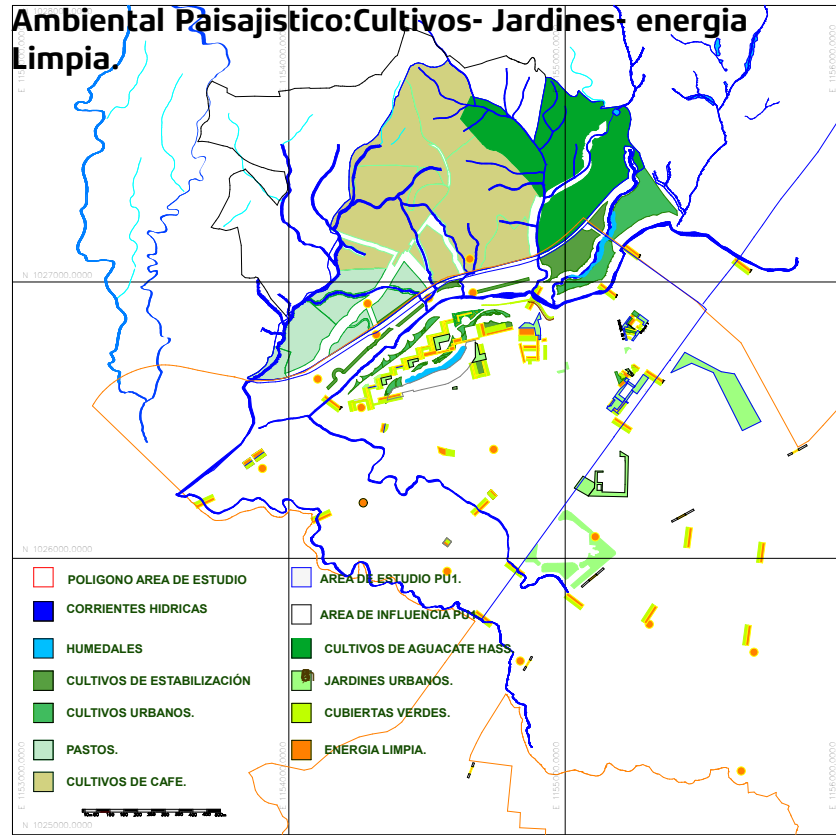




PRINCIPIOS DE LA PIEZA URBANA

	Principios	Concepto	Descripción
	A. Proximidad, concentración y compactación de actividades	"A Menor distancia, menor tiempo"	Disponer en radios menores, de servicios-equipamientos colectivos, vivienda, empleo y recreación Estimulado así la movilidad sostenible e eficiente , reducir la congestión vehicular.
	B. Alta densidad y variedad tipológica edificatoria	"Transformación urbana y edificatoria"	Exploración y estudio de nuevas y complejas formas de adaptar el programa arquitectónico y urbanístico. Reducir la presión sobre suelo vacante (urbano o rural).
	C. "Mayor proporción de espacio libre".	"Fusión de Proximidad + alta densidad" "Liberación del espacio"	Aumento de la densidad poblacional y de la superficie habitable en altura solo se debe dar cuando haya una reducción de los índices de ocupación, obteniendo Una mayor superficie de espacio público, incremento de manera natural de los niveles de iluminación y ventilación.
	D. "Mezcla de grupos sociales".	"Valor de la mezcla: la diversidad".	Concentración y aproximación de actividades + estrategias para atraer y gestionar la inclusión y participación de grupos sociales heterogéneos , extender los beneficios de los procesos de recomposición del tejido urbano en la ciudad consolidada.
	E. "Adaptación a la incertidumbre".	"La mutación y el cambio".	Considerar las lógicas y particularidades de las diferentes capas sociales, económicas y ambientales que compone la ciudad consolidada y su futuro desarrollo, Adaptabilidad de edificación y programa.
	F. "Disminución del uso del vehículo".	"El peatón será la prioridad".	Incrementar el uso de transporte público y favorecer la movilidad alternativa y principalmente al peatón







URBANO FUNCIONAL



Edificios flexibles

Interiores modulares se pueden intercambiar para otros usos (Mutaciones) según condiciones económicas o innovaciones.



BARRIOS COMPACTOS

Los edificios de uso mixto (híbridos) ofrecen variedad de servicios a pie desde la casa o el lugar de trabajo.

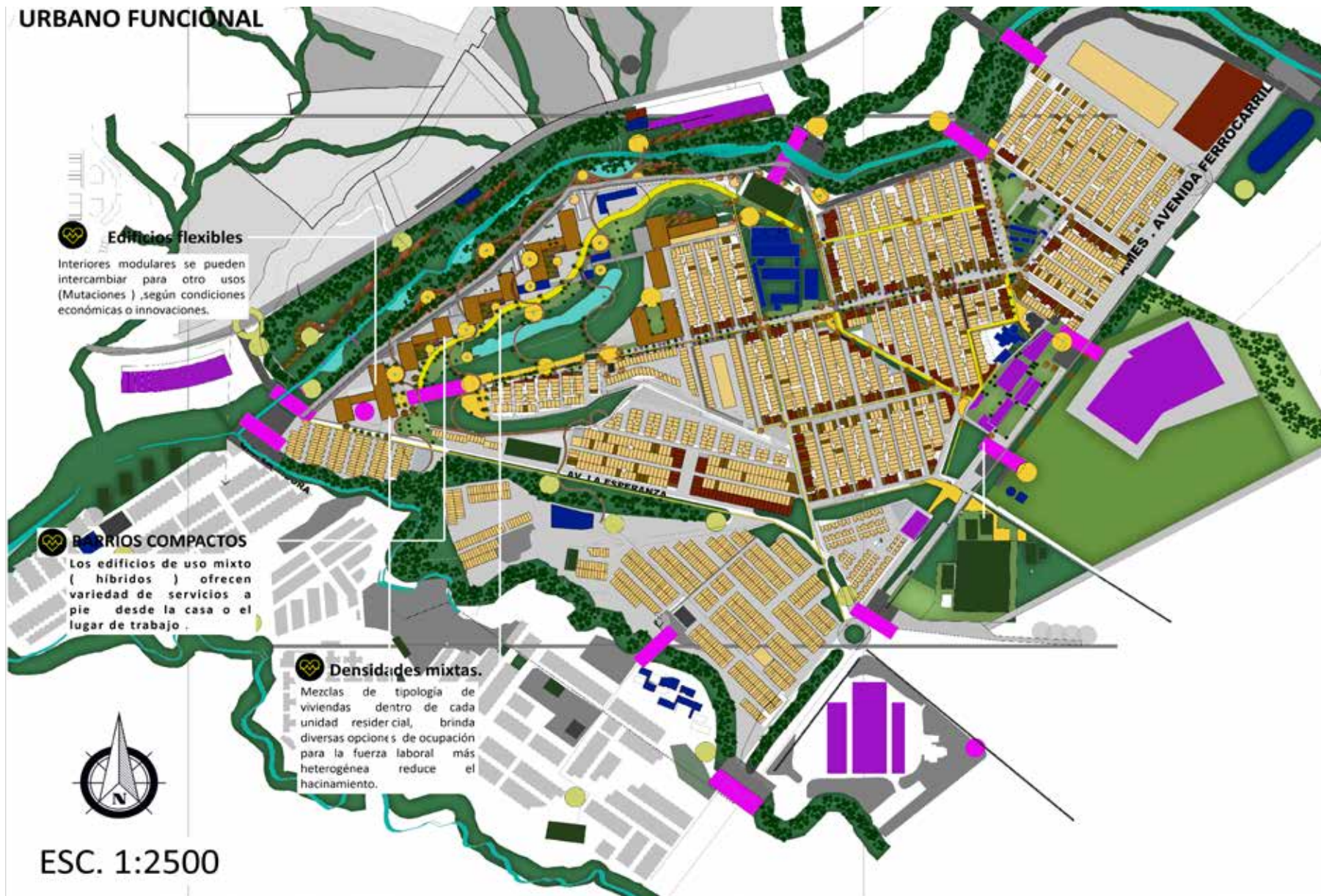


Densidades mixtas.

Mezclas de tipología de viviendas dentro de cada unidad residencial, brinda diversas opciones de ocupación para la fuerza laboral más heterogénea reduce el hacinamiento.

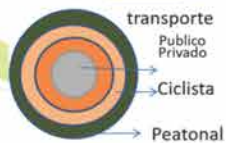


ESC. 1:2500

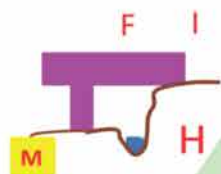




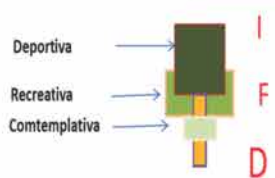
DIMENSIÓN URBANÍSTICA FUNCIONAL



Conectores.



Inteconectores



Pasadores - bisagras

CIRVIAL. (V. LA ROMELIA EL POLLO)

RIMPAL. Via Paisajística del RIO



- Áreas Fore Protectoras hídricas.
- Parque Lin Recreativo
- Cultivo Es
- Equipamie Deportivo
- Franjas de
- Estación Transport
- Infraestr bus elec
- Estación Cable

ECONOMICO + SOCIAL + CULTURAL

MOVILIDAD SOSTENIBLE:

Asequible , segura , eficiente, conectada e interconectada. hay menos automóviles particulares y más espacios para los peatones.

Conectores

Los edificios se conectan en plantas superiores, reducir tiempos de traslado y congestión de calles .Se configuran en puertas urbanas .

Sin perdida de Agua

Se capta todo el agua pluvial posible y se emplea para abastecer los sistemas de riego y de agua potable de la ciudad + restauración de humedales.

Nodo de transporte social

Lugar centralizado en el cual convergen, las estaciones de los sistemas de transporte alternativos, (Bus eléctrico, teleférico, bici transporte, transporte publico y privado, son centros de actividad comercial y social.

Comunidad de viajeros

El centro de transporte se vuelven núcleos - nodo de la ciudad albergan otros usos, mercados, galerías, y eventos culturales.

Edificios flexibles

Interiores modulares se pueden intercambiar para otro usos (Mutaciones) ,según condiciones económicas o innovaciones.

Barrio autosuficiente

El barrio satisface la mayoría de las necesidades diarias sin rebasar los 10 minutos de recorrido a pie.

Distintos tipos de vivienda atraen a comunidades de ingresos mixtos , gente de todos los niveles socio económicos pueden vivir cerca del trabajo.

Alimentos

Practicas sostenibles en todo el ciclo de un producto, desde la producción , hasta la distribución. La mayoría de los productos se obtienen de la localidad.

Espacios para la Diversidad

Espacios para festividades y actos culturales, elementos importantes e indispensables para una ciudad cada vez más densa y poblada.

Apoyo a las pequeñas y medianas empresas

Abundan los espacios de trabajo colaborativos.

Interconectores de movilidad

Infraestructuras o equipamientos que permiten la conexión de diferentes flujos .(vehicular, peatonal, bicicletas).

Viejos Espacios - Nuevos usos

Renovar puede ser mas sostenible que construir de cero.(reciclar). Las antiguas instalaciones e equipamientos ,se convierten en espacios multifuncionales.

CULTURA :CIUDAD DENSA Y DIVERSA.

Se conserva su identidad y se potencia su vocación ,natural e industrial. la recreación y las artes entorno al recurso hídrico + ambiente ,refuerzan la identidad.

Centro Neurológico ambiental

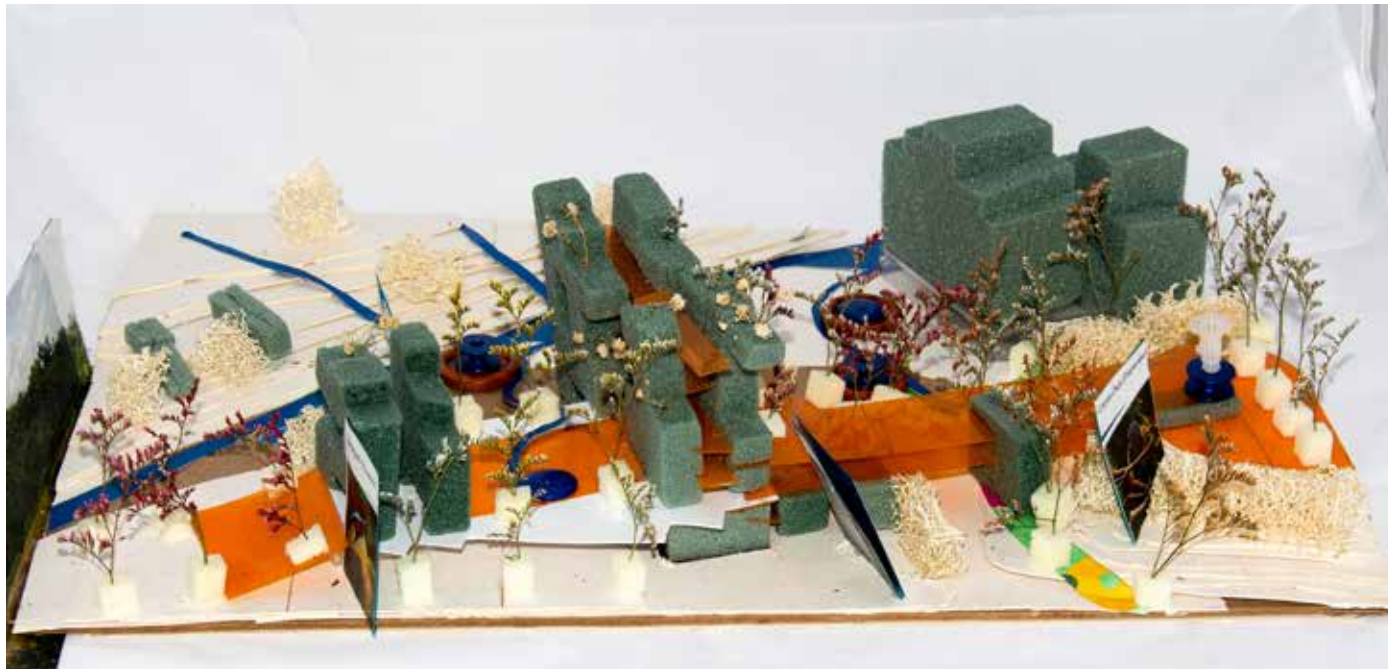
Centro de monitoreo ambiental de la ciudad ,rastrea indicadores del hábitat, como calidad del aire , el agua y la tierra.



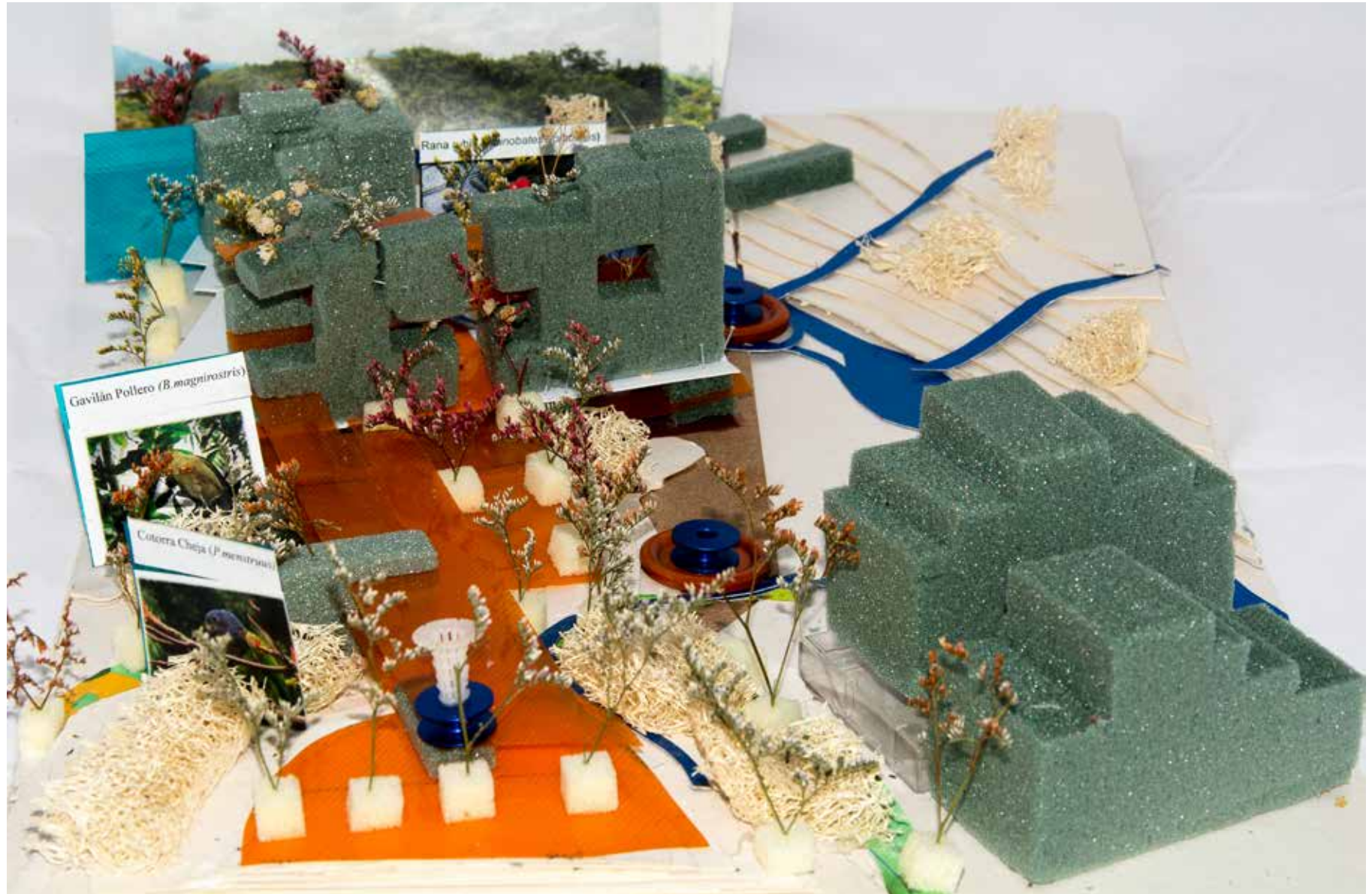
ESC. 1:2500

MAQUETA CONCEPTUAL PIEZA URBANA





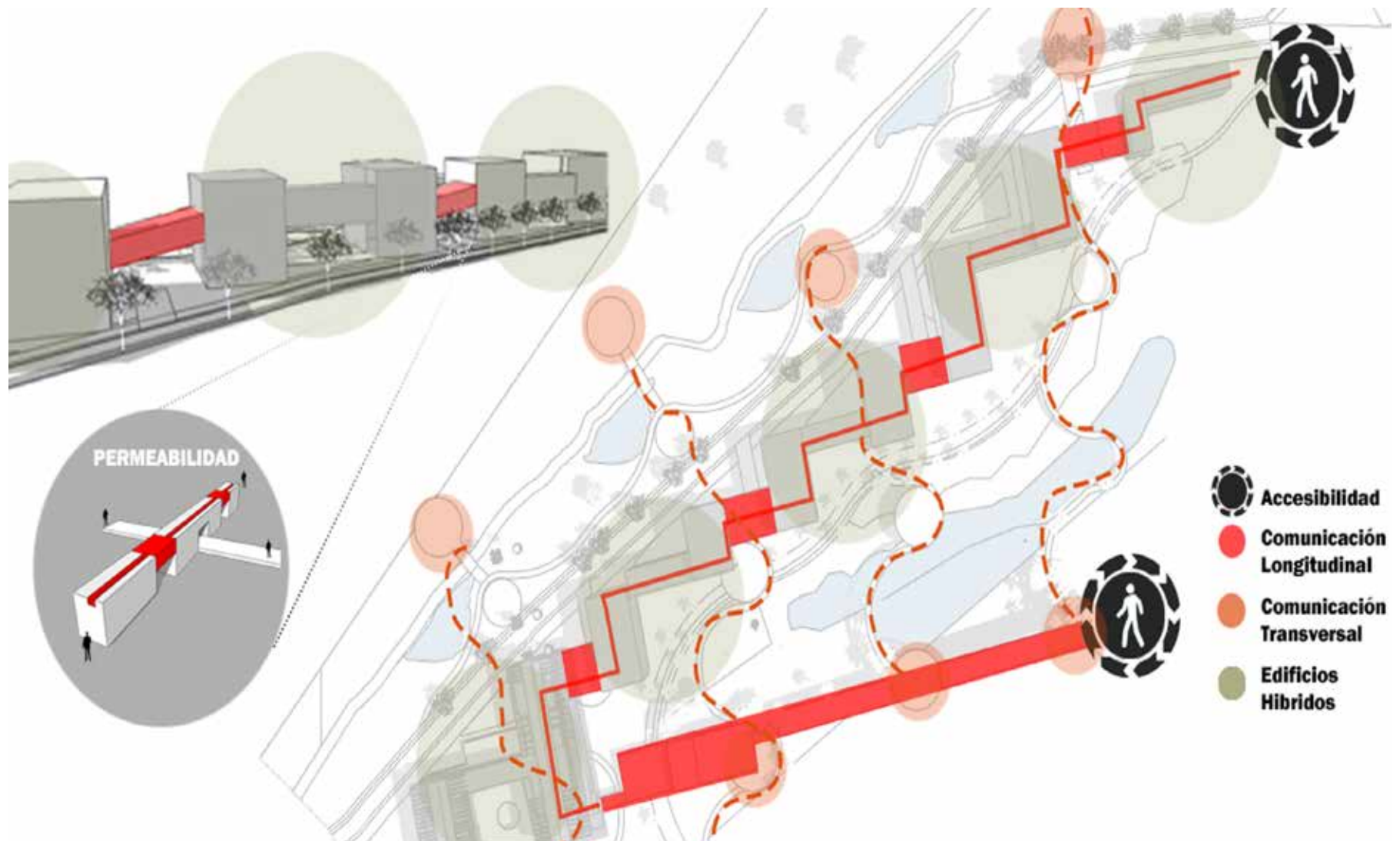
MAQUETA CONCEPTUAL PIEZA URBANA



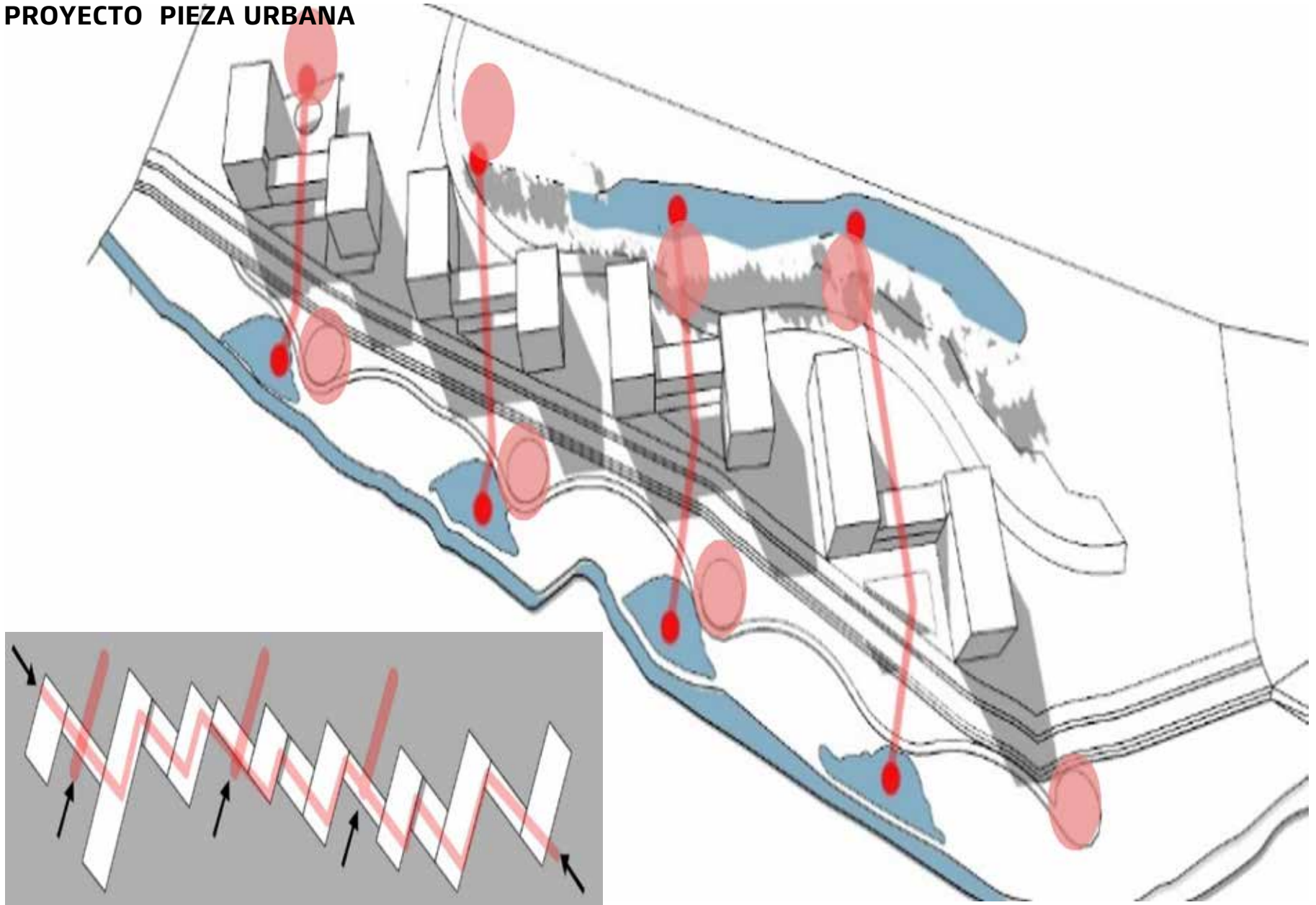
resignificación de paisajes fragmentados



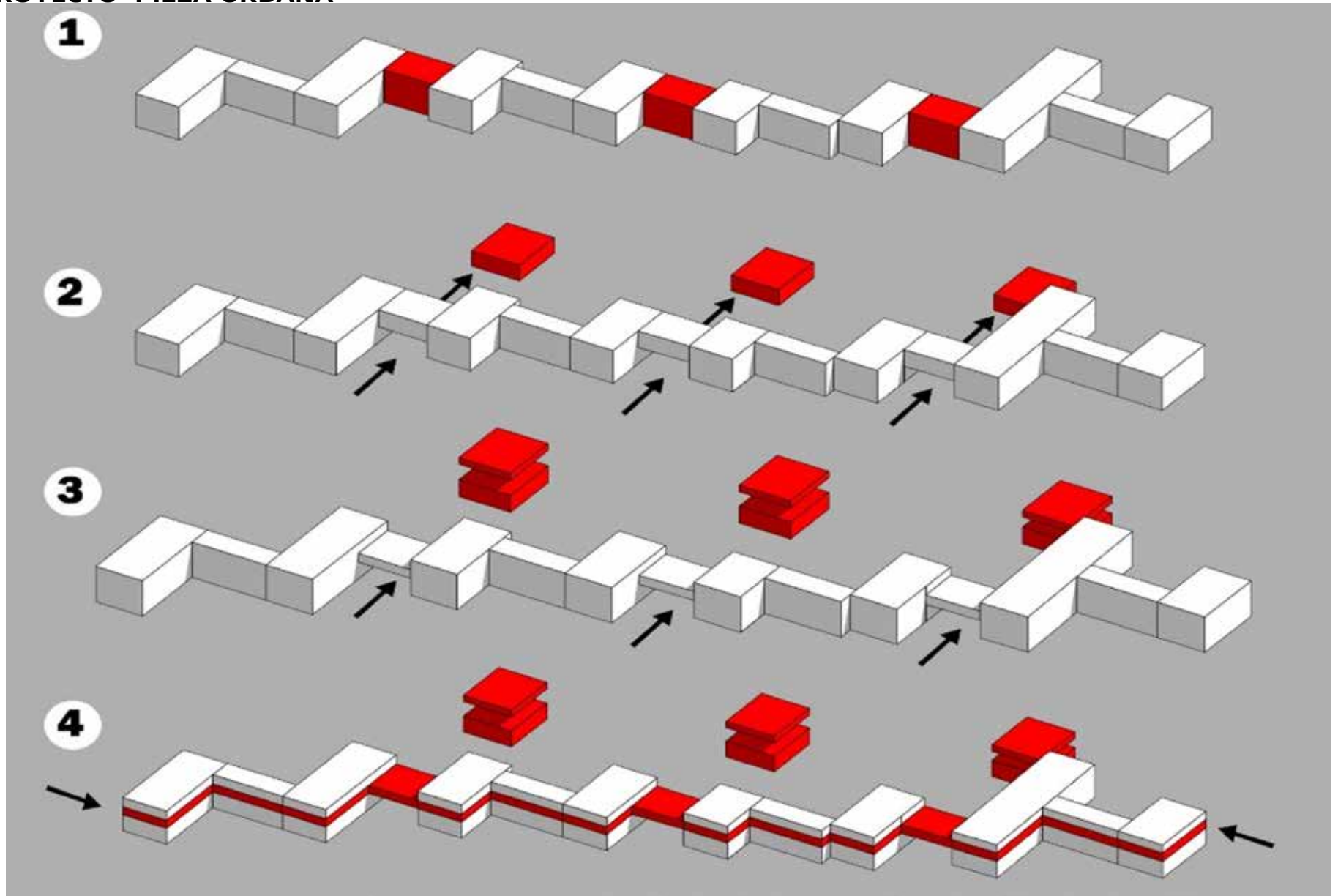
PROYECTO PIEZA URBANA



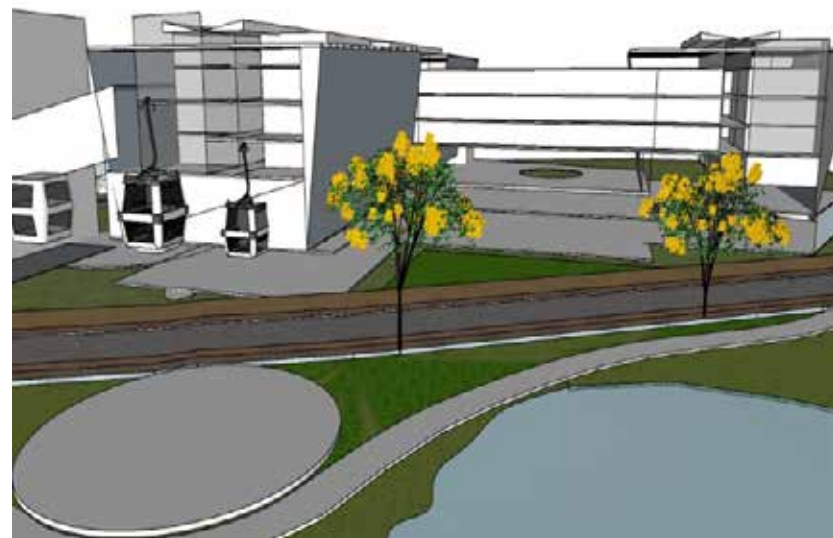
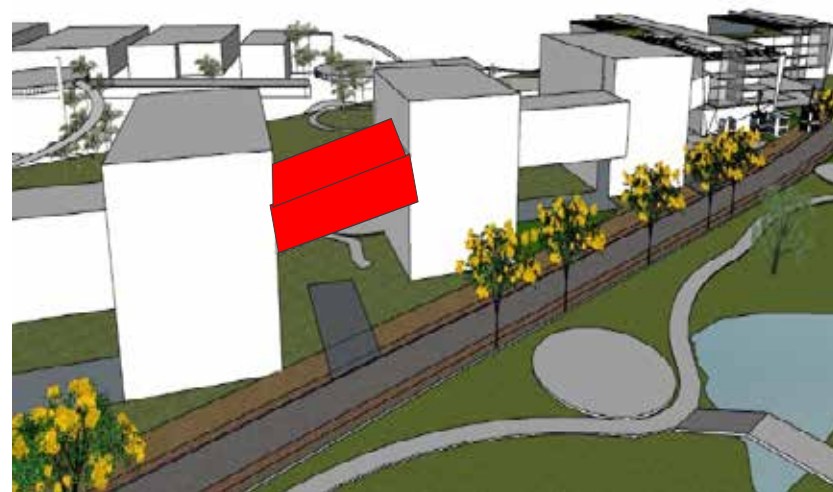
PROYECTO PIEZA URBANA



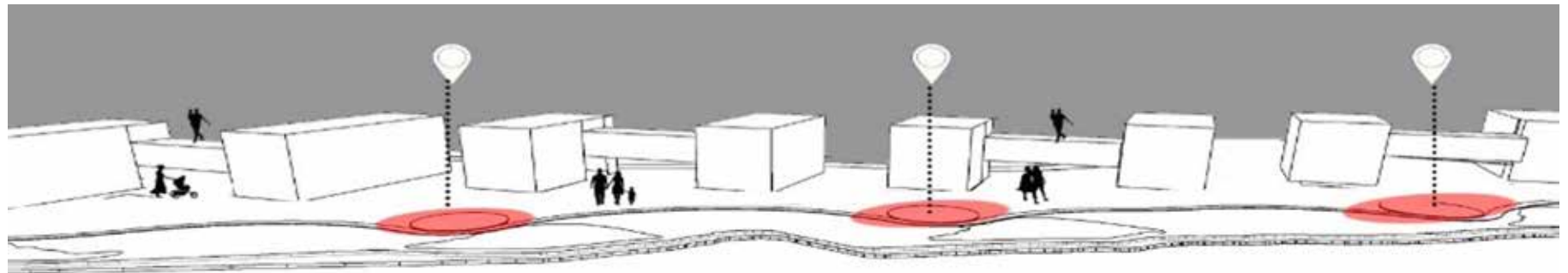
PROYECTO PIEZA URBANA



PROYECTO PIEZA URBANA

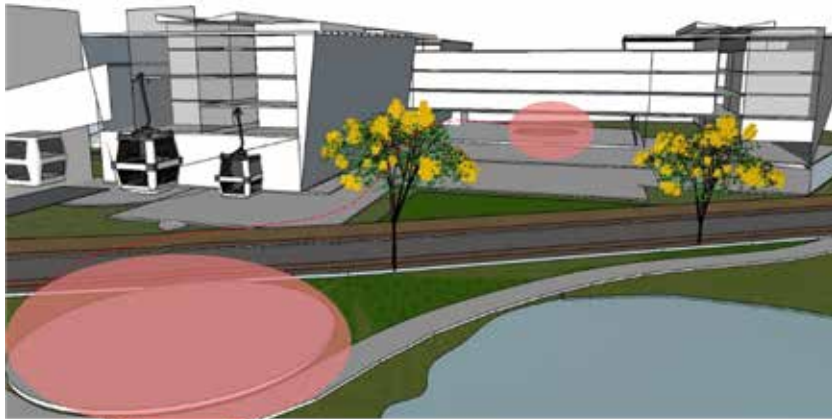


PROYECTO PIEZA URBANA

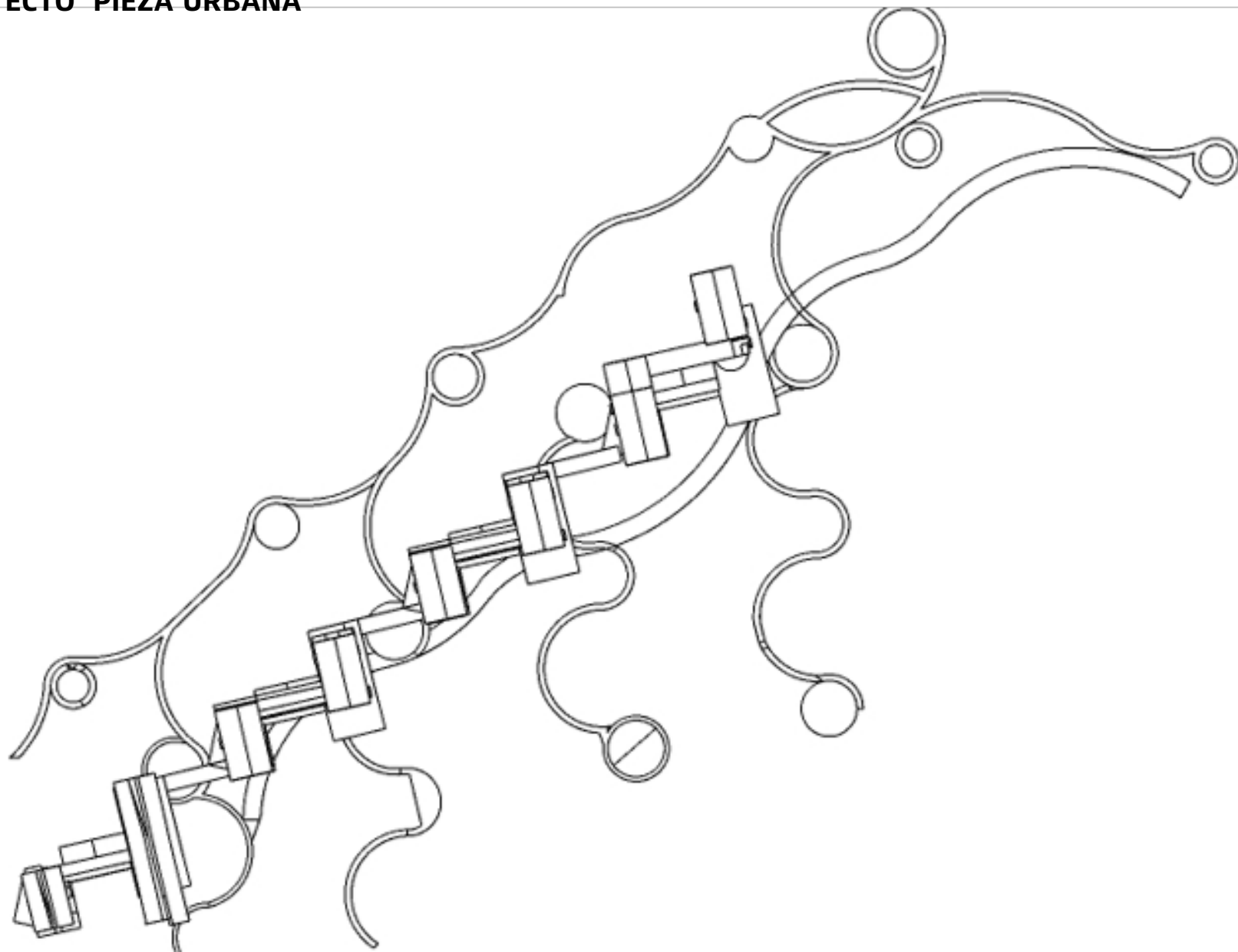


resignificación de paisajes fragmentados

PROYECTO PIEZA URBANA

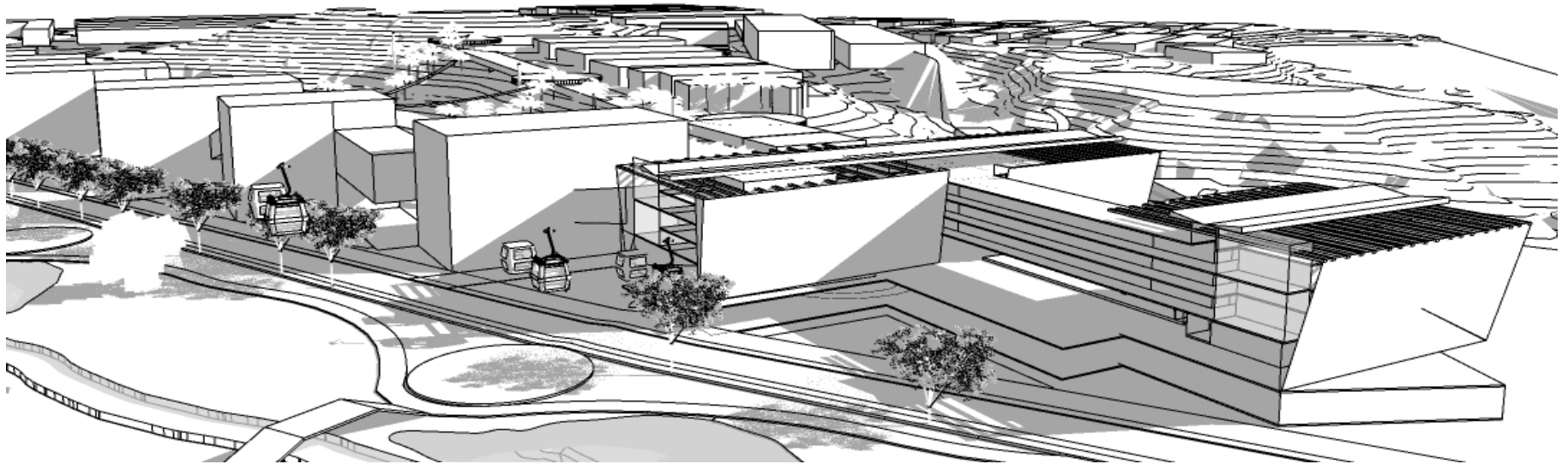
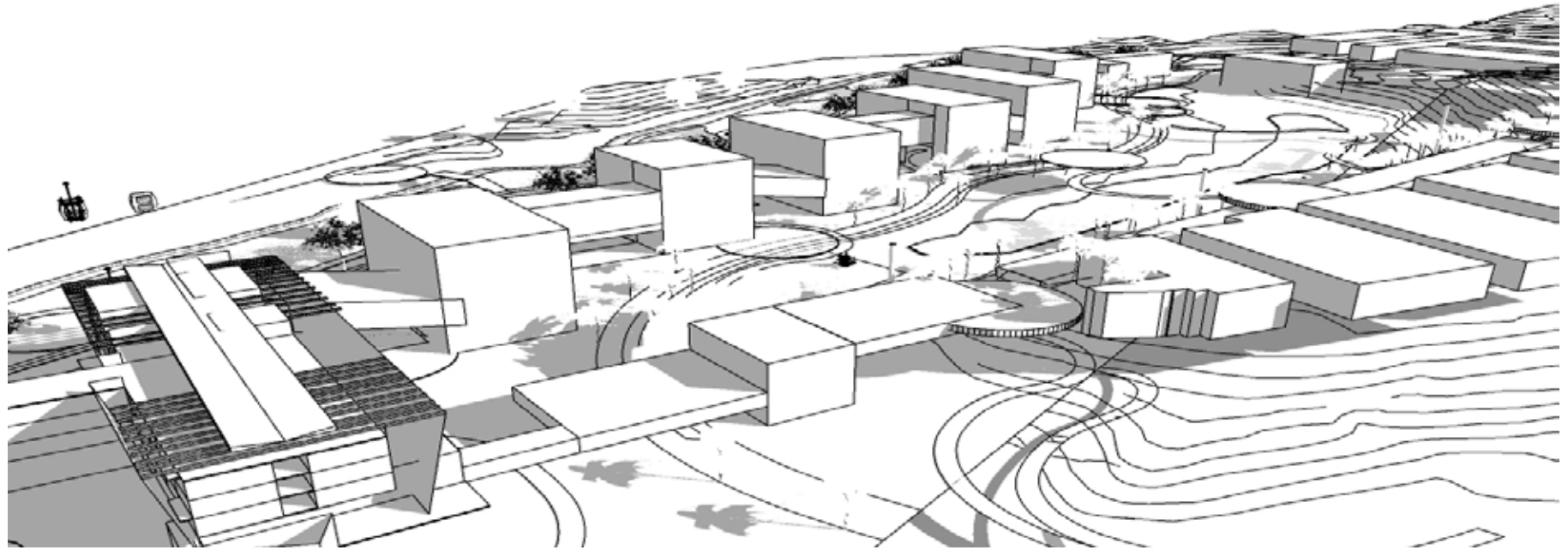


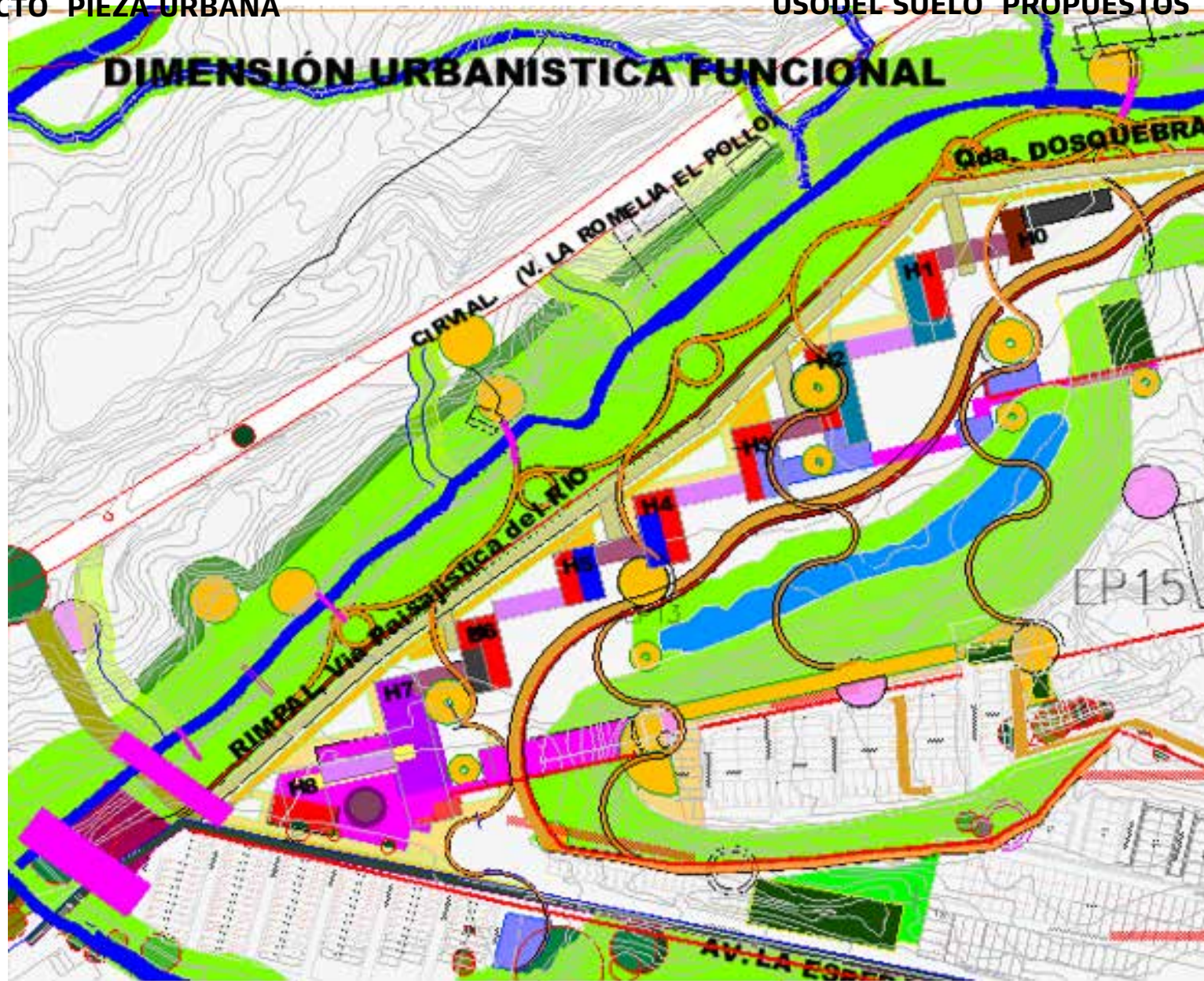
PROYECTO PIEZA URBANA



PROYECTO PIEZA URBANA

resignificación de paisajes fragmentados





PROYECTO PIEZA URBANA



PROYECTO PIEZA URBANA



resignificación de paisajes fragmentados

PROYECTO PIEZA URBANA



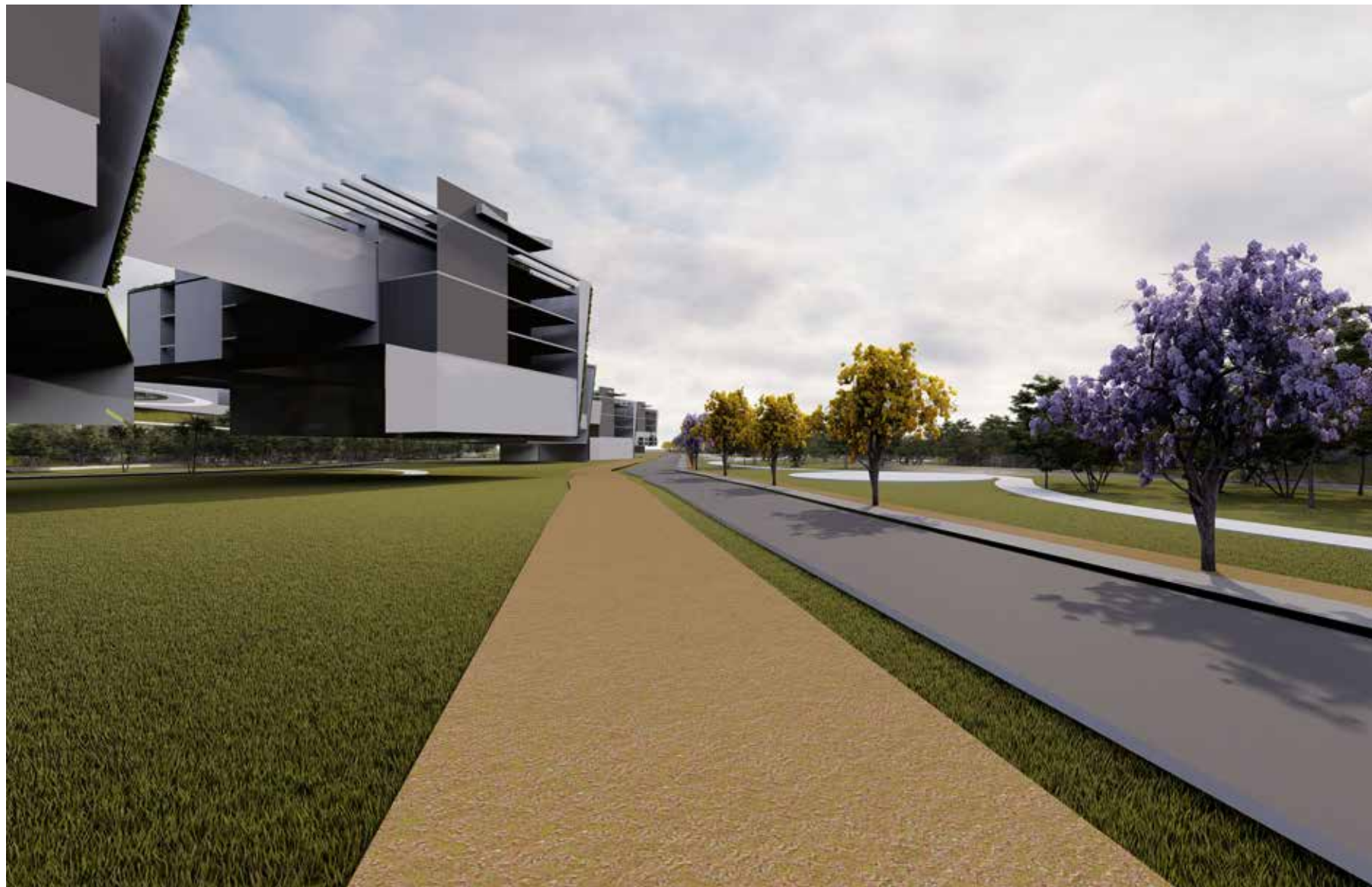
PROYECTO PIEZA URBANA



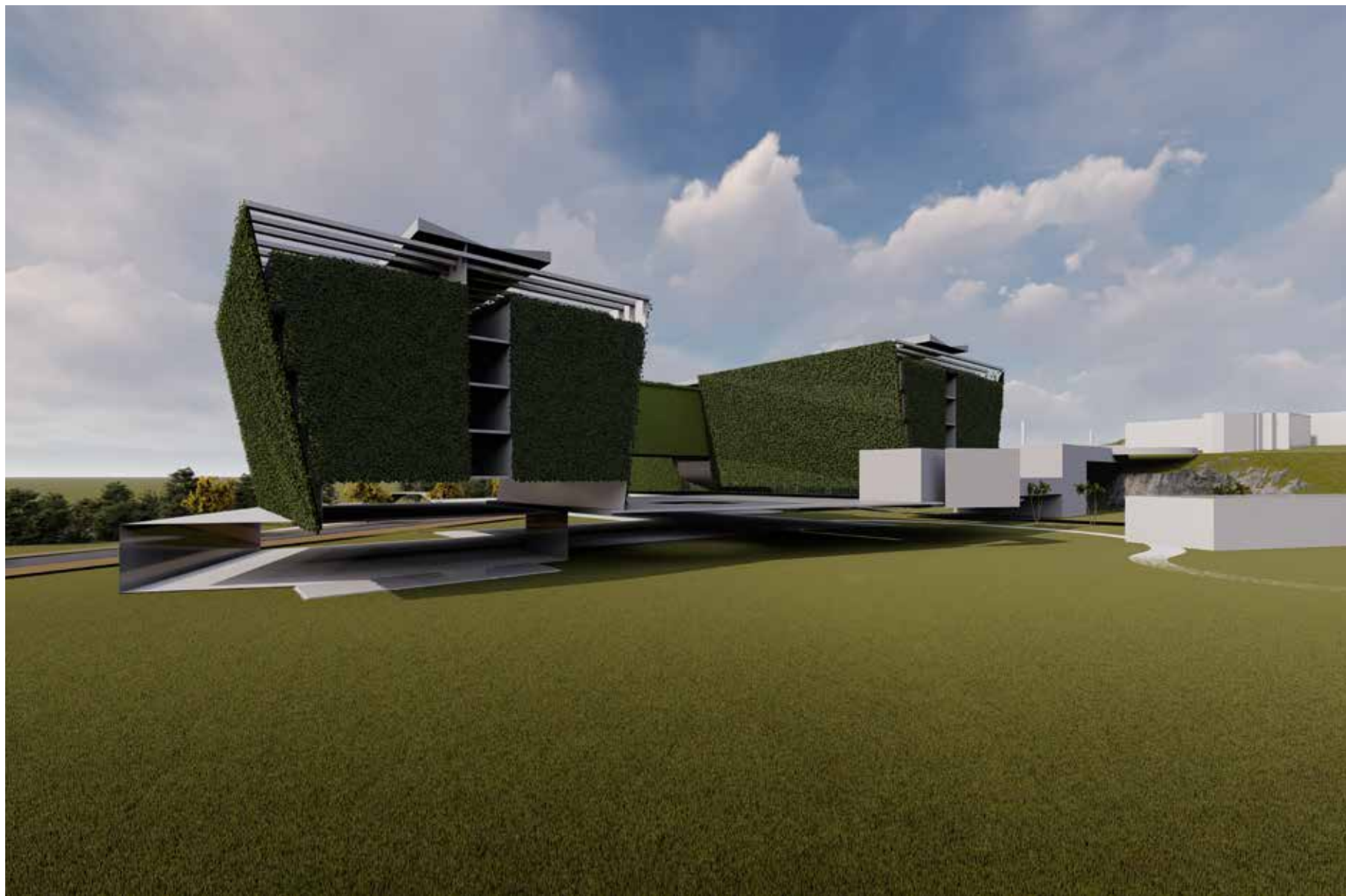
resignificación de paisajes fragmentados

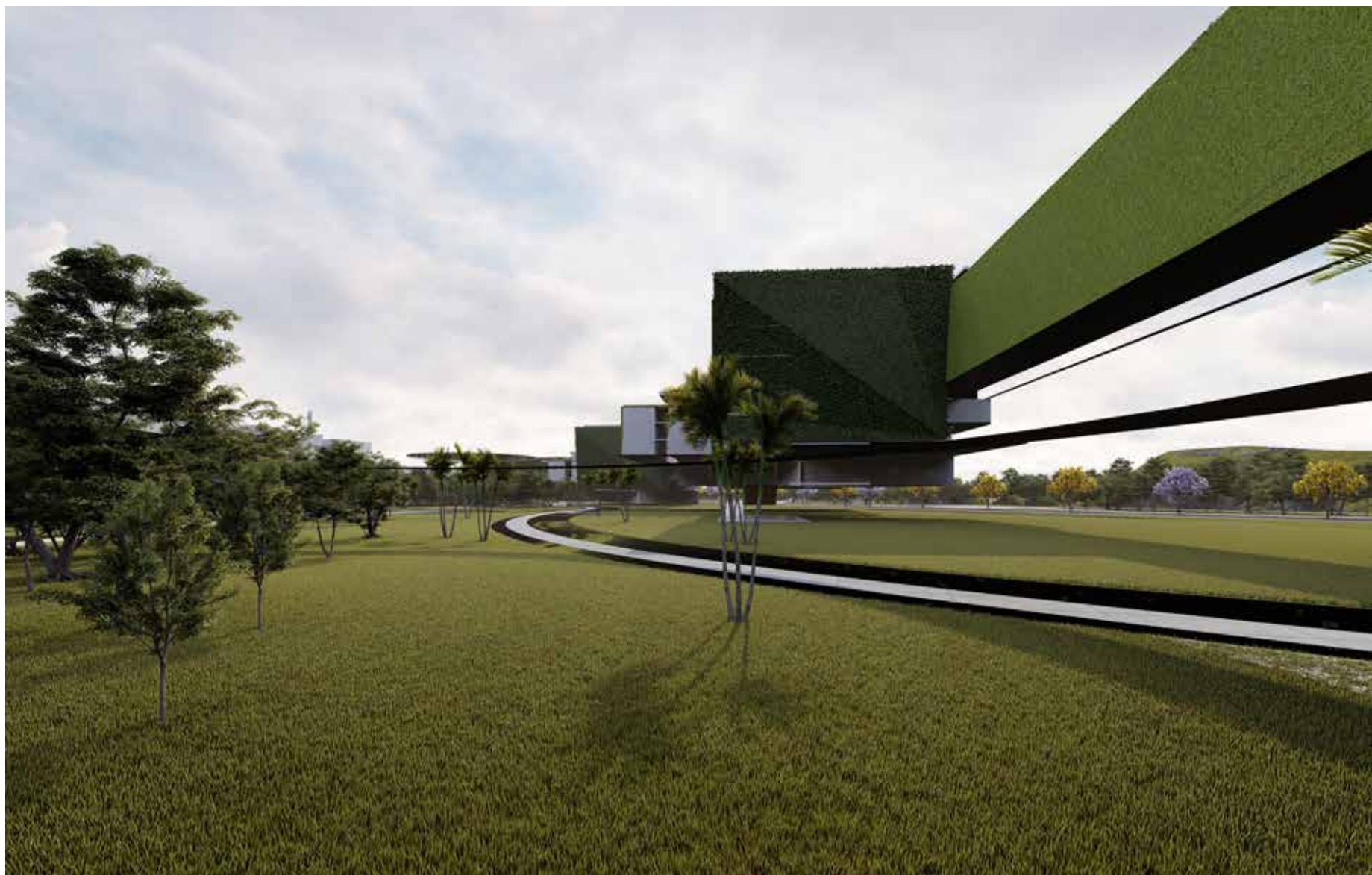










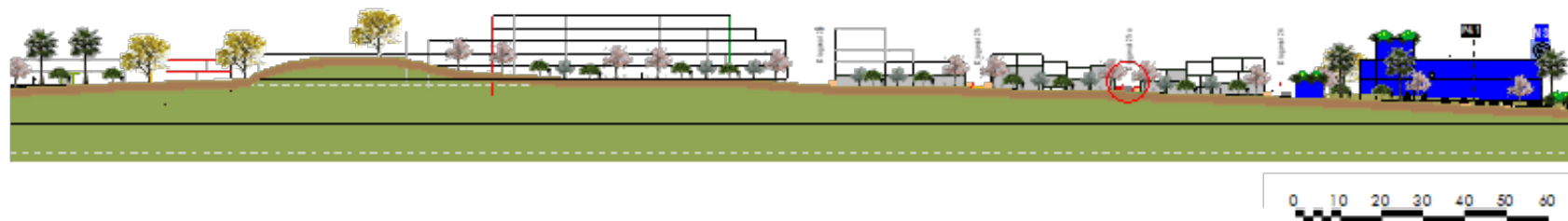


PROYECTO URBANO

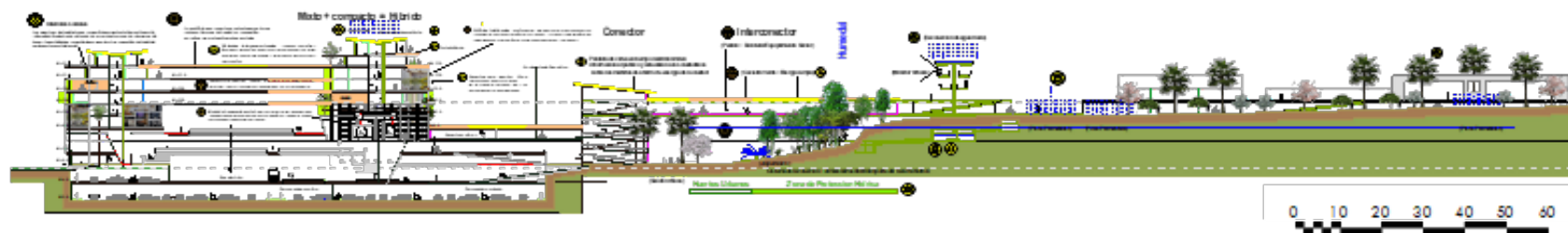
SECCION URBANA



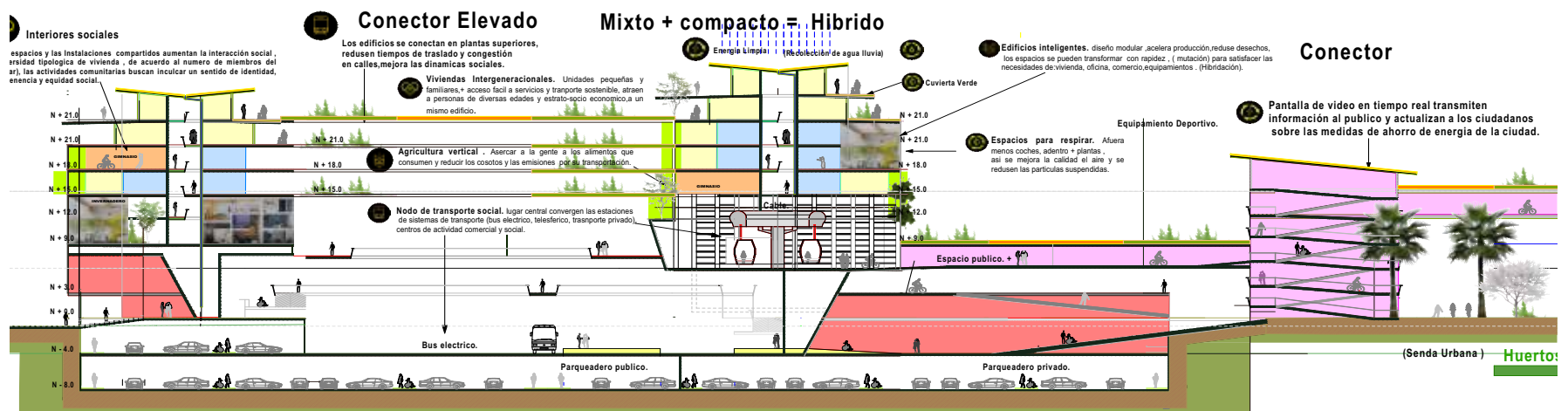
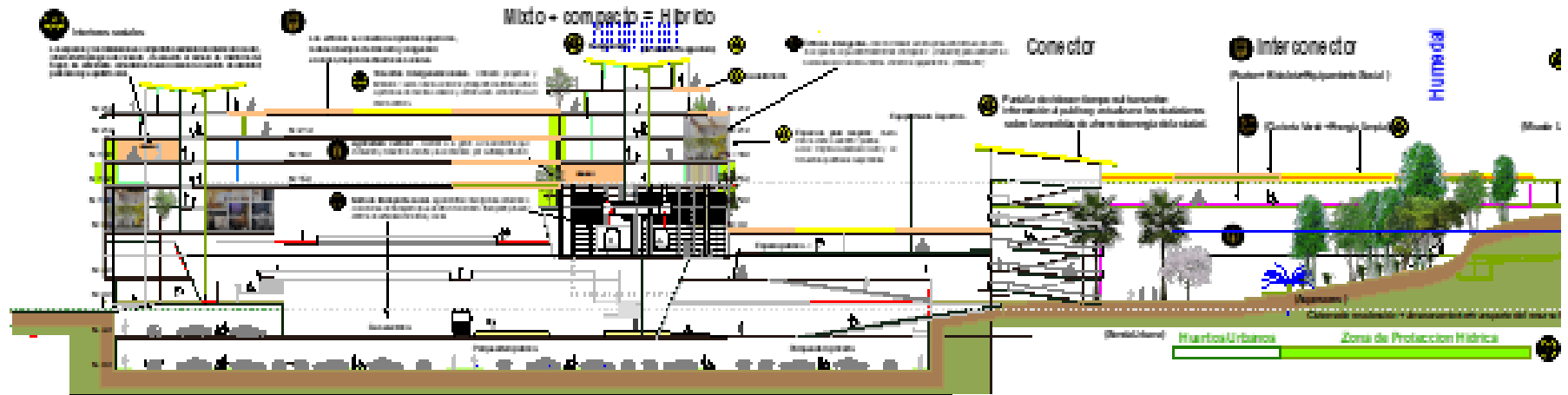
B



A

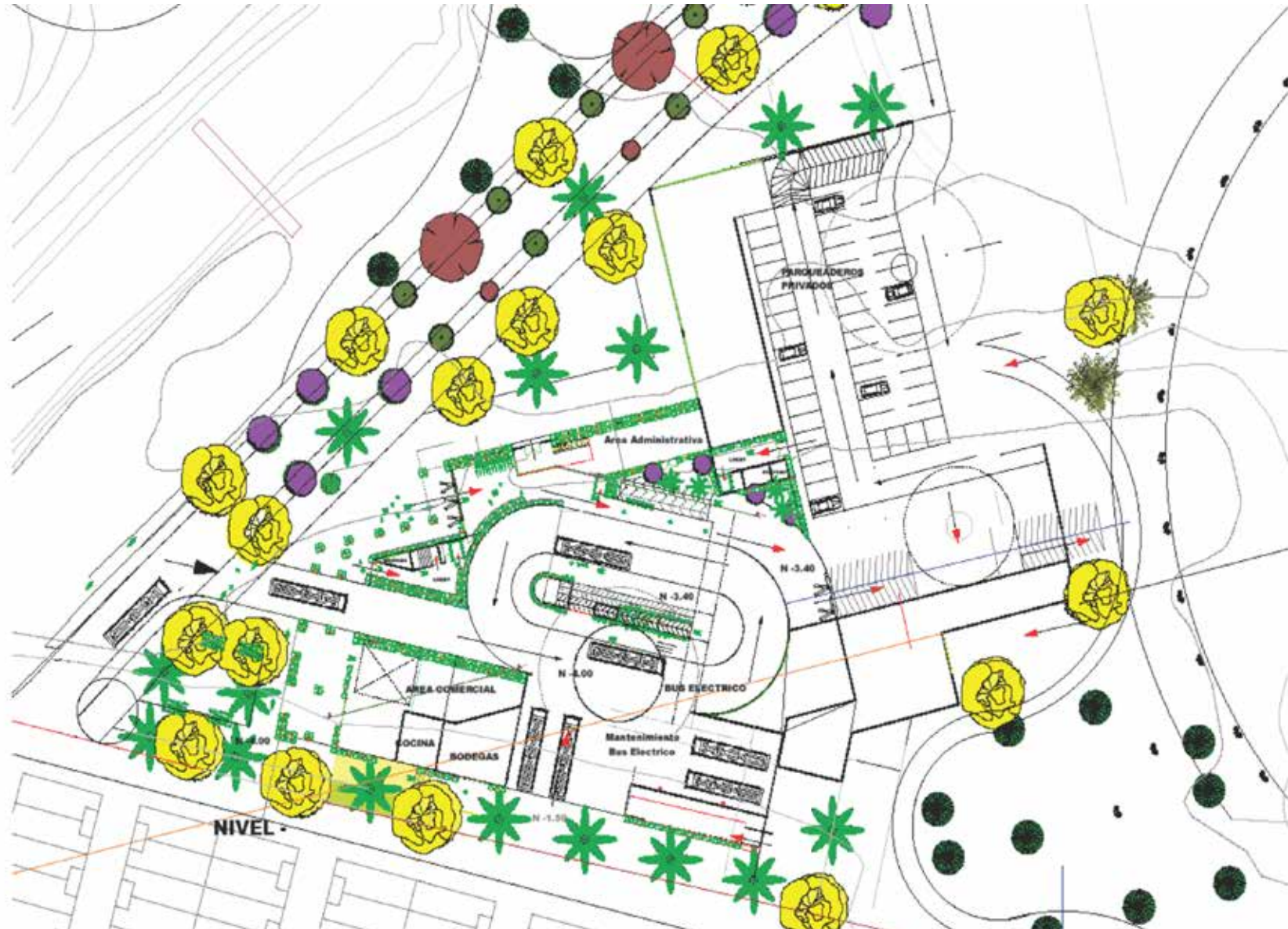


SECCION PIEZA URBANA

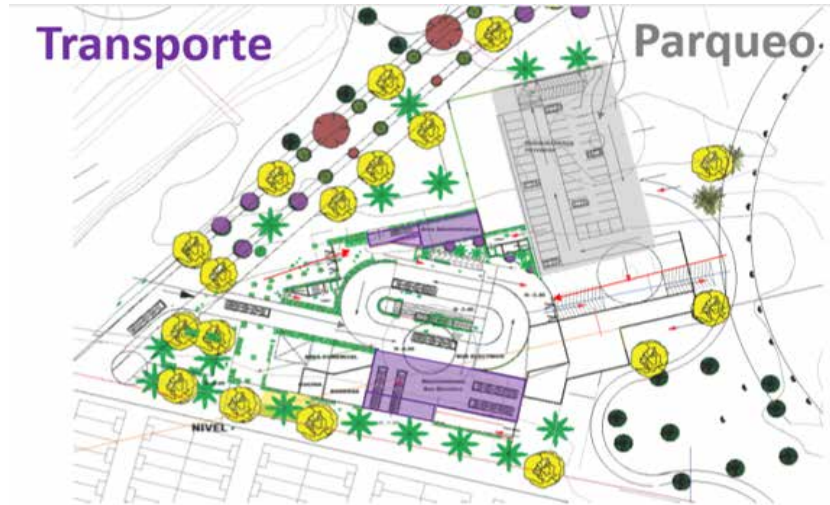


PROYECTO ARQUITECTONICO

PLANTA N -4,00 **Transporte + Comercio+ Parqueo+ Vivienda**



PROYECTO ARQUITECTONICO



resignificación de paisajes fragmentados



PLANTA N -0,00 **Comercio** + **Sistema eléctrico acceso** + **Oficinas Transporte** + **Acceso Vivienda Acceso**



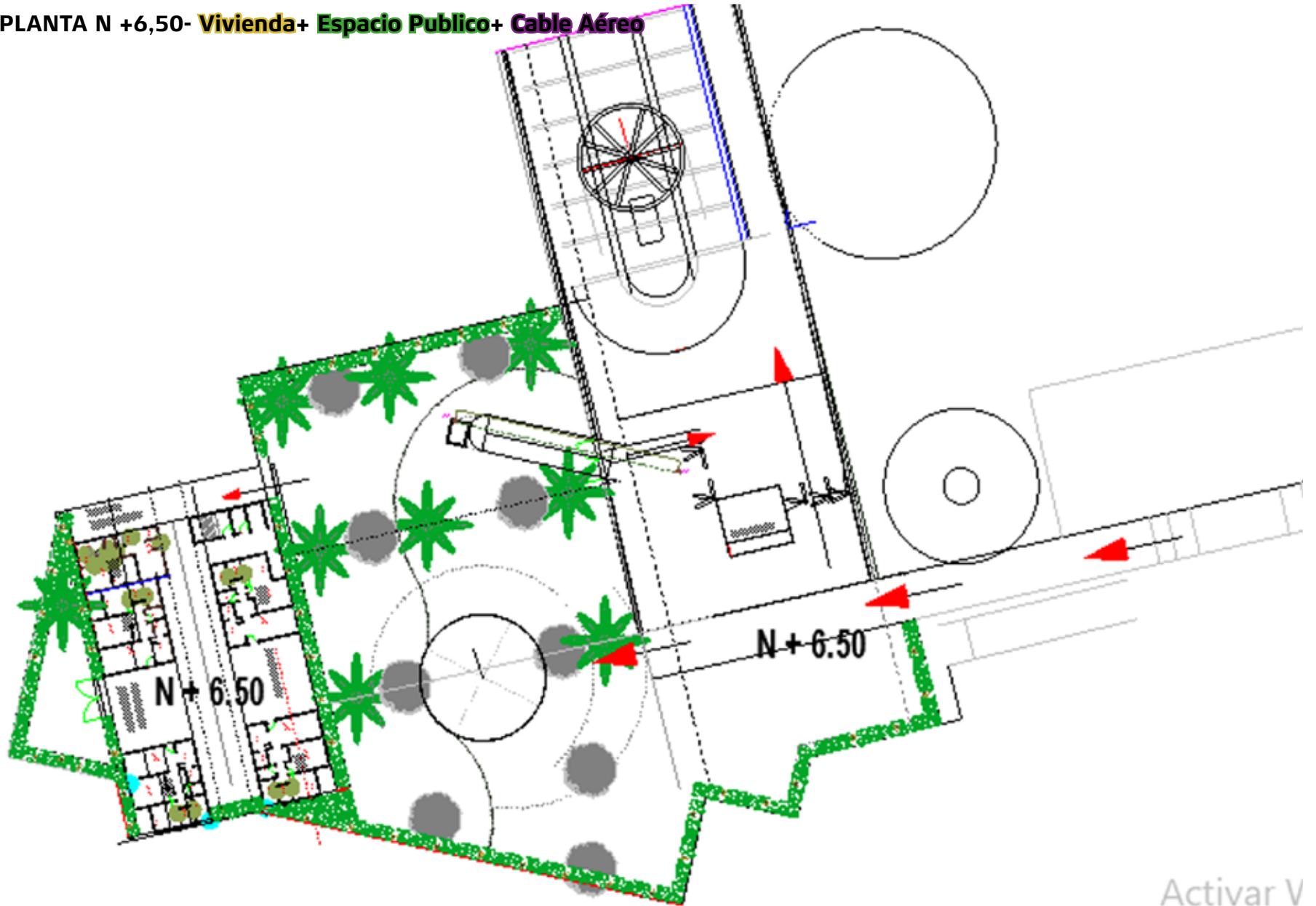
PLANTA N -0,00 **Comercio** + **Sistema eléctrico acceso**



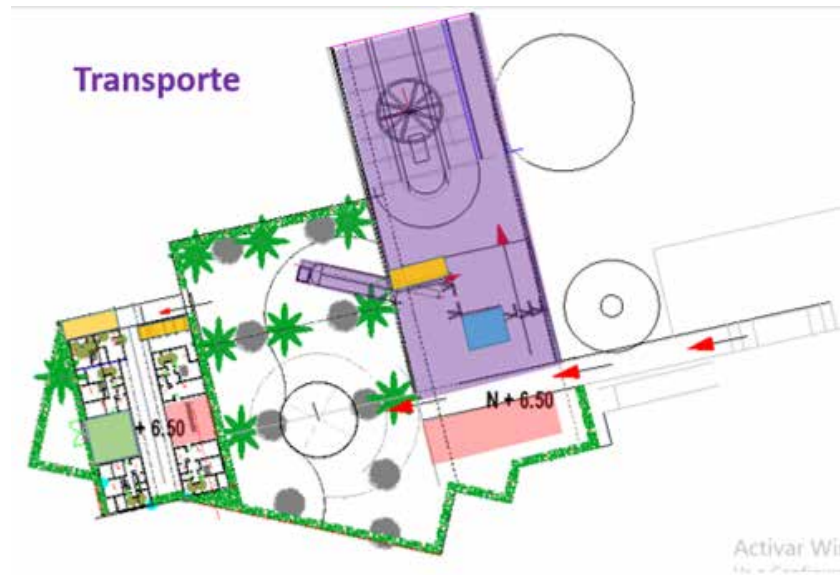
PLANTA N -0,00 **Sistema eléctrico acceso + Oficinas Transporte**



PLANTA N +6,50- **Vivienda+** **Espacio Público+** **Cable Aéreo**

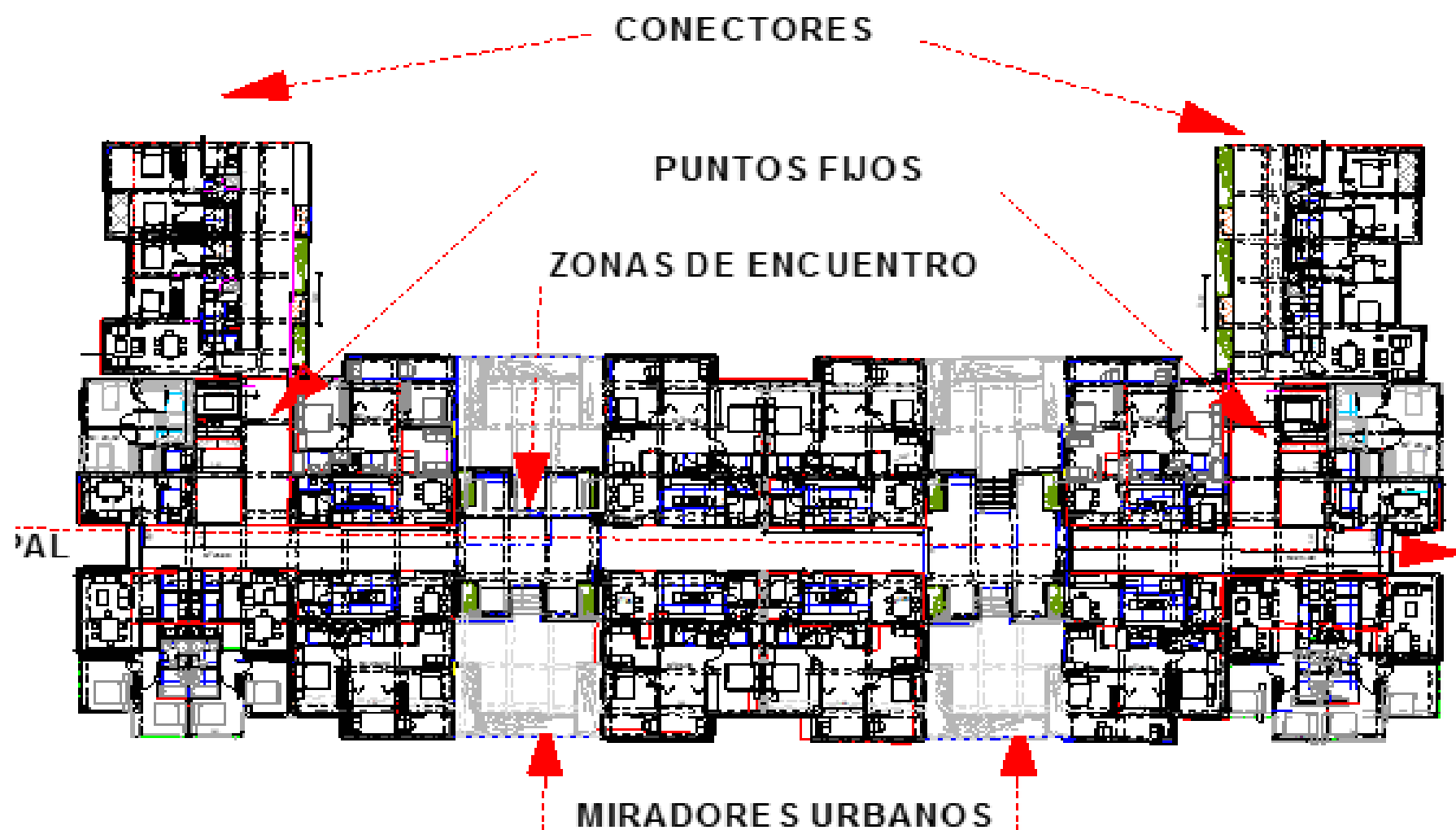


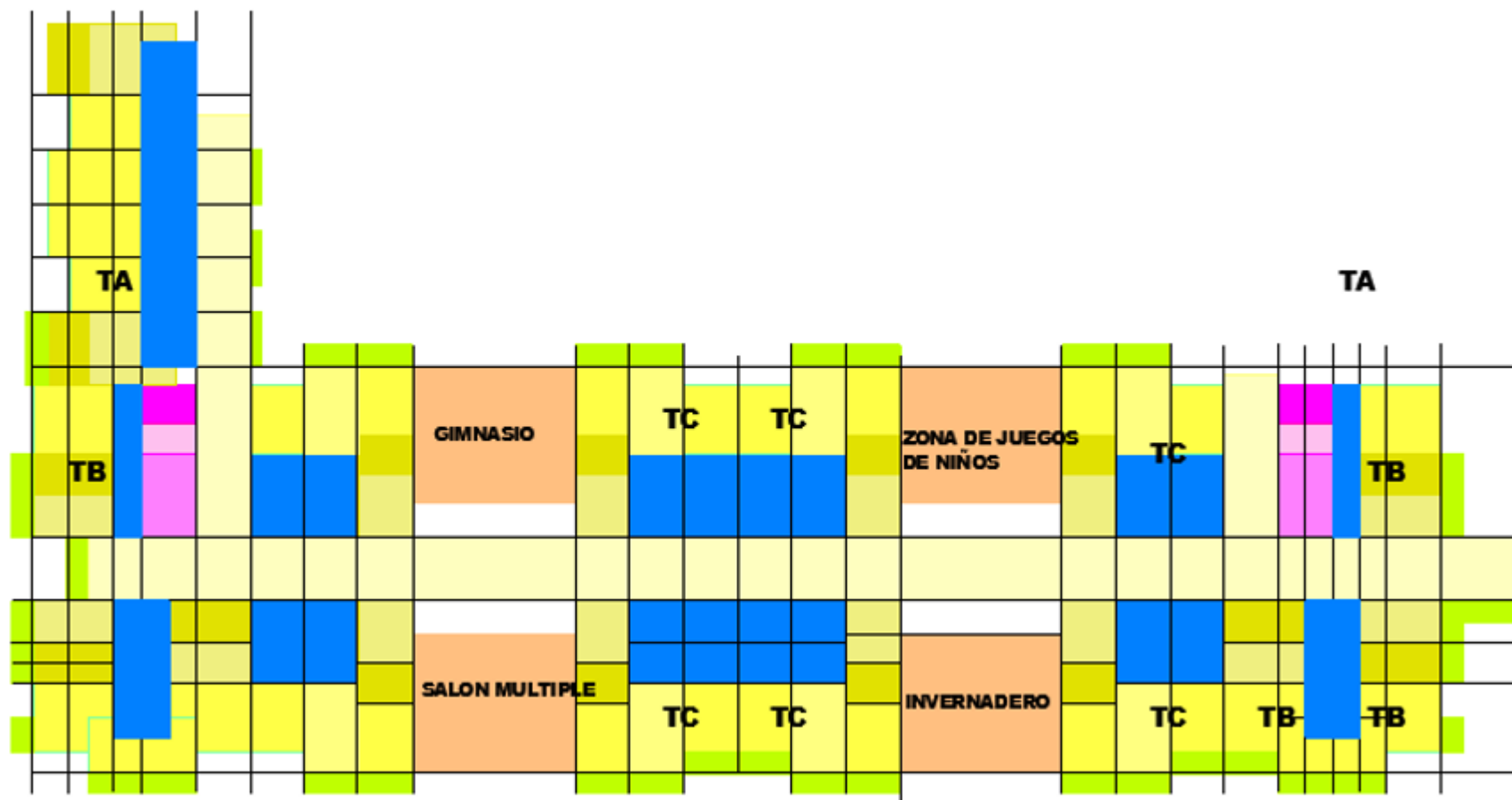
Activar V

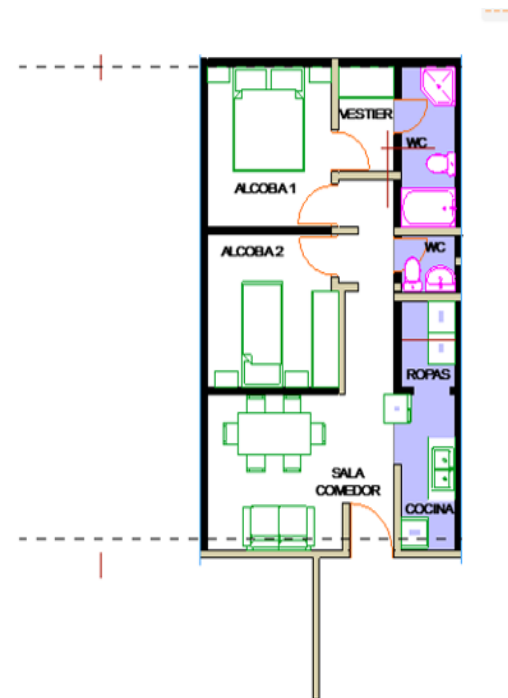
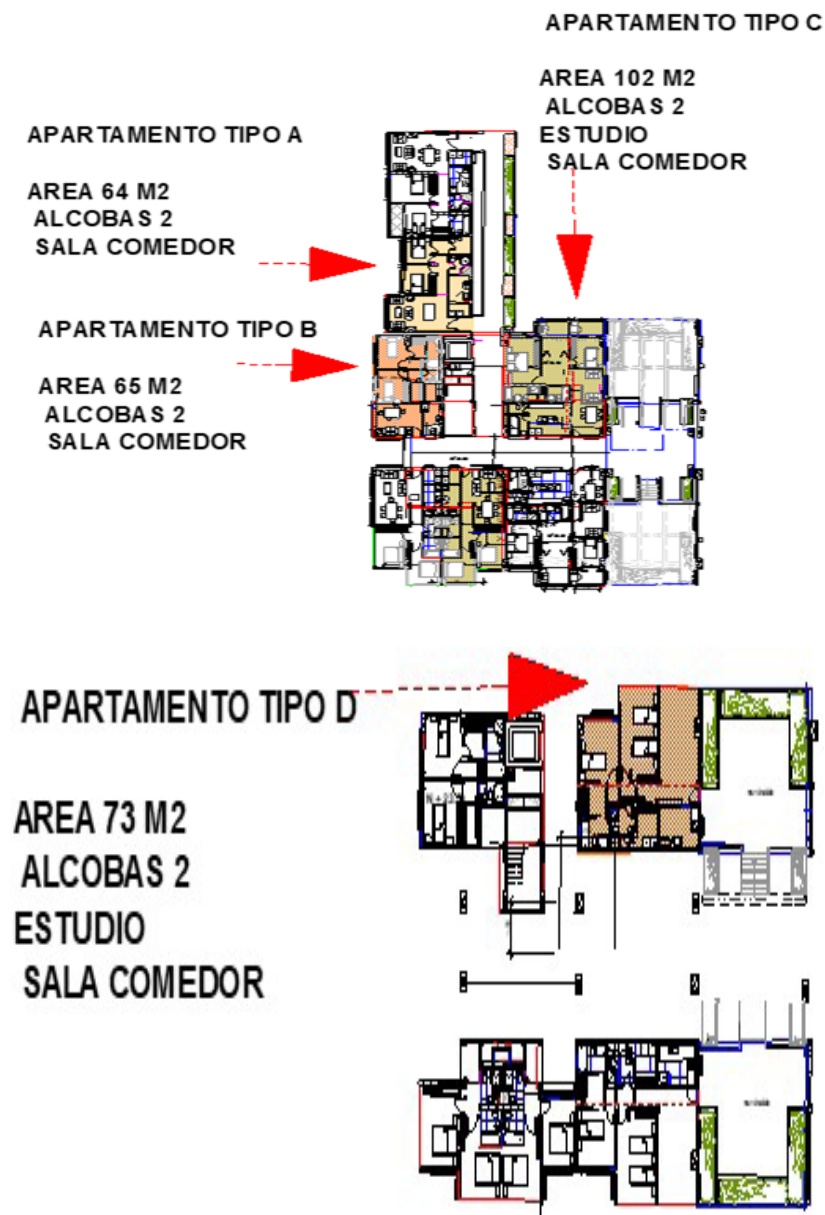




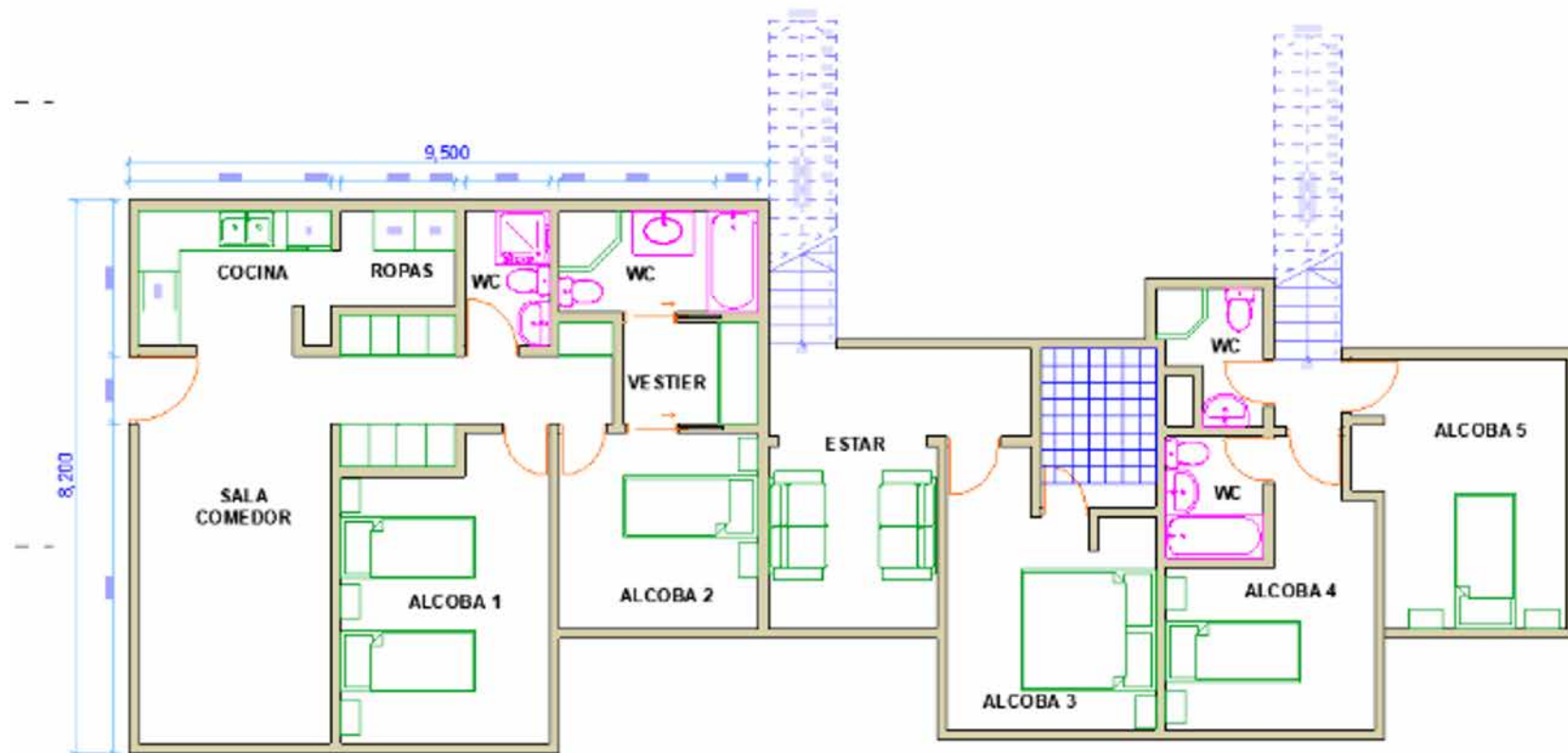








APARTAMENTO TIPO B
 AREA 65 M2
 2 ALCOBAS - 2 BAÑOS - SALA COMEDOR



APARTAMENTO TIPO C

AREA 102 M2

2 ALCOBAS - 3 BAÑOS .ESTUDIO -SALA COMEDOR



APARTAMENTO TIPO D

AREA 73 M2

2 ALCOBAS - 2 BAÑOS
-SALA COMEDOR



P.2

PROYECTO URBANO 2

LA INDUSTRIA URBANA - PARQUE CENTRAL DOSQUEBRADAS
Arq. David Andrés Acevedo Buriticá

+ VACIO
+ CONECTOR
+ URBANISMO
+ ESPACIO PUBLICO
+ PARQUE INDUSTRIAL

Contenido

La Industria Urbana

Resumen.

Parque Central Industrial

Hipotesis

Como conectar el vacío urbano a la ciudad?

Síntesis de Referentes.

Análisis histórico del territorio

Diagnostico Urbano.

Determinantes o Atributos principales.

Problemáticas.

Potencialidades y Oportunidades

Implicaciones y conclusiones.

Propuesta Proyecto Urbano

Centro Comunitario.



La Industria Urbana

Resumén.

David Andrés Acevedo

La industria en el municipio de Dosquebradas ha sido el germen del desarrollo urbano, su fundación como centro poblado obedece al establecimiento de industrias Comestibles la Rosa y la Industria Molinera de Caldas a finales de los años 40, su baja densidad y las grandes extensiones de terreno para su ocupación han generado un vacío urbano en el municipio, en donde la ciudad ha crecido a su alrededor, dejando una mancha territorial que se ha venido desvinculando de su desarrollo.

Las dinámicas de crecimiento urbano han desplazado la industria y este fenómeno en los próximos años generará que las industrias establecidas migren a nuevos territorios.

El presente trabajo busca establecer una metodología para intervenir en los centros industriales, cuyo origen de ciudad fue precisamente la fábrica, para establecer maneras donde la industria y la ciudad puedan convivir y que siga siendo un motor de desarrollo laboral y productivo del territorio.

Palabras Clave.

Vacío Urbano - Articulación, Espacio Público, Re-conversión Industrial, Corredores Biológicos, Equipamientos, Intervención Urbana, Parque Industrial, Centro Comunitario.

Summary

The industry in the municipality of Dosquebradas has been the germ of urban development, its foundation as a populated center is due to the establishment of Edible industries La Rosa and the Molinera de Caldas Industry in the late 40's, its low density and large areas of land For their occupation they have generated an urban void in the municipality, where the city has grown around it, leaving a territorial spot that has been decoupling from its development.

The dynamics of urban growth have displaced the industry and this phenomenon in the coming years will cause established industries to migrate to new territories.

The present work seeks to establish a methodology to intervene in the industrial centers, whose origin of city was precisely the factory, to establish ways where industry and the city can live together and that continues to be an engine of labor and productive development of the territory.

Keywords.

Urban Void - Articulation, Public Space, Industrial Re-conversion, Biological Corridors, Equipment, Urban Intervention, Industrial Park, Community Center.

La Industria Urbana

Parque Central Industrial.

David Andrés Acevedo

Al caminar por la ciudad, encuentro un territorio aislado y ajeno al transeúnte, largas franjas de cerramientos en mallas son setos y edificios de grandes áreas aparecen en un paisaje abrupto y fragmentado, las personas caminan por algún tipo de obligación pero no existen espacios atractivos que inviten al recorrido o la permanencia.

Este territorio fuera de escala humana, ha sido desde el año 1948 un lugar de producción y manufactura, que dio origen a la ciudad asentada en la actualidad.

La condición particular de la fundación de Dosquebradas obedece a fenómenos de especulación de suelos, el asentamiento de industrias comestibles la rosa en 1948 y la migración de industrias de Pereira y otras regiones. Derivaron en una serie de fenómenos que permitieron que el municipio se fuera conformando espontáneamente, apareciendo con el tiempo, unidades de vivienda cercanas a las industrias y a las fuentes hídricas, sin mayores equipamientos, entre otras circunstancias que fueron dando origen a un municipio no planificado y con los problemas territoriales que incluso en la actualidad se evidencian.

Dosquebradas ha sido, más que un puente geográfico, un territorio de intercambio cultural, marcado por la informalidad en su planeamiento, llevando a un rápido desarrollo urbano con una gestión de la ciudad en contra vía de sus atributos de suelo, el uso incorrecto de la tierra, asentamientos en zonas de riesgo sin obras de mitigación contra inundaciones, derrumbes y todos los efectos que han generado la vulnerabilidad en la población, sin soporte ambiental y con la paradoja de vivir en medio de afluentes de ríos, corredores biológicos, ecosistemas de páramo y piedemonte.

El concepto de ciudad es en esencia una construcción común que deriva de comunidad, donde los intercambios, la producción, el mercado permiten una construcción del territorio la economía y las relaciones humanas. Heidegger (1994), donde cada una es interdependiente de la otra. Dosquebradas se conforma a partir de un territorio.



Fuente. Archivo histórico Municipio de Dosquebradas. Alcaldía Municipal

Dosquebradas, llamado en su momento “municipio industrial” es la suma de las experiencias a lo largo del tiempo, de allí su nombre en donde un poblado entre ríos va configurando un conglomerado urbano que hoy por hoy cuenta con una estructura conformada a partir de la vía férrea y las vías que conectan el paso hacia Manizales – Medellín. A lo largo del tiempo el marcado desequilibrio social, sumado al rápido crecimiento poblacional y constructivo evidencia el déficit de equipamientos colectivos, (espacios para el ocio y el tiempo libre, bibliotecas, centros culturales, servicios de bienestar), sumado a las marcadas carencias de equipamientos como salud, educación, servicios. Esta condición va aumentando y generando ese vacío entre lo que significa habitar en la ciudad y ocupar un espacio físico, pero abastecerme de otro ajeno para satisfacer las necesidades humanas, a su vez va marcando la idea de Cacciari “lugar de intercambio humano”, abarcando dimensiones sociales más complejas, ricas y compatibles por los miembros de una sociedad, donde los lugares ya van dejando de ser símbolos para ser meramente acontecimientos de la cotidianidad.

Hipótesis.

Como acto cognitivo inductivo, surge a partir de la síntesis y gracias a un cruce de planos de pensamiento: un momento creativo y un momento racional; no es posible uno sin el otro: la intuición creadora no llega por “aroma”, es primero que todo la coronación de un esfuerzo¹.

Partiendo de la pregunta. Como conectar y vincular el vacío urbano a la ciudad?, Se desarrolla un marco conceptual, que plantea la hipótesis central del tema de investigación denominado. La arquitectura del vacío urbano articulado a la memoria urbana de Dosquebradas.



A partir del análisis territorial se identifican unas piezas urbanas, que van a posibilitar el engranaje para conectar el paisaje fragmentado de la ciudad dentro de estas piezas, el objeto de estudio es la Industria urbana, que ha sido el germen fundacional de Dosquebradas y que con el crecimiento urbano en el tiempo se convirtió en un vacío urbano, inconexo, aislado de las dinámicas urbanas.

Para abordar el problema de investigación, se desarrolla un análisis del contexto urbano, que permite arrojar una hipótesis y unos principios de intervención, estos a su vez configuran las estrategias

de intervención, a partir de los sistemas estructurantes.



El vacío urbano.

En las áreas urbanas los espacios vacíos se conforman a partir de la ausencia, esta vez no de materia, pero sí de su función dentro de la biología de las ciudades, son restos, resultantes, residuos, bordes o intersticios marginados de las dinámicas y el ritmo de desarrollo de la ciudad, podría ser porque perdieron la vitalidad con el paso del tiempo o porque jamás se decidió algo sobre ellos.

Solà-Morales (1995) define el vacío urbano como “terrain vague”, “Son lugares aparentemente olvidados donde parece predominar la memoria del pasado sobre el presente. Son lugares obsoletos en los que sólo ciertos valores residuales parecen mantenerse a pesar de su completa des-afección de la actividad de la ciudad. Son, en definitiva, lugares externos, extraños, que quedan fuera de los circuitos, de las estructuras productivas”

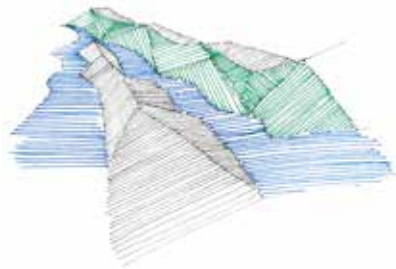


Foto. 60 Años de historia de Pereira.

¹ <https://es.slideshare.net/ElenaCrdenas/hipotesis-arquitectonica>

Como conectar el vacío urbano a la ciudad?

“No sólo aparecen por todas partes grandes porciones de territorio vacío, sino que dichas porciones quedan conectadas por tantos vacíos a distintas escalas y de naturalezas distintas, que tienden a configurar un sistema ramificado que permite conectar entre sí las grandes áreas que habíamos definido como “vacíos urbanos.”¹



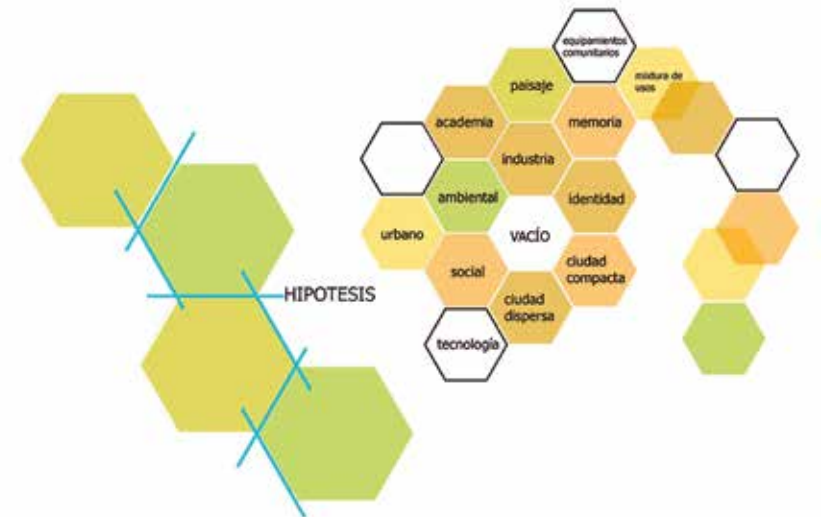
Se establecen unos principios como marco para abordar el territorio:

- Sostenibilidad Urbana
- Conexión - Interacción
- Eficiencia de los Recursos
- Integración a la ciudad - Cohesión.
- Ciclos productivos - ciclos de vida.

La Sostenibilidad Urbana. Estudia el territorio por medio de la articulación de las dimensiones ambiental, social y económica del desarrollo, en función de los ODS, AGENDA 2030. Busca la transformación de las condiciones de una población determinada, en función de la dignidad humana.

ESTRATEGIAS.

VACÍO HABITADO: Se define consolidar y hacer un territorio mas compacto, trayendo usos como la vivienda con sus complementarios, donde el espacio sea diverso y permita el encuentro.



VACÍO ACTIVO: Por medio de la reconversión y la eficiencia de la industria, donde esta permita tener procesos de relación con la ciudad, otras nuevas funciones y la incorporación de sistemas ecoeficientes de aprovechamiento de recursos. Permitiendo un modelo de ciudad mas cercana a la población, inclusiva, con mezcla de usos y funciones que se articulen.

VACÍO CONECTADO: A partir de la articulación a la visión de ciudad, se pretende conformar un modelo conectado a las dinámicas urbanas con movilidad sostenible, accesibilidad y escenarios que involucren a la población, creando una ciudad mas equitativa, mas sostenible, mas diversa.

VACÍO VERDE: Vinculando la estructura ambiental del corredor de la Qbda la Víbora al espacio publico y a la estructura florística existente, por medio de la re-forestación, recuperación de cauces desviados y configuración de sistemas de parques y calles parques que generen corredores biológicos que conectan los ecosistemas. Mejorando la estructura ambiental, que se vincula al espacio publico.

¹ Francesco Careri. El andar como practica estética.2002

Sistema de drenajes que permita una respuesta a fenómeno de lluvia y aprovechando el recurso para otros procesos.

VACÍO INNOVADOR: Reconvirtiendo las industrias en procesos actuales tecnológicos, digitales y limpios, con convenios con la academia, en donde se aplique el conocimiento, la innovación y el desarrollo en función de la eficiencia y disminución de la huella de carbono.

VACÍO CERCANO: Potenciando la generación de lugares comunes al gobierno, la colaboración entre instituciones y gremios y ciudadanía, permitiendo un empoderamiento de la ciudad y apropiación.

Dentro de la Investigación, se soportan referencias de intervención y revitalización de vacíos urbanos, que permitan sustentar la intervención.

Proyecto. Parc de la Villette / Bernard Tschumi Architects

Año. 1987

Area. 35.500

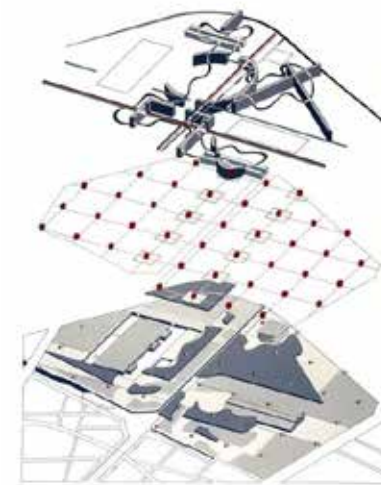
Concepto. Se concibió el Parc de la Villette como un lugar de cultura donde la naturaleza y lo artificial conviven en un estado de reconfiguración y descubrimiento constante. "Para Tschumi, el Parc de la Villette no estaba pensado para ser un parque pintoresco que evocara recuerdos de los siglos pasados; se trata más de una extensión abierta que estaba destinada para ser explorada y descubierta por los que visitaran el lugar. Tschumi, quería que el parque fuera un espacio para la actividad y la interacción, que evocara una sensación de libertad dentro de una organización superpuesta que proporcionaría a los visitantes puntos de referencia"²



<https://www.archdaily.co/co/767793/clasicos-de-la-arquitectura-parc-de-la-villette-bernard-tschumi-architects>

2 //archdaily.co/clasicos de la arquitectura-parc-de-la-villete

Las líneas, los puntos y las superficies, como principios de organización; los puntos lo constituyen las folies, las líneas los recorridos y las superficies como las zonas verdes, los usos dentro del parque no están definidos, sino a la interpretación del usuario .



Proyecto.Parque Paisajístico Duisborg Nord / Peter y Anneliese Latz + Partners

Año. 1991

Concepto. A partir de la apuesta por la recuperación paisajística de un conjunto de fabricas en des uso en Duisborg Nord se genera un gran parque aprovechando la estructura de las antiguas fabricas de acero Thyssen, se resalta que para su intervención se elabora todo un gran plan regional que conforma mas de 100 proyectos.



Síntesis de Referentes.

- La arquitectura como experiencia
- El reciclaje de edificios como parte del espacio público y de uso.



El análisis de los referentes, permite aprovechar nuevos recursos para la intervención, de resaltar que estas iniciativas para el desarrollo de estos proyectos surgen de iniciativas conjuntas, donde la ciudadanía y gobierno aúnan esfuerzos para la gestión y puesta en marcha de estos proyectos y el mejoramiento de indicadores de medición de regeneración o recuperación ambiental.

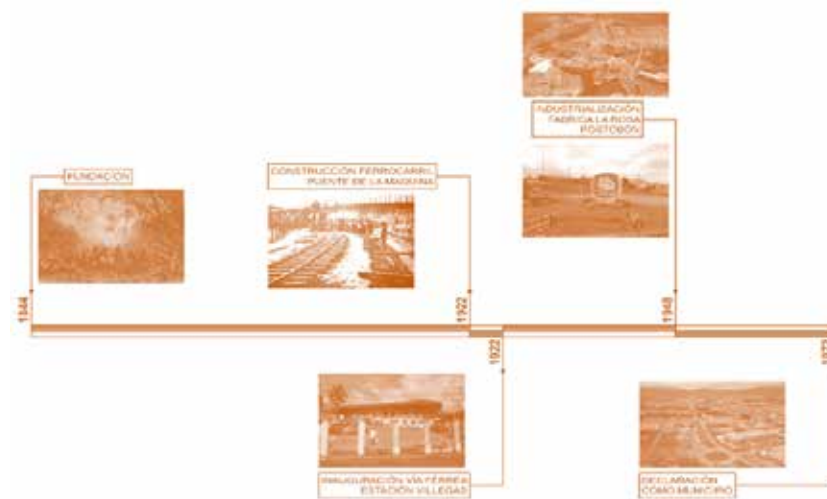
Análisis histórico del territorio

El municipio de Dosquebradas fue concebido a partir de una necesidad de intercambio, donde la concepción de ciudad fue construyéndose en el tiempo. Las necesidades de tener lugares para la producción y la oferta de servicios fueron haciendo su desarrollo, generando un marcado organicismo urbano, producto de los accidentes geográficos, elementos naturales y necesidades de habitar en el territorio.

Este fenómeno de generación espontánea ha desencadenado situaciones ambiguas desde el punto de vista territorial. Se encuentra un territorio ambiental muy potente, donde los ecosistemas naturales podrían ser transversales a su conformación urbana, sin embargo, en la práctica se

observan situaciones y problemas complejos en cuanto al saneamiento básico, la gestión del riesgo, en las zonas de expansión urbana.

La lectura entonces territorial es inconexa, producto de una cantidad de fragmentos de generación espontánea carente de planeación. A partir del análisis del territorio por sus sistema y atributos urbanos se encuentra que el municipio presenta grandes debilidades en temas ambientales y de conectividad principalmente, pero que para el caso de Dosquebradas se pueden convertir en grandes oportunidades, potenciando y recuperando su estructura ecológica principal y convirtiéndola en la estructura principal y ordenadora del desarrollo urbano. A continuación, se compilarán las principales conclusiones desde un análisis por sistemas urbanos.



Diagnostico Urbano.

Determinantes o Atributos principales.

-Los corredores ambientales de las quebradas y cuerpos de agua, son el atributo mas importante de la ciudad, para el caso de estudio, La quebrada La Víbora se constituye en un corredor ambiental muy importante que se pretende incorporar al espacio del parque, por medio de la conexión florística.

-La Industria, pese al impacto ambiental y la desconexión que ha generado en la ciudad, las fabricas son un motor de desarrollo económico para el municipio y la región.

- La localización y los equipamientos existentes. Por encontrarse en medio de dos corredores viales regionales, las dinámicas urbanas que se pueden suceder son muy interesantes, Pese a que en la actualidad La industria se ha constituido en una ciudad amurallada, su localización de centro geográfico es un atributo muy importante



Problemáticas

-El desarrollo no pensado de nuestras ciudades ha llevado a establecer la reflexión acerca del papel que ha generado la industria pesada en los territorios. Las metas para el desarrollo sostenible consideran que la energía y producción limpia debe sustituir la industria como hasta ahora la conocemos y ser incluyente y participe en la sociedad, en función de mitigar los impactos en el ambiente y los deterioros sociales, urbanos que ha traído consigo. Además, considera un cambio en los modelos económicos de automatización, que es un factor común en la industria tradicional en todos los lugares del mundo donde quedan los vestigios de hierro, láminas de acero y carbón.

A partir de esta reflexión surge la pregunta sobre qué hacer con estas estructuras industriales, su pertinencia y el ciclo que generan en la ciudad.



Creación Grupo MAU 2018

Potencialidades y Oportunidades

-El sistema ecológico principal del municipio presenta una gran oportunidad en la medida que se pueda potenciar y reconocerse como el sistema principal de la estructura urbana, una de las intenciones de diseño es, favorecer la conformación de corredores urbanos que tengan diferente carácter: como medios geográficos para el transporte (bicicleta, buses alimentadores, taxis, vehículos particulares, vehículos de carga), corredores de carácter ambiental que permita hacer senderismo ecológico, corredores urbano ambientales sobre los cuales se ubiquen equipamientos sociales, recreativos, culturales, etc.; también pueden ser los espacios adecuados para instalar la infraestructura de saneamiento básico (colectores de aguas negras en las riberas de los ríos o las quebradas que pasan por el municipio, aprovechamiento y drenaje de las aguas lluvias).

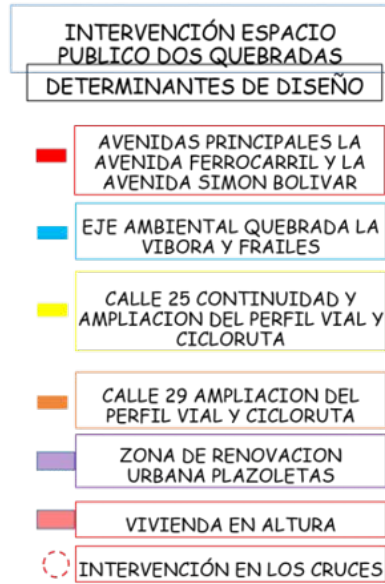


Foto. David Acevedo MAU 2019

El sistema ecológico puede articularse el sistema de equipamientos colectivos, tanto para suplir el déficit actual como para atender los futuros requerimientos y, de paso aliviar los temas relacionados con la congestión en el transporte y el incremento de viajes intraurbanos de la población (acercando los servicios a las comunidades).



Foto. IGAC 2006 edición David Acevedo 2019.



Se reconoce los ejes estructurantes viales perimetrales a las manzanas de intervención donde son vías arterias que requieren intervención en los cruces viales y unos ejes paralelos verdes a manera de bulevares para una mejor experiencia del peatón, incluyendo formas de transporte sostenible como las ciclorutas. Liberando espacio en la superficie.

Las industrias requieren unos espacios de logística y operación para su correcto desempeño es por esto que se analizan los perímetros necesarios para su operación y se hace un manejo de espacio publico y paisajístico entorno a este.



Implicaciones y conclusiones.



En síntesis se realiza un manifiesto de cosas que permitan decisiones frente al lugar.

La industria se conserva, como el uso que ha potenciado el crecimiento urbano, pero repensando el desarrollo en función de las dinámicas de la ciudad.

Consolidación del corredor biológico de la qbda la Vibora y su vinculación a las redes urbanas ambientales que se encuentran en la pieza.

Reciclaje de edificios como equipamiento comunitario que vincule la industria y la ciudad.

Los usos para la recreación se convierte en equipamiento para el servicio de la ciudad (Uso público)

Se establecen usos complementarios como vivienda, centros de investigación, módulos comerciales, equipamientos para educación, reciclaje de edificios para asumir otras funciones (culturales, recreativas, comerciales, artesanales, artísticas), pero en las cuales permanezca algo de la memoria e identidad que dieron origen al municipio (testimonios arquitectónicos y urbanísticos de un pasado lleno de historia y grandes esfuerzos de la colectividad)



PLAZA COMERCIAL

LOGISTICA NESTLE

BOSQUE URBANO

EDIFICIOS DE VIVIENDA

BOSQUE URBANO 2

LA ROSA - (MODULOS COMERCIALES A LA VÍA)

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

CENTROS DE INVESTIGACIÓN

CENTRO COMUNITARIO

CORREDORES AMBIENTALES.

BOSQUE URBANO 3. / PLAZA CULTURAL

CORREDOR BIOLÓGICO QBDA LA VIBORA

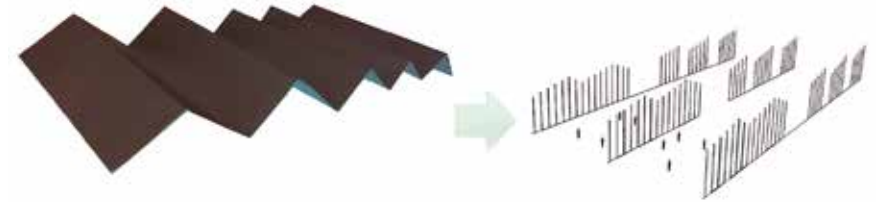


Centro Comunitario.

Como proyecto complementario a los equipamientos del parque, se propone un espacio que permita vincular la ciudad a la industria, a partir de la cultura y la educación, además de la necesidad de fortalecer los escenarios para la cultura y el desarrollo.



Las bodegas del polígono que se encuentra en la cra 10 con cll 25, permiten articular con el equipamiento deportivo propuesto, generar apertura al espacio público del parque Industrial, consolidar la vocación industrial a partir del reciclaje de la estructura y la re funcionalización para adaptar los espacios al nuevo uso.



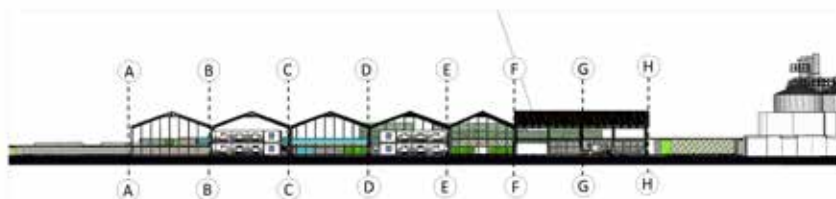
se busca que una estructura vertical, genere el cerramiento, a partir de una virtualidad que acompañe el recorrido del peatón.



Primer piso. Acceso publico - Oficinas - Centros de Computos - Auditorios - Bodega - Parqueaderos - talleres - Salas de exposiciones - Servicios - Cafetin.



Segundo Piso. Auditorios Talleres - Servicios - Cafetin



P.3

PROYECTO URBANO 3

PUENTE HABITABLE: ENCUENTRO DE DOS ORILLAS
Arq. Yimi Andrés Gallego Osorio

+ PUENTE
+ HÁBITAT
+ URBANISMO
+ ESPACIO PÚBLICO
+ EQUIPAMIENTO COLECTIVO

Contenido

INTRODUCCIÓN:

PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO

PREGUNTA:

Como intervenir las rondas de las quebradas en zonas de urbanismos consolidados.

HIPÓTESIS PROYECTUAL:

Puente Habitable: Encuentro de dos Orillas.

REFERENTES HISTÓRICOS, URBANÍSTICOS Y ARQUITECTÓNICOS:

Parques del río Medellín.

Museo, puente, escultura habitable.

DIAGNÓSTICO:

MAPA CONCEPTUAL:

DISPOSITIVO:

Puente Habitable: Encuentro de dos Orillas.

PROPUESTA:

Imágenes generales.

Conclusiones.

Introducción:

+ PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO

La mayoría de nuestras ciudades comúnmente se desarrollan en torno a cuerpos de agua, lo cuales cuentan con extensos corredores de rodas hídricas, dichos corredores por naturaleza hacen parte de los elementos constitutivos de espacio público y del paisaje, es allí donde las corrientes hídricas toman importancia convirtiéndose en uno de los principales elementos estructurantes del territorio.

A pesar de su importancia territorial y su valor para fortalecer la identidad. los bordes de agua no siempre han participado positivamente en la vida urbana debido a circunstancias culturales y procesos naturales.

Entendiendo el origen fundacional del municipio de Dosquebradas, como un hecho espontaneo, informal y poco planificado, el cual está localizado sobre el valle de la Quebrada Dosquebradas, crecimiento del cual se derivarán los barrios tradicionales del municipio como los Barrio La pradera, Santa Mónica y Millán los cuales están separados entre sí por quebradas que interrumpen la trama urbana del sector, generado un choque entre los elementos naturales y los elementos artificiales.

El desarrollo informal de los usos urbanos ha generado un desequilibrio entre la estructura ecológica principal y la estructura urbana, lo cual genera una inadecuada ocupación de las Zonas de Ronda, planteado las bases para el enfoque de la intervención urbana.

Partiendo de esto se pretende dar una mirada más casuística a las zonas de ronde de quebrada, generando un cambio de paradigma en los conceptos tradiciones de “Zona Retiro De Quebrada”, adoptando el término “Zona de Acercamiento a la Quebrada.”

Esto permite que se dé una mirada distinta y nueva en la forma en la que se abordan estas “Zonas de Ronda” teniendo en cuenta que para el caso del municipio de Dosquebradas y del área específica de estudio dichos elementos de la estructura ambiental principal ya están intervenidos en su totalidad es así que se formula una reinención a través de programas y proyectos de equipamiento colectivo y espacio público que incorporaran de manera efectiva estas áreas aumentando los estándares de habitabilidad del municipio.



Figura 1, Enfoque 4K Video Promocional - Lago La Pradera

Pregunta:

+ COMO INTERVENIR LAS RONDAS DE LAS QUEBRADAS EN ZONAS DE URBANISMOS CONSOLIDADOS

Por su configuración geográfica de cuenca hidrográfica la zona urbana del municipio de Dosquebradas este cruzado por más de 32 quebradas lo cual representa un gran potencial para incorporación de nuevos espacios públicos, en contraposición los desarrollos urbanos tradicionales cuanta con bajos índices de espacio público por habitante.

Las zonas de ronda y su relación con algunos vacíos urbanos permites que se pueda generar intervenciones encaminadas a la generación de espacios públicos y la localización de nuevos equipamientos colectivos.

Es así que para intervenir las zonas de ronda en estos sectores consolidados se deberán plantear proyectos que generen tejido urbano adicional, siempre buscando la recuperación y valoración las quebradas y del agua como elemento fundamental.

Adicionalmente estas intervenciones urbanas deberán plantear soluciones a las necesidades de equipamientos colectivos en el municipio, esto en conjunción con el espacio público reconfigurarán el paisaje resignificándolo.

Con estas intervenciones se plantea identificar nuevas maneras de ocupación del territorio, integrando hábitat, urbanismo, espacio público y equipamiento colectivo en proyectos urbanos arquitectónicos detonantes de nuevas dinámicas culturales que llegarían a cambiar el imaginario colectivo de los habitantes del sector.



Figura 2, Google Earth Pro



Figura 3, Google Earth Pro

Alto del Nudo

Alto de
Toro



HIPÓTESIS PROYECTUAL:

+ PUENTE HABITABLE: ENCUENTRO DE DOS ORILLAS

Un puente desde su definición más básica es una construcción que permite salvar un accidente geográfico como un río, un cañón, un valle, una carretera, o cualquier otro obstáculo físico.

Heidegger, usa el puente para explicar su idea de lo que es una cosa construida. *“El puente se tiende «ligero y fuerte» por encima de la corriente, No junta sólo dos orillas ya existentes. Es pasando por el puente como aparecen las orillas en tanto que orillas. El puente es propiamente lo que deja que una yazga frente a la otra. Es por el puente por el cual el otro lado se opone al primero¹.”*

German Samper define los puentes habitables como aquel puente que además de cumplir su función de servir de paso entre dos riveras además tiene en su interior diferentes usos ya sean comerciales, residenciales u otros.

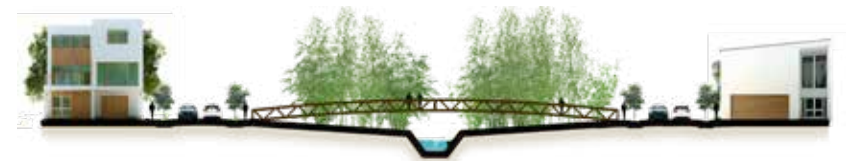


Figura 3, Ponte Vecchio (Florenia)

Las ciudades colombianas en promedio cuentan con 4,00 m² de espacio público por habitante mientras que el estándar internacional es de 15 metros cuadrados, aumentar este índice representa un reto para nosotros los arquitectos, es por esto que se deben buscar nuevas maneras de ocupación en el territorio especialmente buscar la posibilidad de incorporar nuevas áreas al espacio público.

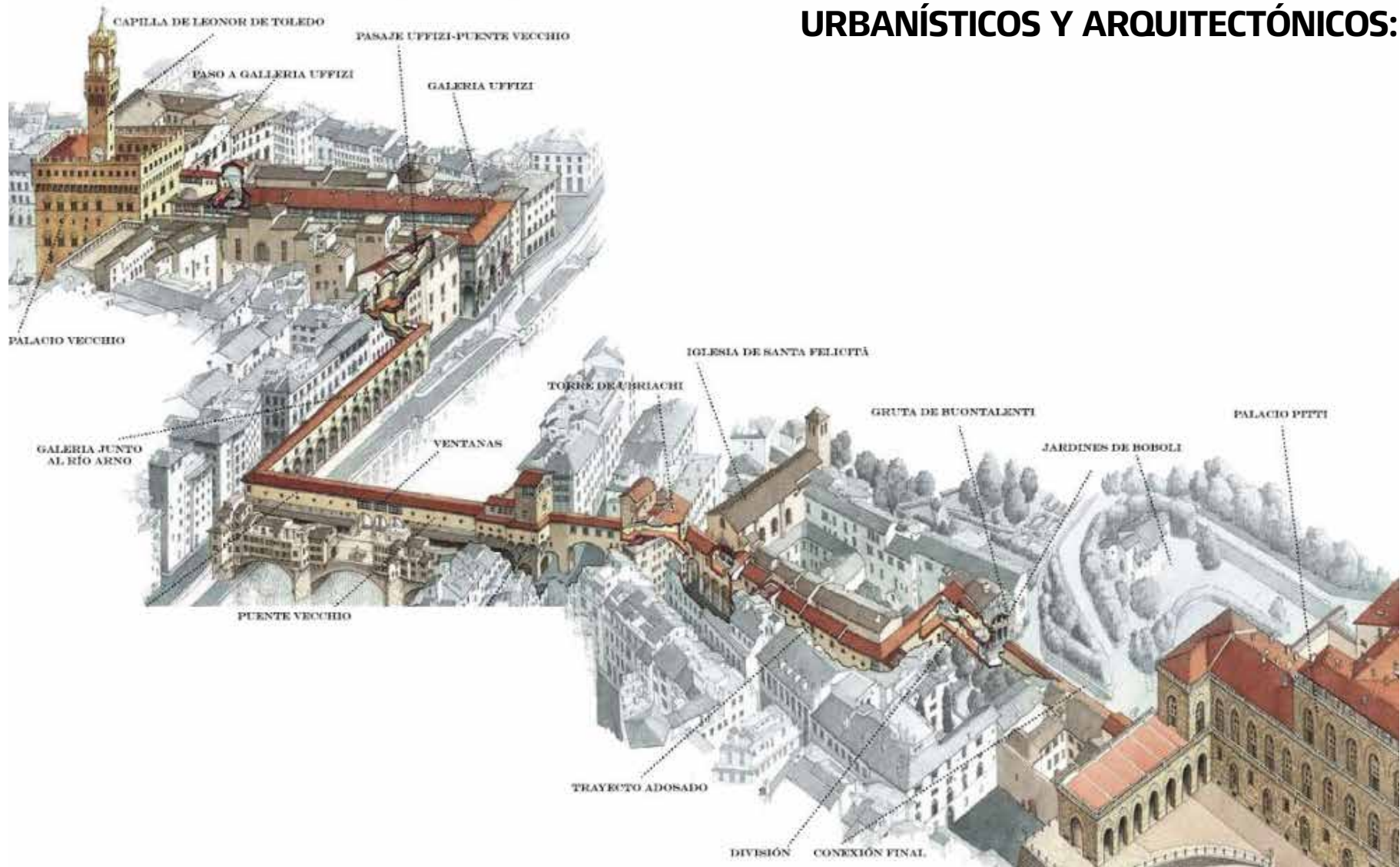
Teniendo en cuenta que la el Decreto 1504 de 1998 en su artículo 5 determino como elementos constitutivos del espacio público las rondas, de conformidad con lo anterior se puede definir estas rondas como corredores de preservación ambiental (Orillas) siendo estas rondas de quebradas en los tramos urbanos las que generan una correlación entre la estructura Ecológica principal y la estructura urbana del Municipio.

Estas zonas, si bien ocupadas en la mayoría de los casos o con urbanismo que les dan la espalada, pueden ser aprovechadas para genera puentes habitables los cuales no solo tejerían ambos lados de las orillas los cuales también podrían ocupar usos de carácter público multiplicando así el are ofertada en cuanto a metros cuadrados de equipamiento por habitante.



1 Construir, pensar, habitar. M. Heidegger

REFERENTES HISTÓRICOS, URBANÍSTICOS Y ARQUITECTÓNICOS:



Corredor de Vasari Florencia
(Imagen procedente de <http://queaprendemoshooy.com/>)

REFERENTES HISTÓRICOS, URBANÍSTICOS Y ARQUITECTÓNICOS:

+ PARQUES DEL RÍO MEDELLÍN

El concurso “Parques del Río Medellín” inició a mediados del año 2013 por parte del EDU, La Alcaldía de Medellín, Planeación Municipal, la gerencia del Río Medellín y la sociedad Colombiana de Arquitectos.

Mega obra que incluye 34 km de senderos peatonales, conexión directa con 17 centros educativos, grandes Zonas verdes y Vías subterráneas, soterramiento de la autopista Sur y el aumento de 4 a 7 carriles el proyecto incluye la creación de 2 puentes peatonales sobre el río.

El Abandono en el que se encuentra en Río Medellín se debe en gran parte a que el crecimiento de la ciudad se efectuó lejos de la orilla debido a que el Valle de Aburrá es pequeño y se presentaban inundaciones, fue zona de cañaflerales y nunca se pensó en Urbanizarlo de hecho se pensaba que retrasaba el crecimiento de la urbe. Luego de realizar obras de canalización del río este se utilizó como corredor funcional y de servicios y un sistema de alcantarillado a cielo Abierto, y en un sistema da autopista.



Figura 3, Ponte Vecchio (Florenxia)

REFERENTES HISTÓRICOS, URBANÍSTICOS Y ARQUITECTÓNICOS:

+ PONTE VECCHIO (FLORENCIA)



Figura 3, Ponte Vecchio (Florenxia)

El Ponte Vecchio de Florenxia es el puente de piedra más antiguo de Europa. Fue construido en el 1345, sustituyendo al antiguo de madera, que cayó durante una crecida del río Arno. Une las orillas más cercanas en del río Arno en su paso por Florenxia.

Los orígenes del “Puente Viejo” se remontan al año 1345 lo que le convierte en el puente de piedra más antiguo de Europa.

En los siglos XV y XVI sus casas colgantes estuvieron ocupadas por carniceros y matarifes, pero, cuando la corte se mudó al Palazzo Pitti, Fernando I ordenó cerrar las tiendas por el mal olor. Desde entonces las tiendas han sido ocupadas por joyeros y orfebres.

Otro detalle curioso de la época fue la construcción del Corredor Vasariano, un corredor que recorre la parte este del puente desde el Palazzo Vecchio hasta el Palazzo Pitti.

REFERENTES HISTÓRICOS, URBANÍSTICOS Y ARQUITECTÓNICOS:

+ THE TWIST - MUSEO, PUENTE, ESCULTURA HABITABLE

Ubicada en Jevnaker, a las afueras de Oslo, la nueva institución de arte contemporáneo de Kistefos con 1.000 m² sirve como infraestructura para conectar dos riberas boscosas, completando la ruta cultural a través del parque de esculturas más grande del norte de Europa.

Construido alrededor de una fábrica de pulpa histórica, The Twist se concibe como una viga deformada 90 grados cerca del centro para crear una forma escultórica que se extiende por el Randselva. Los visitantes que recorren las obras específicas del sitio del parque de artistas internacionales como Anish Kapoor, Olafur Eliasson, Lynda Benglis Yayoi Kusama, Jeppe Hein y Fernando Botero, entre otros, cruzan The Twist para completar la gira de arte.

Un simple giro en el volumen del edificio permite que el puente se levante desde la orilla inferior del río, boscosa en el sur hasta el área de la ladera en el norte. Como un camino continuo en el paisaje, ambos lados del edificio sirven como entrada principal. Desde la entrada sur, los visitantes cruzan un puente de acero revestido de aluminio de 16m para llegar al espacio de doble altura con una vista despejada hacia el extremo norte, similarmente conectado con un puente peatonal de 9m



Figura 3, 19/09/2019. [Jevnaker] Noruega - BIG-Bjarke Ingels Group

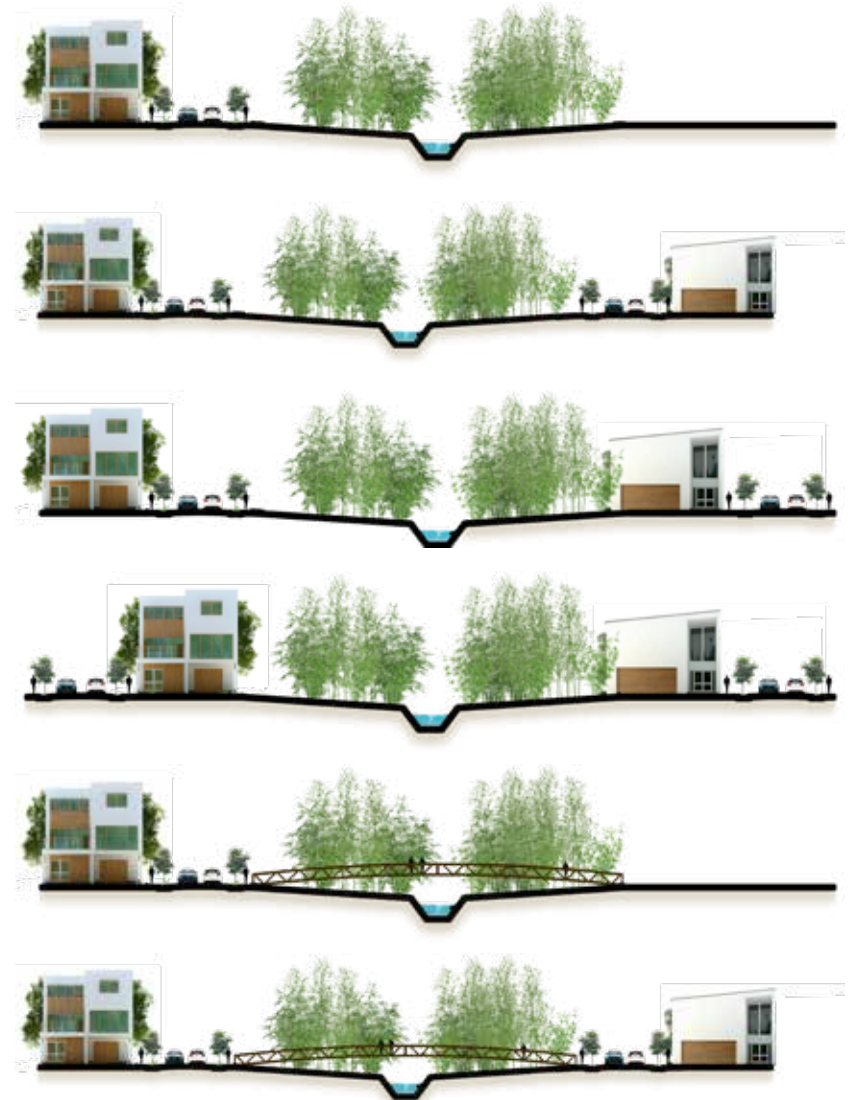


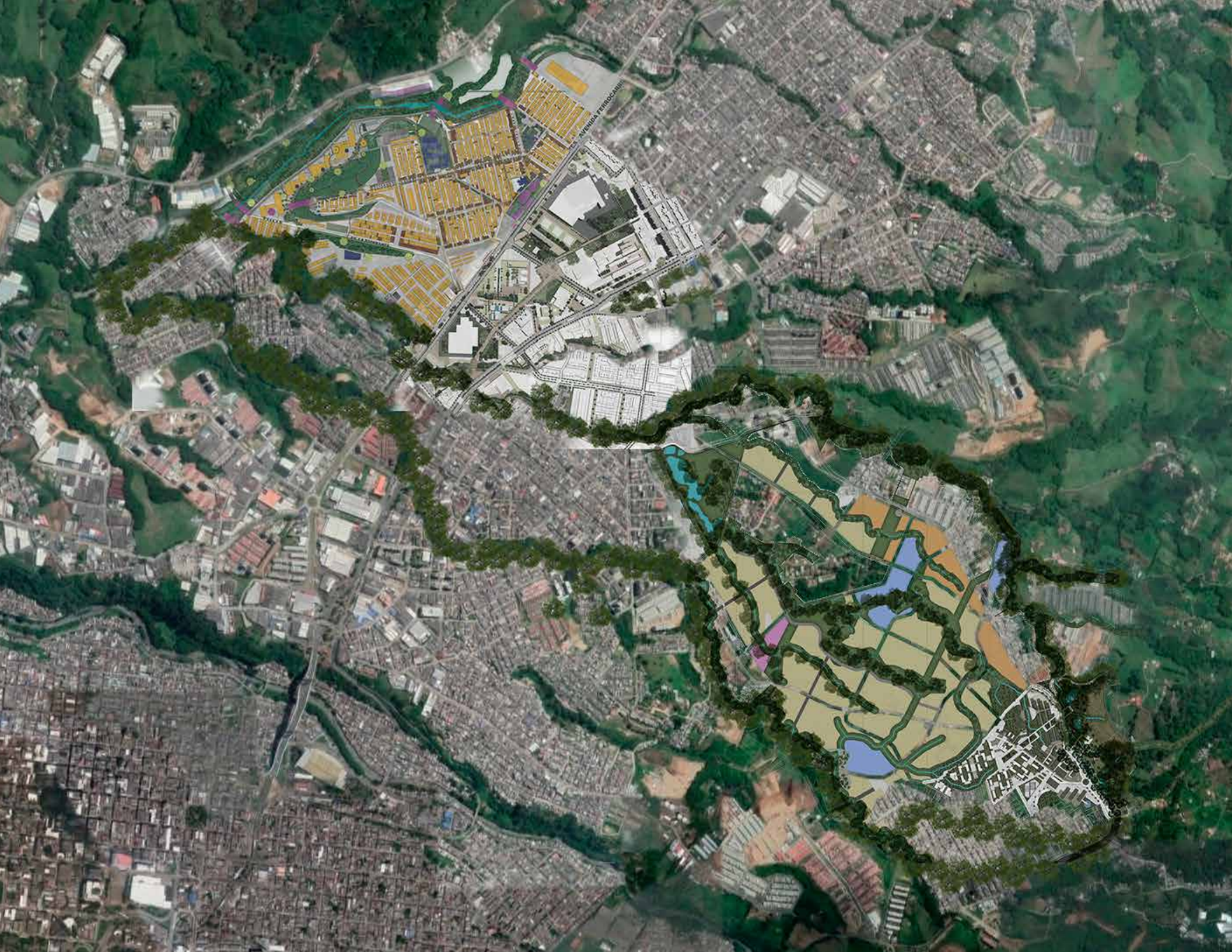
DIAGNÓSTICO:

+ PUENTE HABITABLE: ENCUENTRO DE DOS ORILLAS

Partiendo de un diagnóstico multi-escalar se hace un análisis de las variables, Ambiental-paisajístico, Urbano-Funcional y Social-cultural tanto a nivel general como se exploró en los dos primeros capítulos de este documento, delimitando 4 piezas urbanas que por sus condiciones merecían un análisis más detallado.

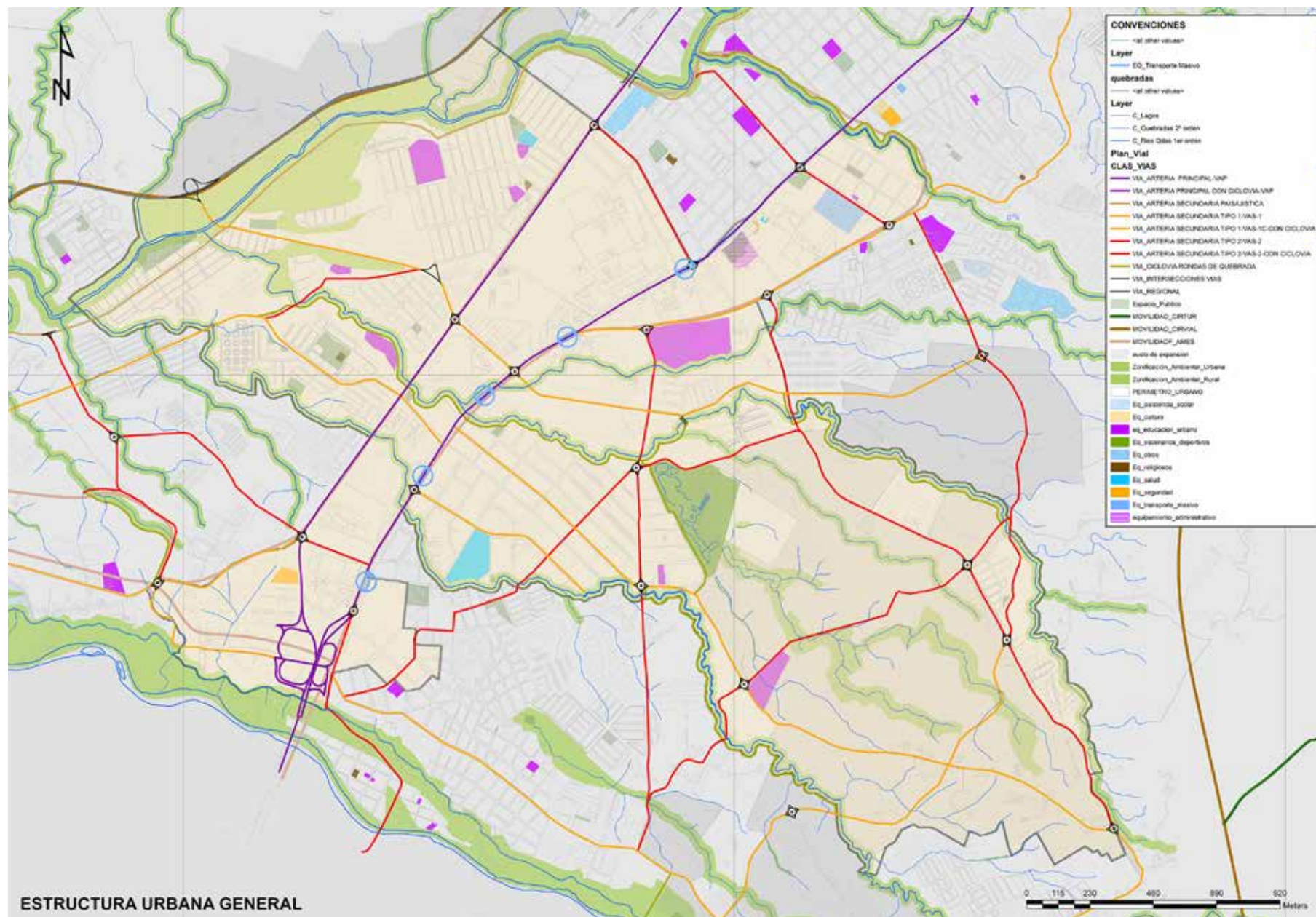
La zona denominada P3 corresponde al centro del municipio donde se localizan los barrios más tradicionales, donde las dinámicas de usos del suelo mezclan zonas netamente residenciales con corredores comerciales, desarrollos que se dieron en la mayoría de los casos de espaldas a las quebradas donde las mismas pierden valor.

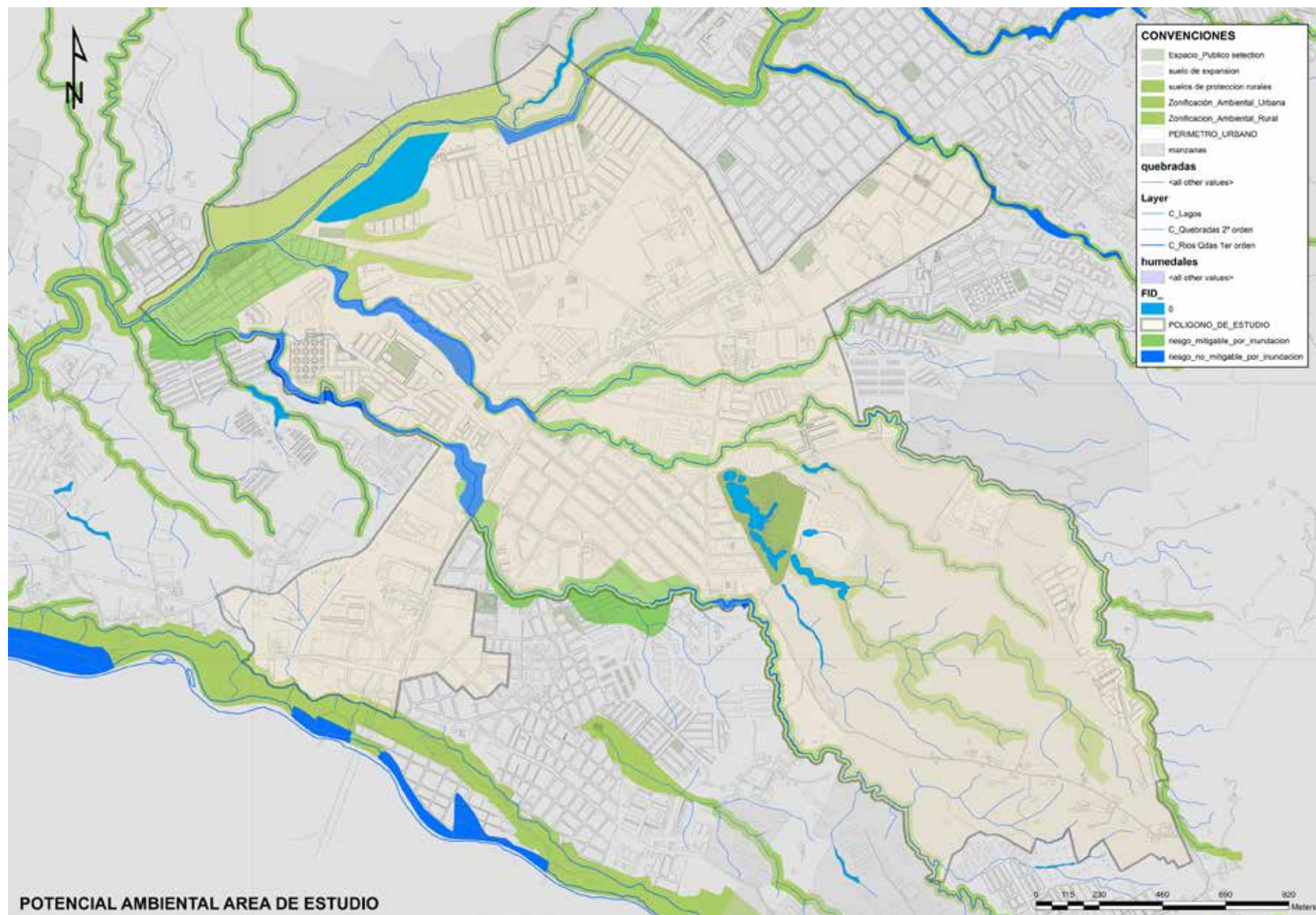




MAPA CONCEPTUAL:

PREGUNTA	DIMENSIONES ANÁLISIS	DIAGNOSTICO	FORMAS DE INTERVENCIÓN	HIPÓTESIS PROYECTUAL	FORMULACIÓN PROYECTO
COMO INTERVENIR LAS RONDAS DE LAS QUEBRADAS EN ZONAS CON URBANISMOS CONSOLIDADOS	AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICO URBANÍSTICO Y ARQUITECTÓNICO SOCIOAL Y CULTURAL	INADECUADA OCUPACIÓN EN LAS ZONAS DE LAS RONDAS HÍDRICAS PROBLEMÁTICA POR DESBORDAMIENTO EN TIEMPOS DE INVIERNO ECOLOGÍA DEL PAISAJE DETERIORO AMBIENTAL DE LAS CORRIENTES HÍDRICAS RECONOCER EL VALOR AMBIENTAL EXISTENTE DISCONTINUIDAD DE LA ESTRUCTURA URBANA Y FUNCIONAL IDENTIFICACIÓN DE VACÍOS URBANOS FORMAS DE OCUPACIÓN Y DE INTERVENCIÓN DE LAS ZONAS DE RONDA MIXTURA DE USOS Y APROVECHAMIENTOS CARACTERIZACIÓN DE LOS MODELOS DE OCUPACIÓN LA QUEBRADA Y SU INFLUENCIA HISTÓRICA LA GUADUA COMO REFERENTE DEL PAISAJE CULTURAL CAFETERO DÉFICIT DE ESPACIO PÚBLICO DÉFICIT DE EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS	Reconocimiento del valor urbano de las quebradas y sus zonas de rondas mediante la recuperación ambiental. Gestión integral del territorio aplicando modelos de ocupación e intervención respetuosos de la estructura ambiental. Recuperación de las zonas de ronda que presente inadecuada ocupación. Proyectos urbano arquitectónicos sustentables y sostenibles ambientalmente. Incorporar las zonas de ronda hídrica como espacios públicos efectivos de calidad. Utilización de vacíos urbanos para el desarrollo de equipamiento colectivos. El agua como uno de los principales elementos articuladores del paisaje y generador de patrimonio histórico Equipamiento que fomenten el desarrollo cultural en todas las escalas de intervención. Recuperar el valor del concepto "Dos Quebradas" como imaginario en la población.	“PUENTE HABITABLE: ENCUENTRO DE DOS ORILLAS”	CENTRO CULTURAL Y PARQUE LINEAL MILLÁN, LA PRADERA QUEBRADA, LA VÍBORA.

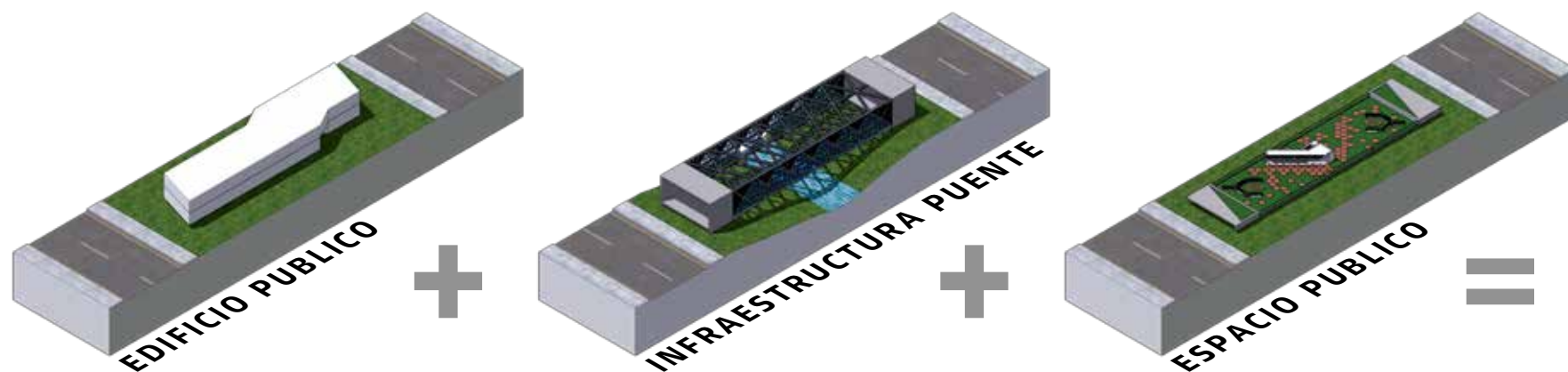




DISPOSITIVO:

+ PUENTE HABITABLE: ENCUENTRO DE DOS ORILLAS





PROPUESTA:

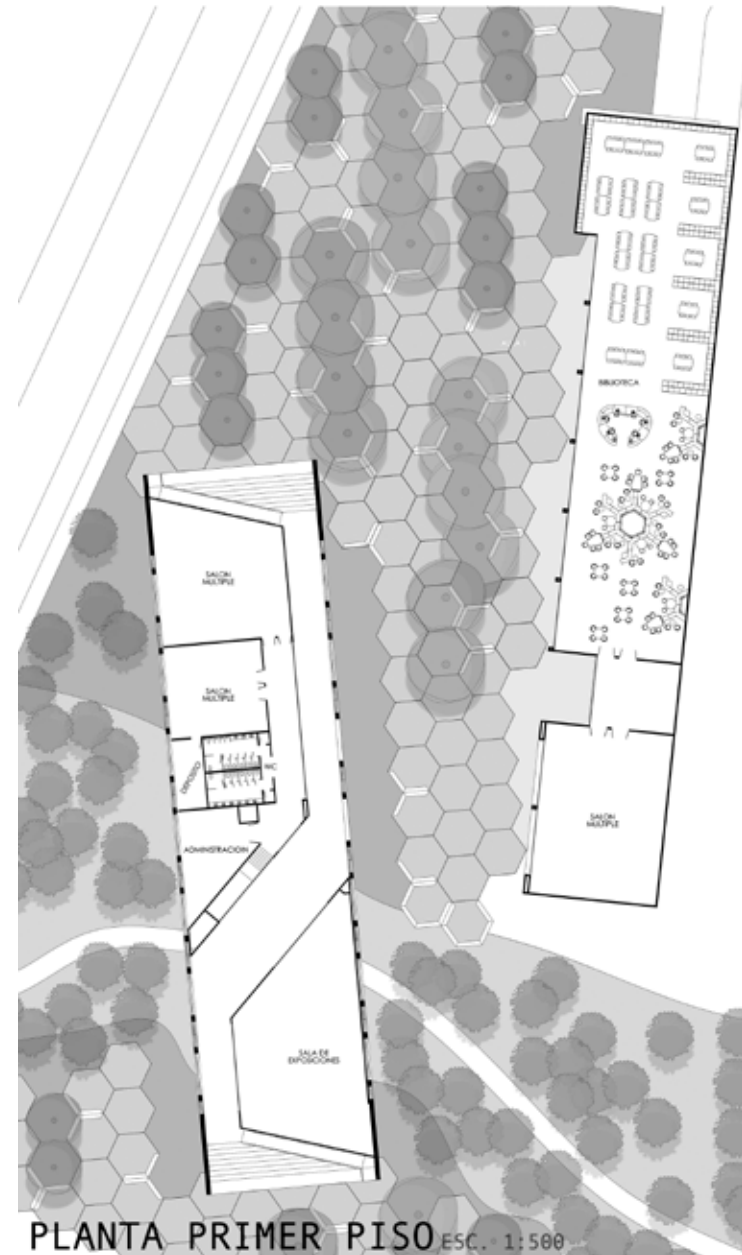
+ PUENTE HABITABLE: ENCUENTRO DE DOS ORILLAS

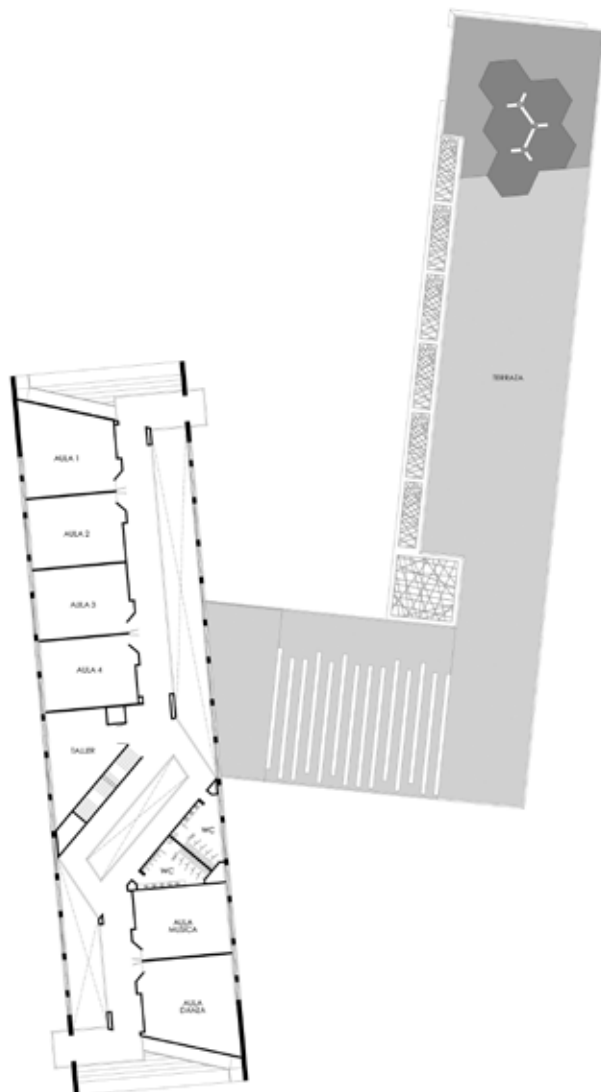
El proyecto arquitectónico pretende ser una respuesta integral a la hipótesis proyectual, generando una edificación que trasciende los límites naturales de la estructura urbana y la forma en la que tradicionalmente se aproxima al proyecto arquitectónico.

Al proponer un puente habitable como elemento arquitectónico urbanístico se estaría consiguiendo un mejor aprovechamiento del suelo, utilizando el espacio aéreo de las rondas hídras, generando metros cuadrados adicionales de espacio público combinado con usos para equipamientos colectivos que se fusionan las actividades públicas abiertas con las públicas cerradas, y a su vez conectando dos zonas que antes estuvieran separadas por la quebrada, tejiendo a partir de espacio público las estructuras urbanas fragmentadas y a su vez generando una resignificación del paisaje.

El sustento normativo sobre el cual se apoya la intervención está consignado en el Artículo 2.2.6.1.1.12 del Decreto 1077 el cual reglamenta la Licencia de intervención y ocupación del espacio público como la autorización previa para ocupar o intervenir bienes de uso público incluidos en el espacio público, entre estas se encuentra la utilización del espacio aéreo o del subsuelo para generar elementos de enlace urbano entre inmuebles privados, o entre inmuebles privados y elementos del espacio público.

Desde el punto de vista ambiental las en las zonas de rondas las CAR pueden emitir el permiso de ocupación de cauces el cual consiste en un permiso permanente o transitorio que otorga la Autoridad Ambiental para la ocupación del cauce de una corriente o depósito de agua con la construcción de obras.





PLANTA SEGUNDO PISO
ESC. 1:500



PLANTA CUBIERTA ESC. 1:500

IMAGENES GENERALES:

+ PUENTE HABITABLE: ENCUENTRO DE DOS ORILLAS



resignificación de paisajes fragmentados

IMAGENES GENERALES:

+ PUENTE HABITABLE: ENCUENTRO DE DOS ORILLAS



IMAGENES GENERALES:

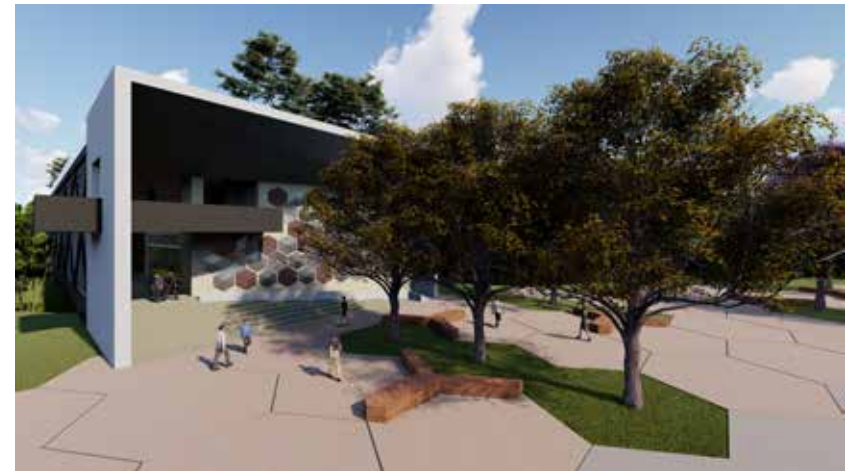
+ PUENTE HABITABLE: ENCUENTRO DE DOS ORILLAS



resignificación de paisajes fragmentados

IMAGENES GENERALES:

+ PUENTE HABITABLE: ENCUENTRO DE DOS ORILLAS



IMAGENES GENERALES:

+ PUENTE HABITABLE: ENCUENTRO DE DOS ORILLAS



resignificación de paisajes fragmentados



CONCLUSIONES:

+ PUENTE HABITABLE: ENCUENTRO DE DOS ORILLAS

- Se puede obtener impactos a nivel urbano con la implementación de nuevos modelos de ocupación de los proyectos urbanísticos.
- Las ciudades y en especial las que tienen relación con cuerpos de agua se pueden recuperar la importancia territorial y su valor para fortalecer la identidad que generan estas el territorio y sus habitantes.
- Implementar edificaciones que promuevan la recuperación de los cuerpos de agua valorándola y generando a su vez tejido urbano.
- Recomponer o resignificar el pasaje a través de proyectos urbanos arquitectónicos que planteen nuevos perfiles urbano.
- Visibilizar los problemas resaltándolos y convirtiéndolos en potenciales a través de intervenciones puntuales en el territorio.
- La propuesta permite plantear intervenciones a diferentes escalas “tallas (S, M, L, XL)” según la corriente hídrica a intervenir.

P.4

PROYECTO URBANO 4

REPROGRAMAR EL BORDE

Arq. Mauricio Andres Valencia Ortiz

+ PAISAJE

+ BORDE

+ DISPOSITIVO URBANO

+ PARQUE INTERMODAL

+ EQUIPAMIENTO COLECTIVO

Contenido

Introducción

Pregunta Central del Proyecto Urbano Arquitectónico

Hipótesis

Mapa Conceptual

Marco Teórico

Sostenibilidad Ambiental, Ecourbanismo, Borde, e INTERFAZ

Estudios de Caso

Anillo Verde de Vitoria - Gasteiz

Cinturón Verde de Londres

UVA (unidad de vida articulada) el Paraíso

Diagnóstico por Dimensiones del Territorio

Dimensión Ambiental y Paisajística

Dimensión Urbana Funcional

Dimensión Social, Cultural y Económica

Síntesis y Criterios de Intervención

Principios generales de Diseño

Propuesta Proyecto Urbano

Proyecto a Escala Urbana (Interface del Paisaje y la Estructura Urbana)

Pleza Urbana

Proyecto Arquitectónico (Parque Intermodal)

Introducción

Sector Alta Pradera, Reprogramar el Borde

Las condiciones geograficas y morfologicas de las ciudades enclavadas entre las coordilleras condicionan los territorios a una continua fragmentacion, debido a su riqueza hidrica natural que sumado al modelo de ciudad dispersa con el que se han desarrollado, crean un estructura urbana fragmentaria y desarticulada en la aparcent vacios urbanos por consolidar. En el caso del municipio de Dosquebradas el mayor vacio urbano existentes es el de lagos de la pradera, el cual presenta unas condiciones especiales en relacion al paisaje y el ecosistema

Tambien denominado sector parques del lago, este territorio posee un gran potencial ambiental paisajistico, debido a que en este lugar nacen las quebradas minas y Chisperos que alimentan los lagos del parque de la pradera, patrimonio cultural y principal espacio publico del municipio y cuyo carácter e importancia trasciende los limites territoriales, adicionalmente la cruzan dos de las principales corrientes hidricas del territorio, la quebrada la vibora y la quebrada frailes, cuyos nacimientos se dan en los distritos de conservacion ambiental del municipio lo que les brinda una condicion especial, en la busqueda de recuperar los corredores ecologicos. Este sector es en si, un gran vacio urbano ubicado en una periferia del municipio, rodeado por diversas tipologias de urbanizacion y receptor de gran parte del fenomeno de suburbanizacion. Sin embargo, su paticularidad radica en que, es la pieza urbana faltante para definir un perimetro urbano consistente; que ademas constituye un borde con el suelo rural, convirtiendo esta pieza urbana en un espacio de transicion a manera de interface. Para dar respuesta a esta condiciones, se plantea reprogramar todo este pieza urbana a partir del reconocimiento de la dimension ambiental como la estructura principal y ordenadora del territorio, asi mismo generar capacidad de soporte urbano por medio de la creacion de espacio publico, equipamientos colectivos e infraestructura; como acciones especificas se plantea el fortalecimiento del parque metropolitano de los lagos con la incorporacion al parque de las quebradas minas y chisperos, y la formulacion de un parque intermodal en la zona oriental lugar donde esta pieza hace borde con el suelo rural, donde se pueda

desarrollar un modelo donde se compruebe como el espacio publico y los equipamientos colectivos pueden servir como dispositivos de conexion donde se realiza la transicion o interface territorial de los bordes urbano-rurales.

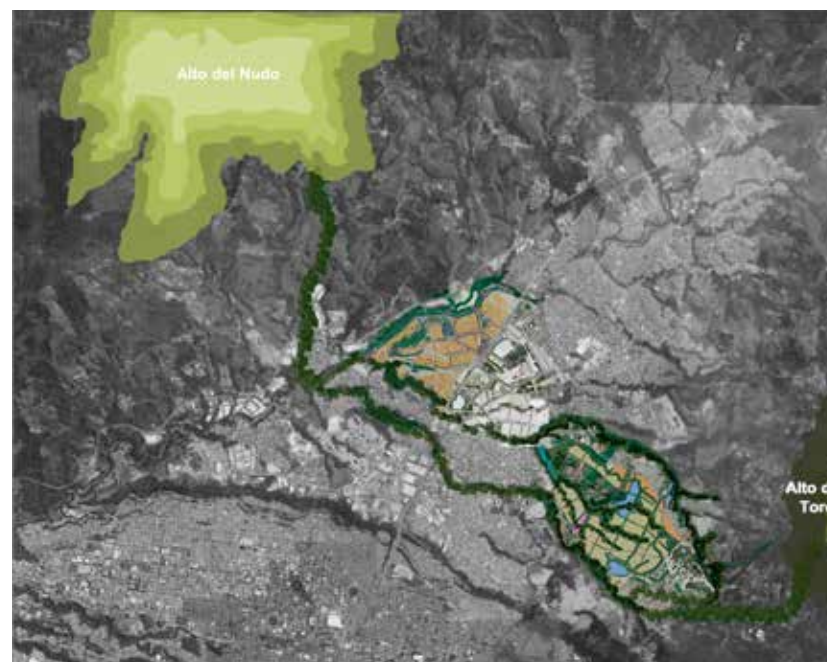


Figura 1, fuente - Goggle eart, elaboracion propia

Pregunta central del proyecto urbano y arquitectónico

“COMO INTERVENIR UN BORDE URBANO RURAL A PARTIR DEL PAISAJE Y LA INFRAESTRUCTURA URBANA”.

La pregunta central de esta intervención a escala urbana y arquitectónica se enfoca principalmente en como a través de la formulación de una pieza urbana, ambientalmente sustentable, con una adecuada capacidad de soporte, en la que el espacio público y los equipamientos colectivos sean los principales estructuradores y articuladores del territorio se puede dar respuesta a las condiciones inherentes de las áreas o vacíos urbanos que se encuentran fragmentados o aislados de estructura urbana, que presentan algún grado de consolidación y cuyo desarrollo se dio de manera espontánea o con una mínima planificación y que por lo tanto se han constituido en bordes ya sea entre límites urbano o urbano rurales.



figura 2, fuente - Google eart

Hipotesis

“REPROGRAMA EL BORDE A PARTIR DE LA SIMBIOSIS DE LOS USOS URBANOS CON LOS ELEMENTOS NATURALES DEL PAISAJE”

Esta investigación proyectual formula una hipótesis que pretende demostrar como el espacio público y los equipamientos colectivos se convierten en los elementos comunes a partir de los cuales, la interfase actúa como estrategia de articulación, que mediante la fusión equilibrada del paisaje natural y artificial –entiendase como entorno rural y entorno urbano- crea una franja que amortigue y a su vez sirva de conexión entre ambos territorios.

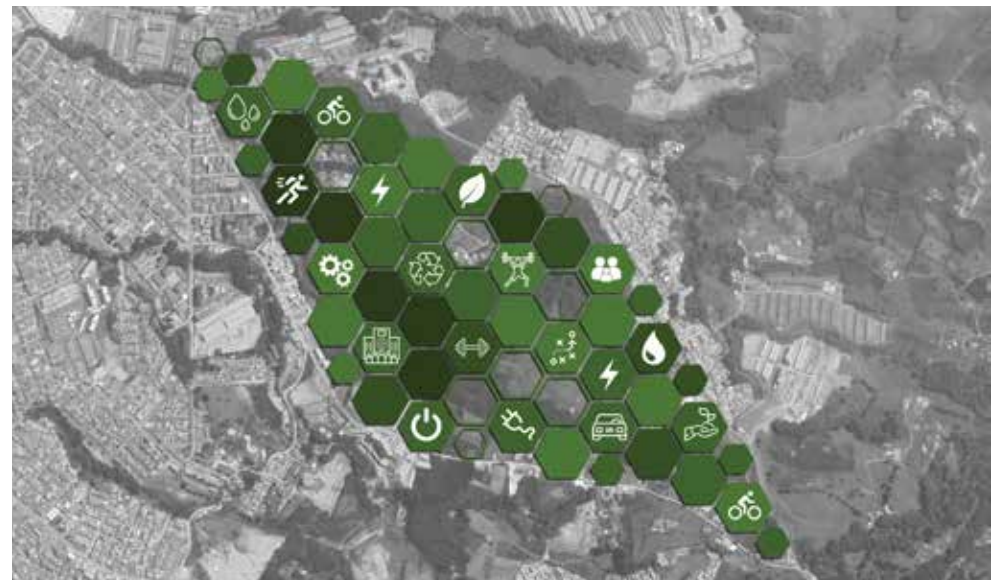
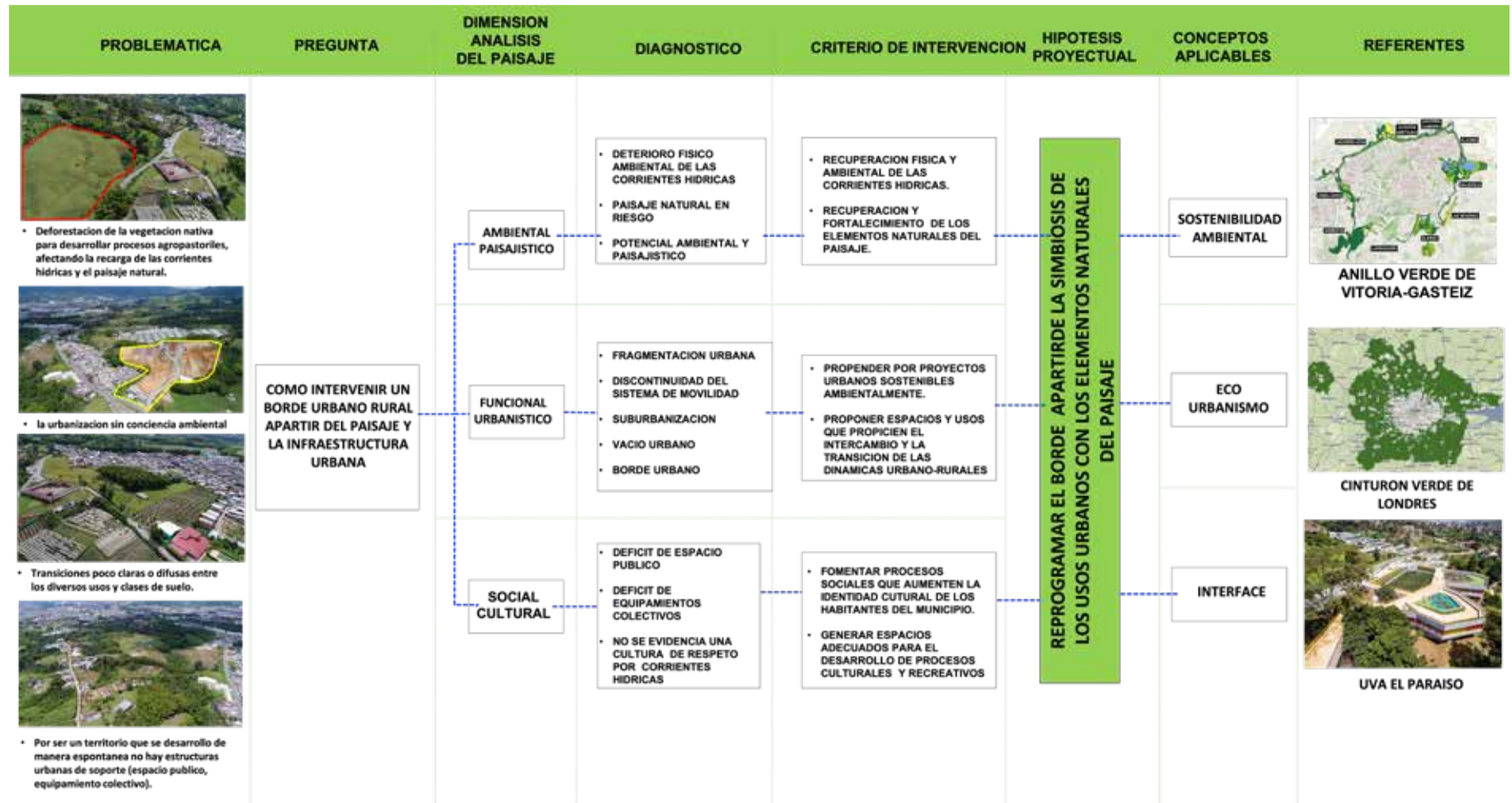


Figura 3, fuente - Google eart, elaboración propia

Mapa Conceptual



Figura, Fuente - elaboracion propia

Marco Teórico

Para el desarrollo de esta aproximación proyectual se utilizan teorías y conceptos disciplinares de la arquitectura y el urbanismo y otros que provienen del territorio extra disciplinares, así:

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL, esta teoría se aplica de manera transversal a todas las etapas de aproximación proyectual, haciendo especial énfasis en el equilibrio entre la sociedad y la naturaleza que lo rodea y de la cual es parte, siempre procurando no amenazar los recursos de las generaciones futuras, y partiendo de la estructura ambiental natural como base para la formulación de cualquier acción en el territorio.

ECOURBANISMO, esta teoría es análoga al urbanismo sostenible y busca satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas.

BORDE, extremo u orilla de algo. (Diccionario RAE)

El borde no es un límite ni una frontera, la idea de borde no es otra que indicar donde acaba un lugar y otro comienza.

Otras definiciones, Universidad de Londres con su Equipo Investigador de Áreas Periurbanas (2000). Describe estas áreas como "el encuentro de lo urbano con lo rural o con los sistemas ecológicos, desde una perspectiva ambiental"

INTERFAZ, Interfaz es lo que conocemos en inglés como interfaces ("superficie de contacto").

Conexión o frontera común entre dos aparatos o sistemas independientes, este concepto proviene de otras ciencias y se ha utilizado en urbanismo para denominar las áreas de transición o de contacto entre dos territorios o clases de suelo.

Este concepto se aplica en todas las escalas de proyectación y se convierte en un elemento transversal de toda propuesta urbana.



Figura 1, fuente - <https://www.renovablesverdes.com/sostenibilidad-ambiental/>



Fuente, www.freepik.es



Fuente, www.freepik.es

Estudios de Caso

Los estudios de caso analizados corresponden a un rastreo de proyectos analogos con un perfil específico que se determinó a partir de tres estrategias aplicables a la formulación del proyecto urbano y arquitectónico.

PROGRAMACION. ANILLO VERDE DE VITORIA-GASTEIZ



Fuente - www.vitoria-gasteiz.org

El Anillo Verde es un conjunto de parques periurbanos de alto valor ecológico y paisajístico enlazados estratégicamente mediante corredores eco-recreativos. Es el resultado de un ambicioso proyecto que se inició a comienzos de los 90 del siglo pasado con el objetivo principal de restaurar y recuperar la periferia de Vitoria, tanto desde el punto de vista ambiental como social, para crear una gran área verde de uso recreativo en torno a la ciudad.



Centro de Interpretación de la Naturaleza Ataria, fuente - www.vitoria-gasteiz.org



Humedales de Salburua, fuente - www.vitoria-gasteiz.org

TRANSICION. CINTURON VERDE DE LONDRES



El origen del término “cinturón verde” se remonta a fines del siglo diecinueve, cuando Ebenezer Howard (1898) postuló que las zonas urbanas debían estructurarse de manera tal que las “celdas” urbanas quedasen separadas por áreas verdes.

Patrick Abercrombie publicó su proyecto de planificación para el Gran Londres de la posguerra en 1943, ya podía prever que un cinturón verde en torno de la ciudad “se mantendría gracias al tan esperado sistema de planificación del uso del suelo”. El sistema entró en vigencia en 1947, año en que la Ley de Planificación Urbana y Rural de hecho nacionalizó los derechos de urbanización.

ARTICULACION. UVA EL PARAÍSO



Uva el paraíso, fuente - www.archdaily.co



Las Unidades de Vida Articulada, UVA, son transformaciones urbanas en los barrios de Medellín, destinadas para el encuentro ciudadano, el fomento del deporte, la recreación, la cultura y la participación comunitaria.

Diagnostico por Dimnesiones

Para realizar una mejor compresion de la características físicas y funcionales de esta pieza y dandole continuidad al metodo aplicado en esta investigacion proyectual el diagnostico y analisis se desarrollara a partir de las dimensiones del territorio, siempre utilizando una relacion multiescalar.

Dimension Ambiental y Paisajistica

esta es la principal dimension de analisis de este territorio debido a su gran potencial ambiental y paisajistico.

Registro fotografico



1. Lagos de la pradera
Fuente, elaboracion propia



2. Quebradas Frailes
Fuente, elaboracion propia



3. Lagos de la pradera
Fuente, www.youtube.com



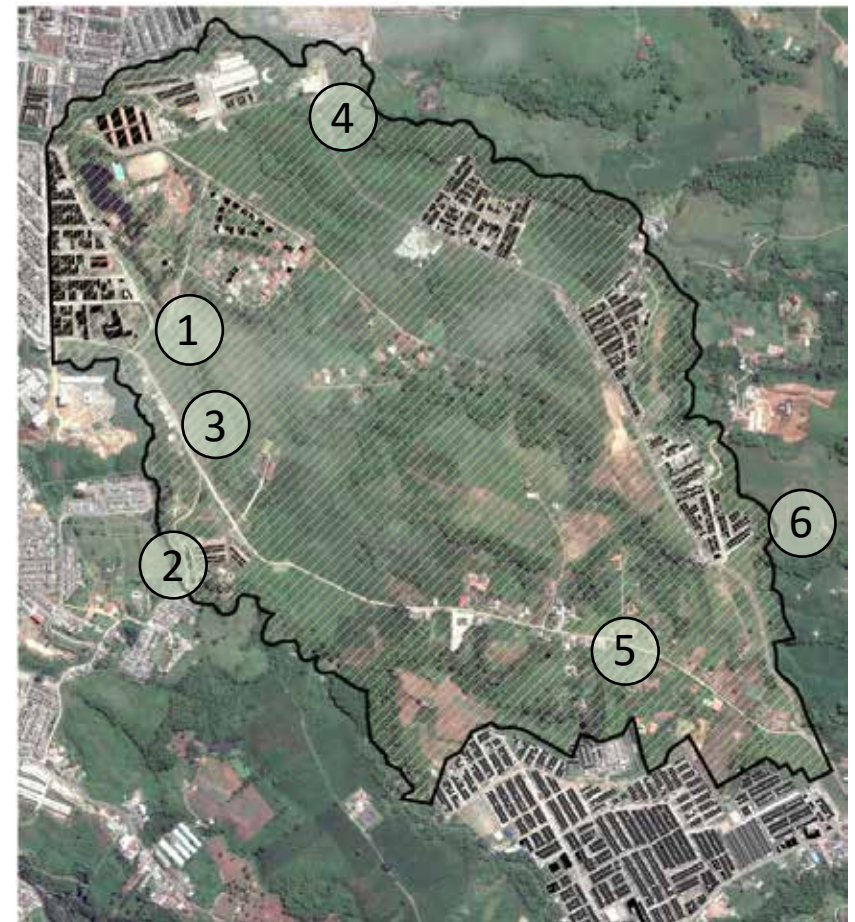
4. Quebrada la Vibora
Fuente, elaboracion propia



5. Panoramica vacio urbano
Fuente, elaboracion propia

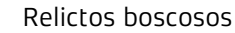


6. Afectaciones Ambientales
Fuente, elaboracion propia



resignificación de paisajes fragmentados

resignificación de paisajes fragmentados



Potencial ambiental para consolidacion de espacio publico en sus diversas escalas

Los correderos ecologicos de las corrientes hidricas se encuentra fragmentados por los procesos de urbanizacion

Dimension Urbano Funcional

A nivel urbano funcional este sector se destaca por ser un gran vacío, que se encuentra fragmentado o desarticulado de la estructura urbana, con bajos estándares de movilidad y con un esquema de crecimiento urbano basado en la suburbanización y la autoconstrucción o desarrollos espontáneos.

TIPOLOGIAS DE URBANIZACION

-  Nuevas urbanizaciones, en conjuntos cerrados
-  Urbanizaciones espontáneas, generadas a partir de procesos de auto construcción
-  Suburbanización, desarrollos a partir de condominios en conjunto cerrado



Fuente, elaboración propia

-  Urbanización mixta, desarrollada combinando el modelo de autoconstrucción y urbanizaciones planificadas



Fuente, elaboración propia



Dimension Social, cultural y economico

Desde esta dimension lo mas relevante hallado es:
El uso del suelo principal es el residencial.
Encuanto a indicadores de espacio publico y equipamientos, se
encontro que hay deficit en ambas atributos.



Parque el lago, fuente - elaboracion propia



Colegio Fabio Vasquez, fuente - elaboracion propia



■ Usos residencial

■ Equipamientos educativos

■ Equipamientos recreativos

Síntesis y Criterios de intervención

Luego de cruzar la información obtenida a través del análisis por dimensiones, se puede concluir que esta área de estudio tiene un gran potencial ambiental y paisajístico, que se encuentra desarticulada de la estructura urbana, que hace borde con el suelo rural y que su capacidad de soporte no es suficiente para suplir la necesidad de los desarrollos urbanos aledaños.

	PROBLEMATICAS		CRITERIOS DE INTERVENCION
AMBIENTAL PAISAJISTICO	• DETERIORO FISICO AMBIENTAL DE LAS CORRIENTES HIDRICAS • PERDIDA, DESTRUCCIÓN Y DESEQUILIBRIO DEL PAISAJE NATURAL Y DEL ECOSISTEMA CAUSADO POR EL CRECIMIENTO URBANO • OCUPACION Y URBANIZACIÓN SIN CONTROL SOBRE LAS CUENCAS HÍDRICAS		• RECUPERACION FISICA Y AMBIENTAL DE LAS CORRIENTES HIDRICAS. • RECUPERACION Y FORTALECIMIENTO DE LOS ELEMENTOS NATURALES DEL PAISAJE. • PROPONER UN MODELO DE OCUPACION SUSTENTABLE AMBIENTALMENTE QUE INCORPORE EL PAISAJE NATURAL COMO ELEMENTO ESTRUCTANTE DEL TERRITORIO.
FUNCIONAL URBANISTICO	• FRAGMENTACION URBANA • DISCONTINUIDAD DEL SISTEMA DE MOVILIDAD • SUBURBANIZACION • VACIO URBANO • BORDE URBANO		• PROPENDER POR PROYECTOS URBANOS SOSTENIBLES AMBIENTALMENTE. • PROPONER ESPACIOS Y USOS QUE PROPICIEN EL INTERCAMBIO Y LA TRANSICION DE LAS DINAMICAS URBANO-RURALES • PROPONER LA ARTICULACION E INTEGRACION DE LA ESTRUCTURA URBANA ATRAVEZ SIETEMA DE CORRIENTES HIDRICAS Y LA PROPUESTA DE UN SISTEMA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.
SOCIAL CULTURAL	• DEFICIT DE ESPACIO PUBLICO • DEFICIT DE EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS • NO SE EVIDENCIA UNA CULTURA DE RESPETO POR CORRIENTES HIDRICAS		• PROPENDER POR LA GENARCION DE ESPACIO PUBLICO Y EQUIPAMIENTOS INTEGRADOS A LAS SISTEMAS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO. • FOMENTAR PROCESOS SOCIALES QUE AUMENTEN LA IDENTIDAD CULTURAL DE LOS HABITANTES DEL MUNICIPIO. • GENERAR ESPACIOS ADECUADOS PARA EL DESARROLLO DE PROCESOS CULTURALES Y RECREATIVOS

Fuente, elaboración propia

Principios generales de Diseño

SOSTENIBILIDAD

Huertas urbanas y zonas de cultivos intra urbanos por medio de la propuesta de ponadajes de recolección de aguas para utilizar en el mantenimiento de los espacios públicos, llevándolas por gravedad.

La propuesta de incluir soluciones de sostenibilidad ambiental dentro de las propuestas arquitectónicas.



TRANSICION (INTERFACE)

Por medio de la generación de espacios multifuncional donde se pueda llevar a cabo intercambio de las actividades urbano - rurales y actividades culturales.

Propiciar por medio del proyecto urbano-arquitectónico un dispositivo que logre desarrollar la transición entre las actividades urbanas y rurales.



CONECTIVIDAD

Por medio de la generación de un equipamiento urbano intermodal que no solo sirva como un contenedor de intercambio de modos de transporte, sino como un proyecto detonante urbano que este acompañado de espacio público y de otras actividades que logren consolidar este territorio como un subcentro de actividad urbana.



PERMEABILIDAD

La prevalencia del espacio público en primer piso como sistema conector de todo el conjunto urbano.

La propuesta de adaptarse a las condiciones geográficas y morfológicas del territorio.



EQUILIBRIO

Por medio de la generación de un subcentro de actividad sectorial que mejore las condiciones de vida de los habitantes del sector (aplicación de la teoría del urbanismo de cercanías)



Propuesta Proyecto Urbano

El proyecto urbano se estructura a partir del concepto de la ecología urbana aplicado al ordenamiento del territorio; por medio de elementos como el espacio público, los cuerpos de agua y el paisaje natural. Para dar respuesta a la dinámica de borde urbano presente particularmente en esta pieza urbana se propone la aplicación del concepto de interfaz como concepto auxiliar, el cual traemos desde del campo de lo extradisciplinar para responder a las dinámicas de transición e intercambio propias del lugar.

La definición de interfaz dada en 2013, ayuda a comprender la relación física y espacial urbana en la que puede aplicarse este concepto.

Interfaz Urbano-Rural

“Área compartida en la que los asentamientos humanos y las estructuras contruídas se entremezclan con terrenos no urbanizados o son adyacentes a terrenos baldíos en los que la vegetación puede crecer sin mayor intervención humana.”

Fuente, Tesoro 2013 de la Biblioteca Agrícola Nacional de los Estados Unidos

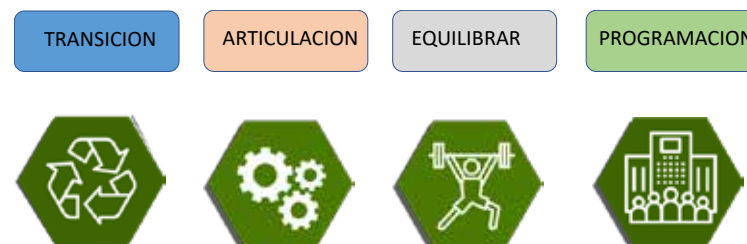


Fuente, Google earth - elaboración propia.

con la aplicación del concepto de interfaz se busca convertir el proyecto urbano en un espacio de transición o superficie de contacto entre las dinámicas de la vida urbana en sus diversos estados y suelo rural.

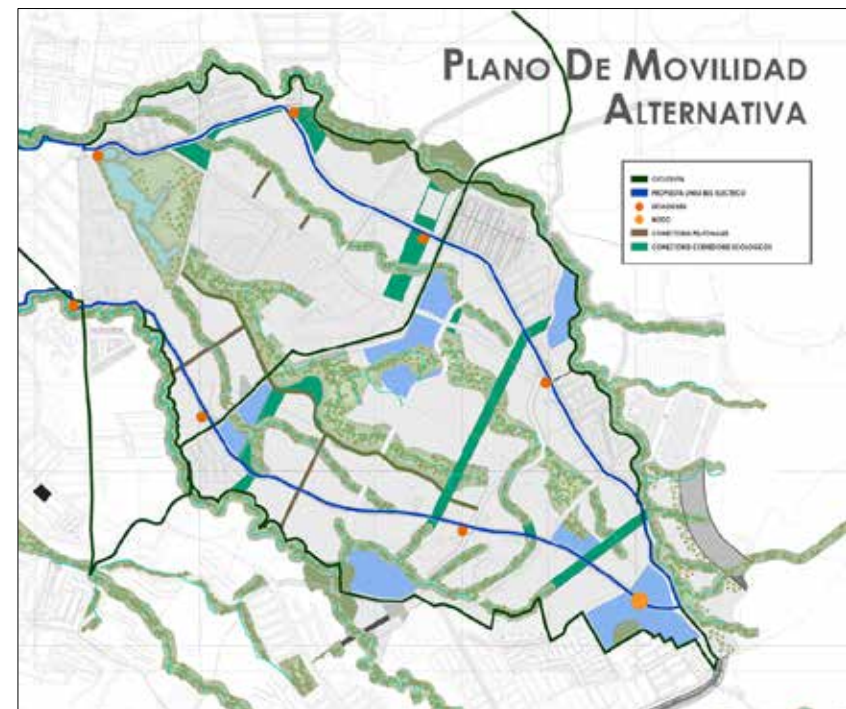
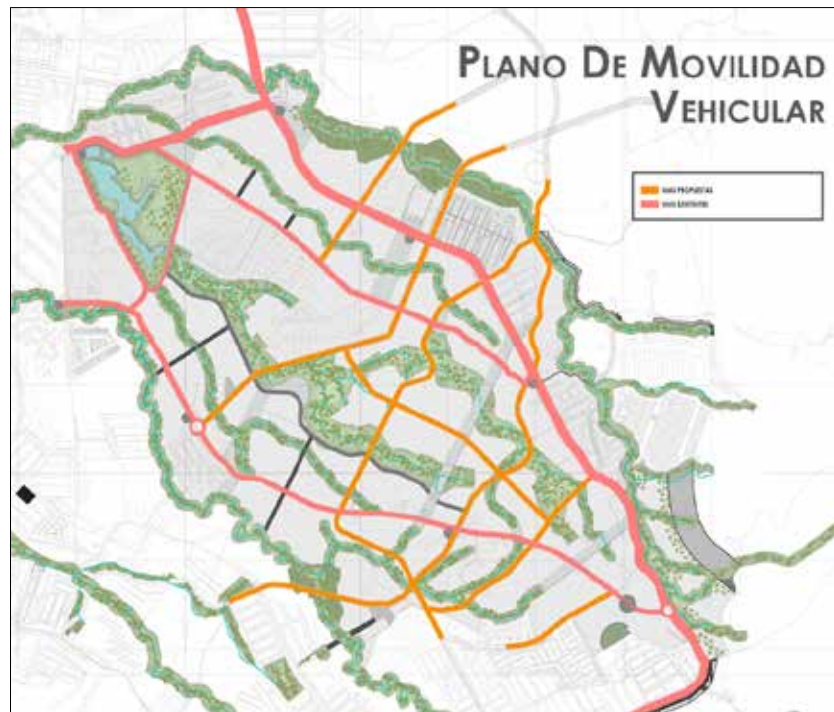
En esta etapa de proyectación, como método, además de lo mencionado anteriormente, se formulan a partir del diagnóstico una serie de acciones, cuya aplicación estará enfocada a fortalecer aquellas áreas de las dimensiones del territorio que presentan mayor debilidad. Como las acciones deben materializarse en un contexto físico y espacial, se propone la formulación de una serie de estrategias que ayuden a facilitar su aplicación así:

Estrategias

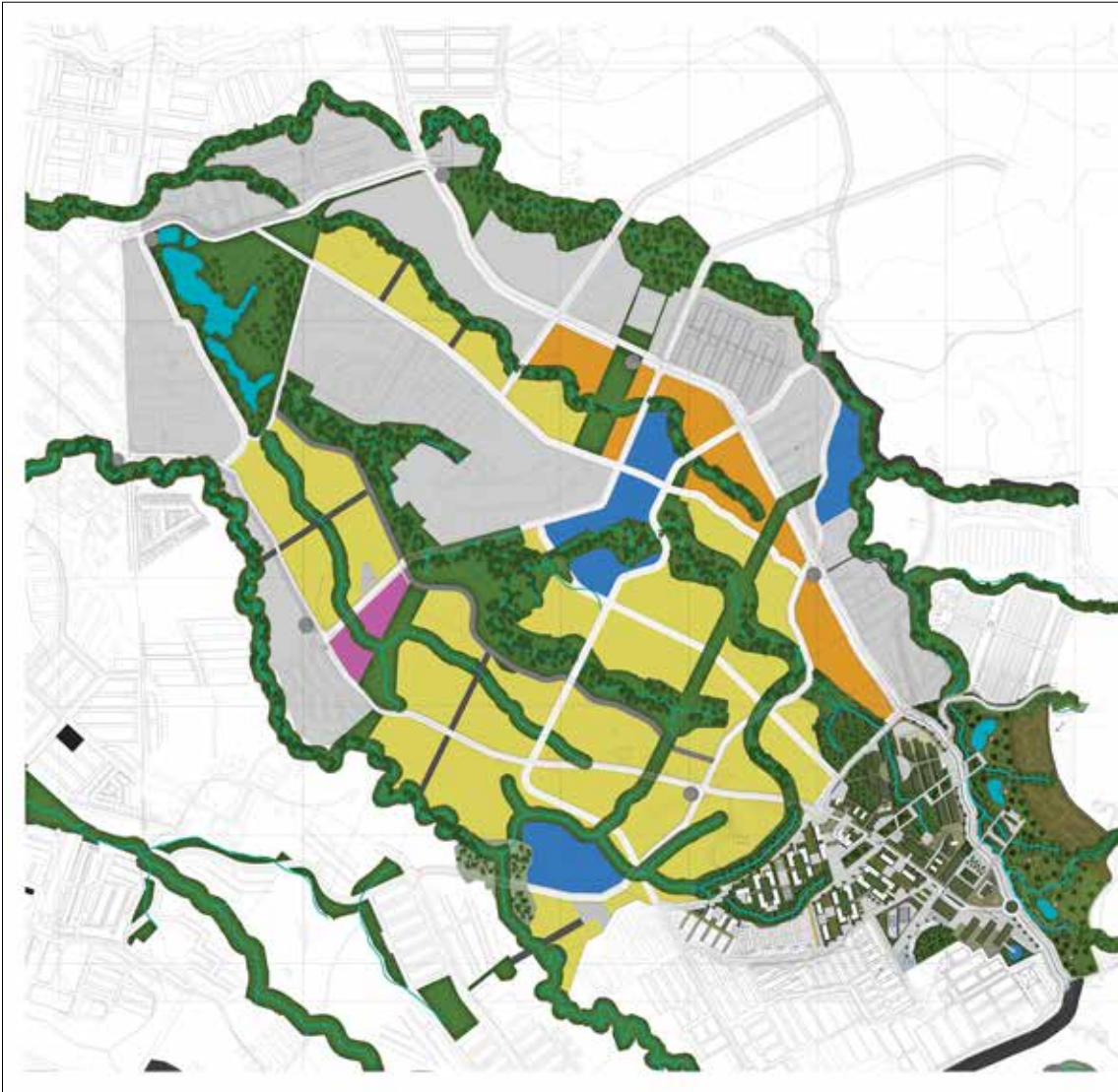


TRANSICION

ARTICULACION



Proyecto a escala urbana
INTERFACE DEL PAISAJE Y LA ESTRUCTURA URBANA



Por el tamaño del área de intervención, para esta etapa proyectual se formula un plano de usos y aprovechamiento en el que se determina toda la estructura de soporte, dándole principal importancia a la estructura verde, al espacio público y a los equipamientos colectivos como los elementos de equilibrio y articulación de este borde urbano.

AREA TOTAL POLIGONO PROYECTO 4	1892999
SUELOS DE PROTECCION	631947
AREA CONSOLIDADAS EN USO RESIDENCIAL	470625,33
EQUIPAMIENTOS RECREATIVO PARQUE EL LAGO	75314,18
EQUIPAMIENTOS DE CULTO EXISTENTES	2466
EQUIPAMIENTO EDUCATIVOS EXISTENTES	23419
ARE NETA	689227,49
AEA NETA	689227,49
PROPUESTA EP (RELICTOS)	52390,24
PROPUESTA EQUIPAMINTOS COLECTIVOS	112685,12
AREA DESARROLLO USO RESIDENCIAL (USO COMPLEMENTARIO)	452599,24
AREA DESARROLLO USO MULTIPLE	65945
SISTEMA DE MOVILIDAD (VIAS POT, VIAS PROPUESTAS, SENDEROS PEATONALES)	5607,89

Pieza Urbana

con la formulacion de esta pieza urbana que se encuentra en el area de contacto entre el suelo urbano y rural, se busca comprobra la hiotesis planteada, de como programar o reprogramar el borde buscando un equilibrio entre los usos urbano y el paisaje natural.

AREA TOTAL PIEZA URBANA	149445
QUILTA DE PROTECCION	18122
VIAS	23220
AREA NETA	118103
AREA CONSOLIDADA EN USO RESIDENCIAL	92178
EQUIPAMIENTOS COLECTIVO	25925
LIMDADES DE VIVENDA PROPUESTAS	1265
MULTI AMBITOS	176%
DENSIDAD POR HECTAREA	63,0



Secciones



Seccion S-2



Seccion S-2



Seccion S-3



Seccion S-4

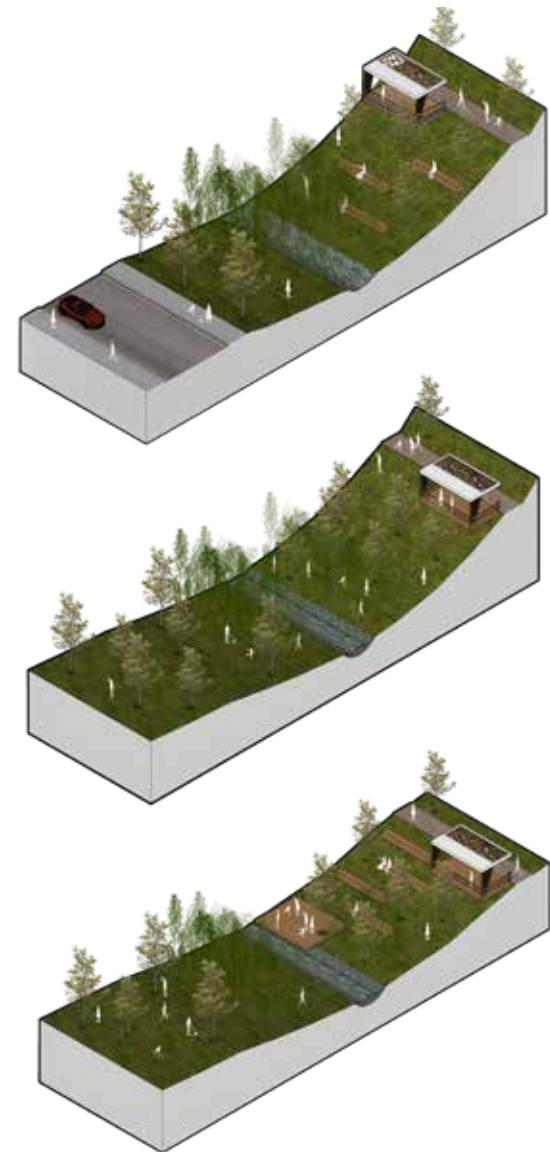
Proyecto Arquitectónico

Parque Intermodal

El objeto principal de este proyecto es la creación de una centralidad urbana sustentable ambientalmente que articule las dinámicas del suelo urbano y del suelo rural; para lograr este objetivo, se propone la creación de un gran espacio urbano que agrupe y focalice actividades urbanas, tomando como proyecto detonante el intercambiador intermodal de transporte urbano, complementado por otros equipamientos dotacionales y de servicios e integrados por medio de un espacio público..



Ilustraciones de formas de interactuar con los cuerpos de agua



resignificación de paisajes fragmentados

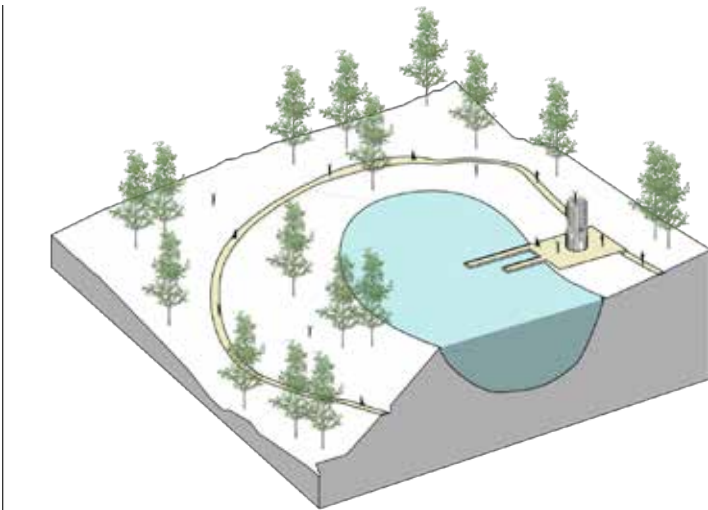


Ilustración Pondaje.



integración suelo rural e interacción corriente de agua.



Los pondajes que sirven como propuesta de sostenibilidad ambiental, también se convierten en lugares lúdicos, con propuesta de torres de contemplación y muelles-



Muelles sobre los pondajes

Propuesta de conexión y transición con el suelo rural

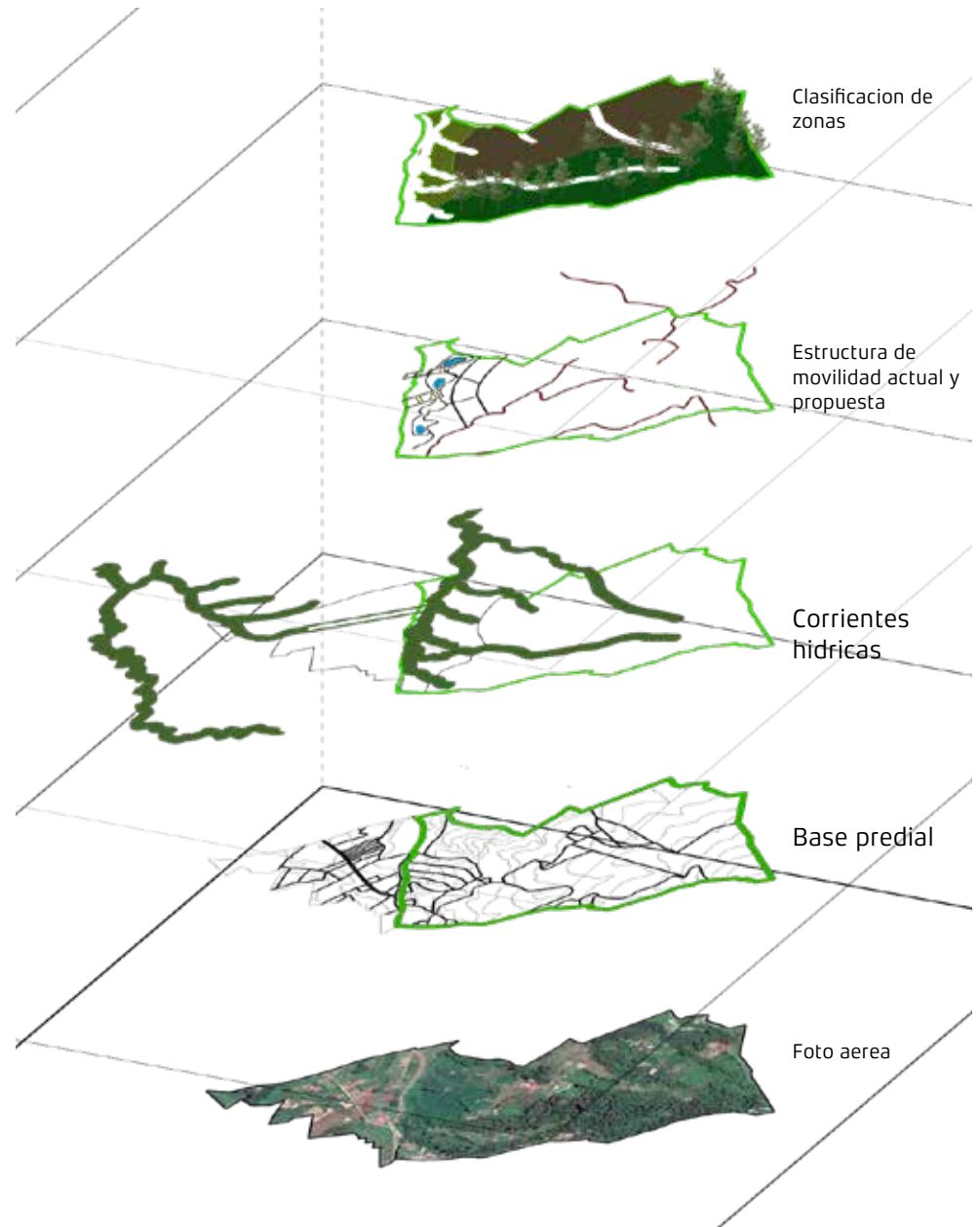
la propuesta consiste en crear una transición o filtro compuesta en primer instancia por un espacio público que es la primera área de contacto y la visagra con el suelo urbano, después y a manera de segundo anillo se propone un área para cultivos y por último una zona de reforestación ambiental, todos estos se unen por medio de los corredores hídricos que funcionan el sistema de conexión que permitirá a través de senderos la posibilidad de conformar una gran parque sirve de llegada tanto al suelo rural como al urbano.

Para determinar las áreas que se destinarán a cultivos y reforestación se revisó la base catastral y se utilizaron fotos aéreas para determinar que zonas tienen condición de tierras productivas y cuáles a un conservan masa arbórea.

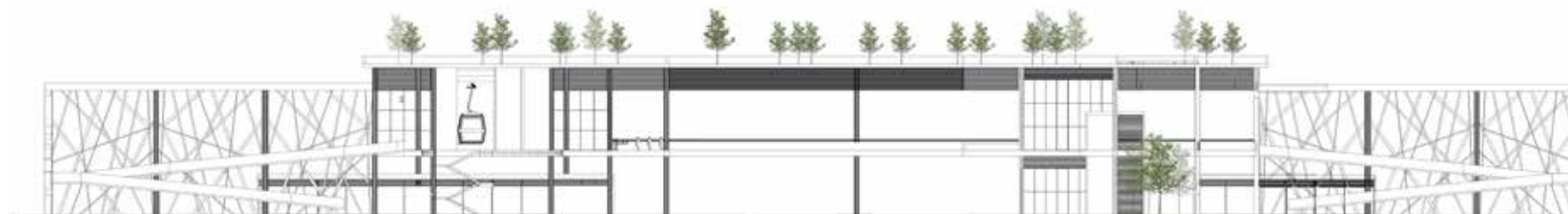


Foto aérea zona contacto suelo urbano y rural

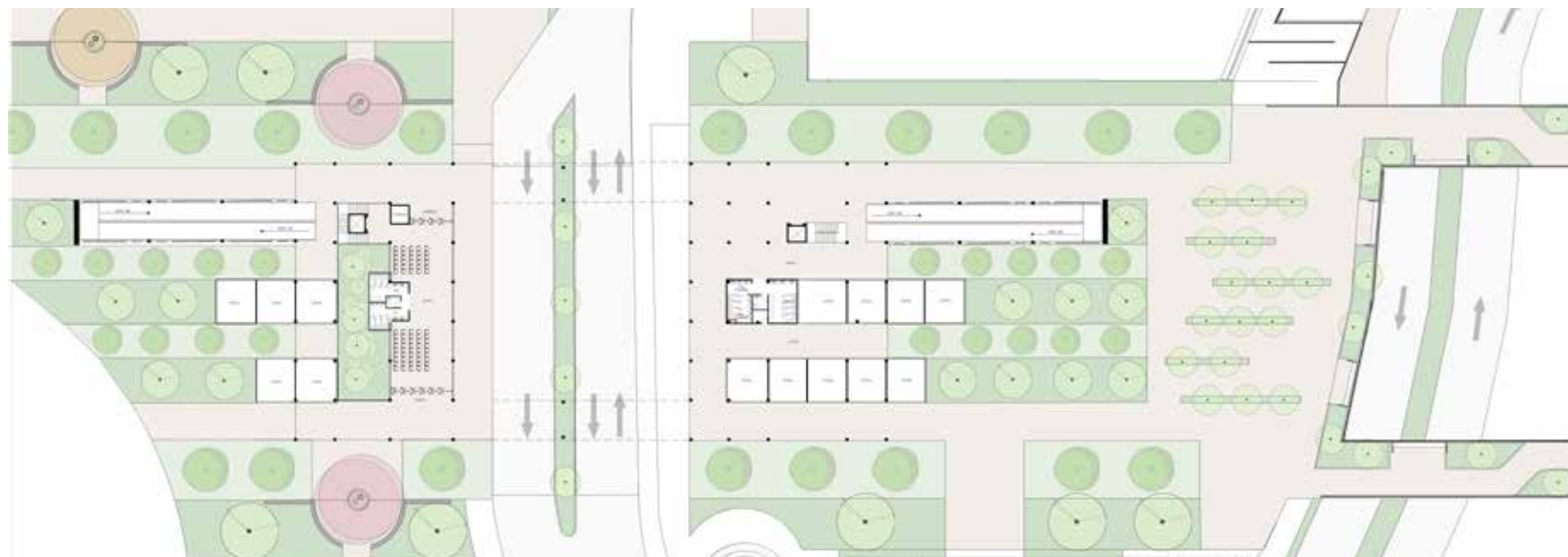
Fuente, elaboración propia



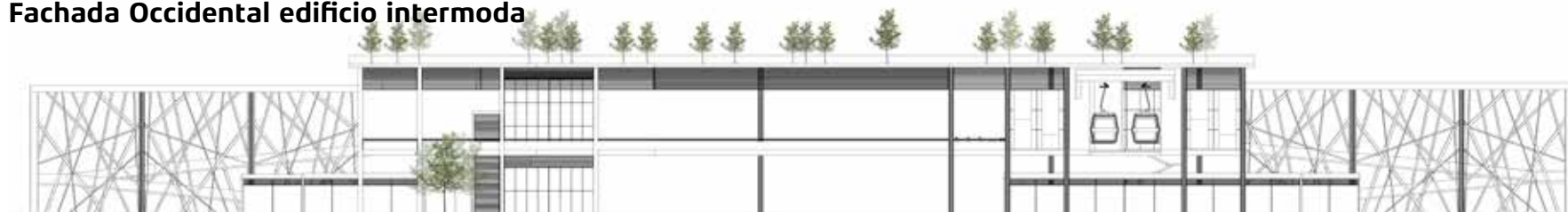
Fachada Oriental edificio intermodal



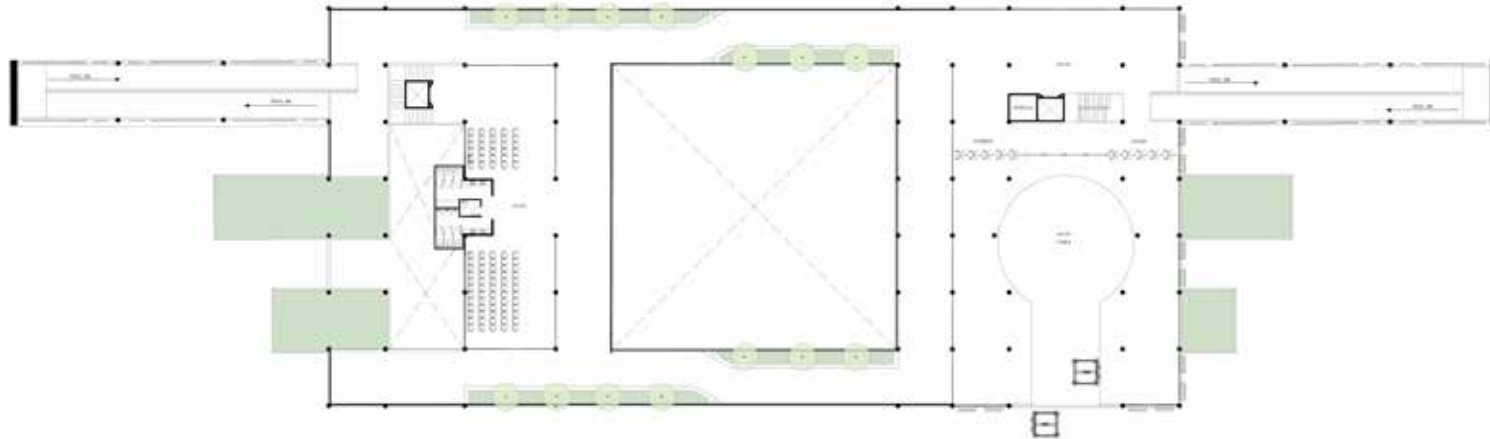
Plano piso 1 edificio intermodal



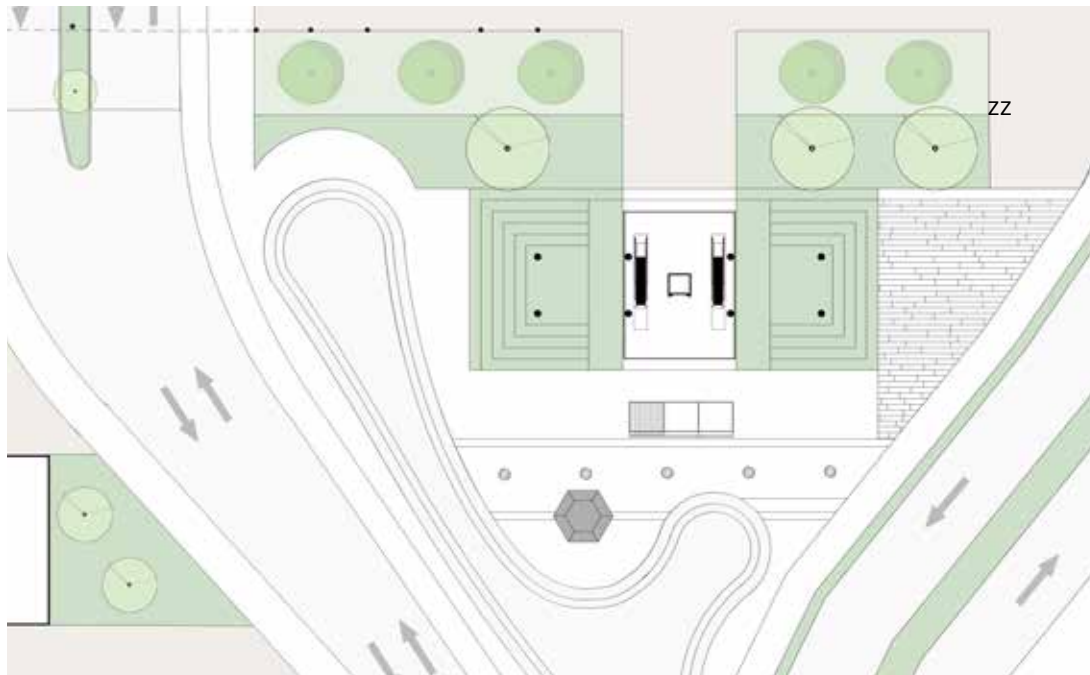
Fachada Occidental edificio intermoda



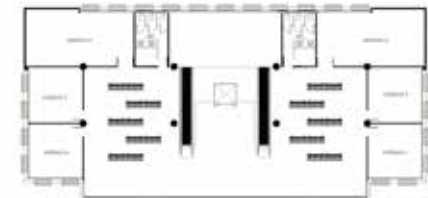
Planta piso 2 Edificio Intermodal



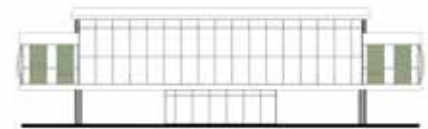
Plano piso 1 CAU



Plano piso 2 CAU



Fachada CAU



Imágenes Generales



Imágenes Generales



resignificación de paisajes fragmentados

Imágenes Generales



Conclusiones

- Los bordes urbanos no deben constituir un límite entre zonas o sectores, todo lo contrario deben ser espacios integradores y aglutinadores de dinámicas urbanas y deben ser intervenidos de manera integral por su complejidad.
- Los equipamientos colectivos deben convertirse nuevamente en los generadores de dinámica urbanas y en los eslabones que cohesionan el territorio.
- La importancia del contexto y la historia en la comprensión de los fenómenos urbanos para no asumir posturas genéricas.
- La importancia de la estructura ambiental y paisajística para determinar el modelo de ocupación de un territorio.

CONCLUSIONES FINALES:

+ RESIGNIFICACIÓN DE PAISAJES FRAGMENTADOS

Metodológico.

Se considera desde una visión holística, que uno de los principales aportes que se pueden y deben extraer del proceso desarrollado en la maestría en arquitectura y Urbanismo, es la construcción de un método de análisis y proyección urbanística, que permita el entendimiento y la lectura del territorio desde sus diferentes dimensiones y atributos a través una mirada multiescalar; posibilitando así, el abordaje de las problemáticas urbanas desde un punto de vista más integral lo que en ultimas se reflejara tanto en las decisiones acertadas en términos de planificación como en las acciones concretas de intervención sobre el territorio.

Bordes Urbanos.

Como principal conclusión en este tema podemos decir que la condición territorial de borde urbano, no constituye en sí misma una característica de límite, perímetro o periferia, todo lo contrario es preciso entenderlo como territorios con condiciones especiales para el desarrollo de soluciones de integración y articulación; que ayuden a dar respuesta a la fragmentación de la estructura urbana y a la consolidación de espacios contenedores de estructura de soporte territorial. También se destaca que en territorios que se localizan entre cordilleras o montañas, como es el caso de muchos de nuestros territorios en los que se destaca la gran riqueza hídrica y situaciones especiales de infraestructura vial y urbana el concepto de borde se constituye en uno de los principales fenómenos a estudiar ya que son el eslabón para contrarrestar la fragmentación de su estructura territorial.

Proyectos arquitectónicos.

Es de resalta que los proyectos expuestos parten desde su concepción en un cambio decidió en la visión del desarrollo urbano tradicional, ya que son concebidos en una necesidad imperiosa de ensayar formas edificatorias compatibles con los requerimientos particulares de la población, capaces de agrupar actividades diversas y de articular las complejas relaciones con el entorno.

Los proyectos planteados , desarrollan de diferentes maneras edificios y equipamientos públicos , en los cuales se favorecen la mezcla de actividades en el interior de las edificaciones y hacen más eficiente y sostenible el uso del suelo en el contexto de la planeación actual de nuestras ciudades; así mismo se puede extraer y precisar que solo con acciones urbanísticas y de programas con potencial para valorar la propuesta de combinar equipamientos y actividades, garantizan el desarrollo y apropiación de estos proyectos en el tiempo, así mismo, es importante resaltar que estos proyectos no se pueden realizar sin los cambios y estrategias realizadas desde la normativa, hasta la gestión del suelo, para establecer nuevas formas de hibridar la propiedad con las posibilidades de asociación entre promotores y usuarios finales, más allá de la simple división entre lo público y lo privado. Se dilucidan los elementos comunes, características y estrategias identificados en los proyectos los cuales plantean una continuidad entre el urbanismo y la arquitectura- en una visión multiescalar y que ofrecen una nueva forma de leer y resolver los desafíos que se plantean para el desarrollo de los equipamientos en las ciudades del siglo XXI.

Los proyectos arquitectónicos plantean las bases reflexivas y de proyección, que más adelante serán elementos tipológicos y constantes en las exploraciones formales y los cuales propenden por el planteamiento de componentes estratégicos que promueven el desarrollo de aspectos urbanísticos, arquitectónicos y programáticos que enriquecen el catálogo de opciones en los procesos de renovación y las iniciativas de las políticas públicas para configurar una ciudad más compacta, equitativa, accesible y sostenible.

Dentro de los nuevos retos y oportunidades aprovechados en los proyectos descritos está la cualidad de proponer nuevas tipologías edificatorias que satisfagan las necesidades básicas y complementarias que tiene la ciudad para consolidar unidades o piezas urbanas y fortalecer con ellas la cohesión social, donde más allá de las cualidades formales y estéticas de los proyectos se resalta la permeabilidad de los edificios y equipamientos así los espacios públicos, lo cual favorecerá su incorporación al imaginario y al espacio colectivo, al aprovechar las condiciones funcionales y ventajas derivadas de las nuevas relaciones que se establecen entre el espacio público-privado, así este privado también sea de uso público. La combinación de los programas con sus diferentes naturalezas y propósitos, puede otorgar una nueva identidad o significado a la edificación, así mismo plantea nuevas formas, diferentes a las tradicionales ya utilizadas para resolver la movilidad vertical interna y a los diferentes niveles de percepción del espacio colectivo interior y el espacio urbano público o exterior. Las pautas urbanísticas que se observan en el desarrollo de estos proyectos no son homogéneas, pero plantean interrogantes interesantes sobre el impacto que estos proyectos pueden tener en el tejido urbano circundante, al ser concebidos como proyectos detonantes, que logren el desarrollo vertiginosamente de los sectores en los cuales se insertan.

