

**TEJIENDO LA CIUDAD DE CALARCÁ – QUINDÍO
A PARTIR DE LA REVITALIZACIÓN DE VÍA NACIONAL
A PASO VIAL URBANO ¹**

***Weaving the city of Calarcá – Quindío
from the revitalization of a national road
to an urban road crossing***

*Diego Fernando Acevedo Cardona²
Universidad Católica de Pereira*

-
- 1 El presente artículo es resultado del proyecto presentado, en la Maestría de Arquitectura y Urbanismo Cohorte III-UCP Semestre IV.
- 2 Arquitecto – Universidad La Gran Colombia- Armenia-2006, Candidato a magister en Arquitectura y Urbanismo Universidad Católica de Pereira 2022. Contacto: diego.acevedo@ucp.edu.co

RESUMEN

El presente artículo da cuenta de cómo transformar un paso de vía nacional a un corredor verde sostenible que permite tejer dos orillas fragmentadas por la infraestructura existente que hoy cruza el interior del suelo urbano del municipio de Calarcá, departamento del Quindío, que conecta la capital de Colombia (Bogotá) con el puerto marítimo de mayor importancia en el país, localizado en el municipio de Buenaventura, departamento del Valle del Cauca. Cabe mencionar que se viene liderando por parte del Ministerio de transporte, a través del Instituto Nacional de vías (Invías), un nuevo trazado vial fuera del respectivo perímetro urbano, con el fin de conectar las obras complementarias al desarrollo de túneles y viaductos construidos, de manera que permita una conexión más expedita para el fortalecimiento de la economía del país. Así, se consolidará la red de carreteras que une al continente americano y asiático en el marco del denominado Puente Terrestre Mundial/Lyndon H. Larouche. Bajo esta oportunidad, el respectivo proyecto desarrolla la articulación de la estructura ecológica urbana como principal elemento articulador además de las vías principales, intercesiones y espacio público que garanticen la accesibilidad segura a los diferentes servicios urbanos, lo que permitirá devolverle a la ciudad, entre otros, la calidad ambiental principalmente por las emisión de CO₂, funcional, socioeconómica e institucional que por tanto tiempo se ha visto afectada por el paso y permanencia de vehículos, principalmente por el transporte de carga.

Palabras claves: Fragmentación; urbanismo integral; movilidad; ambiente; espacio público; equipamiento.

ABSTRACT

This article gives an account of how to transform a national road passage into a sustainable green corridor that allows weaving two fragmented shores by the existing infrastructure that today crosses the interior of the urban land of the municipality of Calarcá, department of Quindío, which connects the capital of Colombia (Bogotá) with the most important seaport in the country, located in the municipality of Buenaventura, department of Valle del Cauca. It is worth mentioning that the Ministry of Transport, through the National Institute of Roads (Invías), is leading a new road layout outside the respective urban perimeter, in order to connect the complementary works to the development of tunnels and viaducts built, in a way that allows a more expeditious connection for the strengthening of the country's economy. Thus, the road network linking the American and Asian continents will be consolidated within the framework of the so-called World Land Bridge/Lyndon H. Larouche. Under this opportunity, the respective project develops the articulation of the urban ecological structure as the main articulating element in addition to the main roads, intersections and public space that guarantee safe accessibility to the different urban services, which will allow giving back to the city, among others, the environmental quality mainly due to

CO2 emissions, functional, socioeconomic and institutional that, for so long, has been affected by the passage and permanence of vehicles, mainly by freight transport.

Keywords: Fragmentation; integrated urban planning; mobility; environment; public space; equipment.

*Primera versión recibida el 9 de junio de 2022
Versión final aprobada el 4 de agosto de 2022*

*Para citar este artículo: Acevedo Cardona, Diego Fernando.
“Tejiendo la ciudad de Calarcá – Quindío a partir
de la revitalización de vía nacional a paso vial urbano”
En: *Grafiás Disciplinarias de la UCP*, No. 46 (Enero - Junio 2021)., pp. 59-72.*

INTRODUCCIÓN

La segregación espacial urbana, a partir de la vía existente, ha venido configurándose principalmente desde el proceso de reconstrucción dado por el sismo del año 1999, que determinó por fuerza mayor el crecimiento urbano al otro lado de la vía, y se consolidó un total de veinte (22) barrios separados por esta infraestructura vial en un tramo de dos (2) km. Posterior a ello, se ha venido consolidando, sin ningún control urbano por parte de la administración municipal, principalmente en suelos de protección y de espacio público identificados en las áreas adyacentes al corredor vial, como asentamientos residenciales y comercios informales y parqueo de tractocamiones, lo que ha generado contaminación visual, auditiva y deterioro ambiental por CO₂, así como mayores índices de accidentalidad. En este último, se registran en las estadísticas municipales un importante número de accidentes en los últimos cuatro (4) años, principalmente en lo relacionado con el transporte de carga. Perpendicular a esta vía confluyen vías urbanas principales, las cuales concentran un flujo peatonal y

vehicular que conectan los diferentes barrios del oriente, que contiene 3.621 predios, y cuya población oscila en 14000 habitantes el 26% que reside en el área urbana. Si bien se viene consolidando la aprobación de los diseños para la construcción de un nuevo trazado vial fuera del perímetro urbano, con el fin de conectar la infraestructura construida en suelo rural y garantizar una mejor conectividad con el Puerto de Buenaventura localizado en la Costa Pacífica para fortalecer la economía del país, queda subutilizada la vía existente, es importante connotar la importancia del control urbano, el cual es competencia, de las entidades territoriales; en este caso, del municipio de Calarcá, debe realizar el control urbanístico respecto a la ocupación del suelo y evitar que se sigan ocupando principalmente las áreas disponibles públicas alrededor de la vía denominada *variante sur o carrera 18* que hoy divide la ciudad en dos áreas importantes.

Concordante con lo anterior, se identifican referentes proyectuales en el marco de la transformación de infraestructura de la movilidad, como lo es el denominado High

Line, en Nueva York, que correspondió a una antigua vía de tren elevada a lo largo de dos kilómetros construida en 1930, como resultado del plan de mejoras a la infraestructura industrial de Manhattan. Su fin último era eliminar la circulación de trenes industriales a nivel de calle, con el propósito de evitar la gran cantidad de accidentes que esta situación ocasionaba, lo cual se hizo mediante concurso en el año 2003. Dicha infraestructura se convirtió en espacio público lineal que hoy sirve a la ciudad como paseo peatonal que articula el paisaje con el desarrollo de nuevas edificaciones, elementos de mobiliario y vegetación en toda su longitud localizada en los elementos propios de la línea férrea. Esto ha permitido contemplar una cara no vista de la ciudad.

Así mismo, el Big Dig en Boston, Massachusetts, fue el proyecto de ampliación de las principales vías de comunicación definido como la obra de ingeniería civil más grande creada en Estados Unidos. Consistió en soterrar la principal arteria de la ciudad y convertirla, de la antigua autopista de seis carriles en altura que era, en otra de diez carriles bajo tierra. Algunos de sus objetivos eran aumentar la capacidad de unas vías construidas en 1959 con vistas a que circularan con comodidad 75.000 vehículos al día, y que a mediados de los años noventa se habían quedado insuficientes para los casi 200.000 que ya se movían diariamente. El proyecto hoy finalizado tiene capacidad para 250.000 vehículos diarios, mejora la calidad ambiental, el crecimiento de la economía en el centro de la ciudad y del desarrollo de nuevas edificaciones. Desde el ámbito nacional,

encontramos referentes a nuestro contexto, como son las propuestas de transformación de corredores viales dispuestas por Urban eafit, de lo cual mencionamos su libro denominado *Corredores estratégicos del oriente antioqueño*. Aquí se propone la recualificación de la calle a partir del desarrollo de estrategias ambientales, de movilidad y de uso de suelo para el paso de vías nacionales en el interior de los perímetros urbanos de los diferentes municipios. También se destaca, el corredor verde de la ciudad de Cali y en el contexto local, el tramo urbano localizado en la carrera 14 entre calles 12 a la 21, en la ciudad de Armenia, Quindío, caracterizado en su momento por un paso vial importante para la conexión del centro con el norte de la ciudad, y que hoy es denominado *centro comercial Cielos Abiertos*, conformado por toda una plataforma de espacio público de uso peatonal, espacios para el desarrollo económico y fortalecimiento de los principales usos comerciales. Esto generó el escenario urbano que integra todas las expresiones culturales de propios y visitantes. Cabe mencionar que dicha intervención fue merecedora de premio en la XXI Bial Colombiana de arquitectura celebrada en el mes de octubre del año 2008, bajo la modalidad *diseño urbano y paisajístico*, la cual se ha venido consolidando como un importante hito urbano, por último y no menos importante en la cabecera municipal del municipio de Montenegro en Quindío, la transformación de un paso de vía nacional en espacio público al deprimir la calzada y generar un nuevo espacio para los habitantes de la ciudad.

Bajo lo anterior, el presente artículo da cuenta de cómo transformar un paso de vía nacional en el interior del perímetro urbano del municipio de Calaca, Quindío, mediante un corredor verde urbano para mejorar la cualificación del espacio público para el bienestar humano. A través de la articulación de los sistemas naturales, la accesibilidad a los servicios urbanos con un enfoque a los componentes de confort para los habitantes de este entorno que articula y teje la ciudad. Ello, de manera general, revitalizará el área de influencia a lo largo de la respectiva infraestructura existente, y se garantizarán espacios de permanencia y de caminatas seguras para las relaciones interpersonales. Además, se neutralizará la contaminación atmosférica urbana mediante propuestas de vegetación; se desarrollarán nuevas construcciones, como la vivienda, en el marco de la densificación en el interior del suelo urbano propuesto por el Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) y su reglamentación específica en temas de edificabilidad (alturas máximas), además de los porcentajes exigidos para equipamientos, comercio y servicios.

MARCO TEÓRICO

Urbanismo para una nueva ciudad

Así lo titula Ramírez (2021), en el marco de los nuevos retos del desarrollo sostenible pospandemia en el territorio español, en mención de *la ciudad para un tiempo nuevo* en el marco de la Nueva Agenda Urbana, NAU (Quito, 2016), que dispone, entre otros, el concepto de sostenibilidad espacial y equidad bajo lo denominado

efecto de aglomeración. Las ciudades generan un *capital espacial*. Sin embargo, se menciona que el capital espacial no se define meramente como la proximidad o la agregación de poblaciones y servicios. Resalta aspectos como la expansión sin planificación. Esto puede resultar en aislar a la gente de los servicios públicos esenciales; en este sentido, en el municipio de Calarcá se evidenció dicha acción en el proceso de reconstrucción que tuvo la ciudad al otro lado de la vía objeto de análisis, por el sismo del año 1999, y que en su momento limitaba el perímetro urbano. En complemento se retoma lo dicho por Harvey (1973) quien en el estado actual definió la equidad espacial como dependiente de la accesibilidad o relativa facilidad de acceso a servicios importantes.

Urbanismo integral. Nan Ellin (2006) determina que este concepto busca integrar, entre otros, “*lo construido y no construido, arquitectura, paisajismo, sistemas estructurales y ambientales, objeto y suelo, al aire libre y bajo techo*” pág. 2. En este sentido propone cinco (5) calidades del principio de hibridad y conectividad, que mencionan la creación de excelentes espacios cívicos con fuertes conexiones entre sí, y el movimiento dentro de y entre los nodos urbanos, renovando infraestructuras abandonadas o construyendo otras nuevas. El autor menciona ejemplos en los Estados Unidos de conversión de derechos de vía ferroviarios en corredores recreativos y espacio públicos; es High line (2009) uno de los importantes referentes proyectuales. En este sentido, el movimiento *rails to trails conservancy* o conservación de rieles a

senderos define su misión en construir una nación conectada por senderos, proyectando los espacios públicos para crear formas seguras para que todos puedan caminar, andar en bicicleta y estar activos al aire libre. Asimismo, se describe que los senderos han sido utilizados en un casi 200 % en el marco de la pandemia por coronavirus de tipo 2, causante del síndrome respiratorio agudo severo (SARS-CoV-2), lo que determina la necesidad de que los nuevos sean diseñados para atender las dinámicas en materia de salud mundial.

Concordante con lo anterior, se evidencian las propuestas de transformación de espacios construidos con infraestructura para el transporte, como lo es el concurso denominado *Tejiendo la ciudad a partir de la Carlota*, en Caracas, Venezuela, a partir de la oportunidad de transformar la Base Aérea Generalísimo Francisco de Miranda, mejor conocida como La Carlota, en un parque metropolitano de más de 100 ha. de terrenos urbanos. En este estudio de caso, y de la propuesta ganadora de la segunda fase, *Parque la Carlota OPUS + Manuel Delgado Arteaga + Jorge Pérez Jaramillo*, se desarrollaron estrategias relacionadas con equilibrio ambiental, conectividad ecológica y corredores verdes. Una dinámica urbana que genere espacios de integración y permita abordar, de una manera integral, el problema de la movilidad centro-sur-sur-este de la ciudad. En este aspecto, por la concepción de espacio de encuentro ciudadano, se requieren nuevos desarrollos inmobiliarios sostenibles y un modelo de gestión que permita la financiación y la sostenibilidad.

METODOLOGÍA

Para el desarrollo del proyecto, se revisó la información secundaria disponible en los archivos y documentos oficiales del orden municipal, departamental y nacional. El enfoque de la investigación fue de carácter cualitativo y cuantitativo, frente al desarrollo urbanístico existente predio a predio localizados a lado y lado de la vía, a través de la consolidación de información en la respectiva ficha técnica y aplicación de entrevistas semiestructuradas a los diferentes actores identificados en el área de intervención. Lo anterior permitió delimitar sectores de intervención en cada uno de las áreas de oportunidad, áreas de protección y vacíos urbanos. En este sentido, se priorizaron estrategias y proyectos en el marco de lo establecido por la denominada *escala Saaty*, definida en la *Guía metodológica para la elaboración de proyectos*, por las Universidades Del Valle del Cauca, Javeriana y San Buenaventura. En este aspecto es común la existencia de conectores ambientales que permitirán tejer la ciudad y recualificar la sección pública (Urbam Eafit, 2007), Corredores del oriente antioqueño, generación de espacio público de integración y conectividad segura para el desarrollo de nuevos frentes urbanos a partir de la concepción de la imagen de la ciudad en el marco de bordes, sendas, nodos, así como consolidar un gran parque urbano como gran mojón que articule la ciudad. A propósito, de acuerdo con Kevin (1960), la legibilidad de la ciudad *Pág. 11*.

Pág. 11, Es una cualidad visual específica. Es la facilidad con que pueden

reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente. Una ciudad legible hace que sus distintos sitios sobresalientes o sendas sean fácilmente identificables y se agrupan también fácilmente en una pauta global.

RESULTADOS

A partir del diagnóstico territorial se delimitaron cuatro sectores de intervención a lo largo del corredor vial existente. En este sentido, en cada uno de ellos se identificaron áreas para el mejoramiento, consolidación del uso residencial, aprovechamiento del paisaje, topografía y áreas de oportunidad para la consolidación del espacio público que permitan la conectividad de la estructura natural, equipamientos y una movilidad peatonal segura, a partir de la identificación de las diferentes áreas útiles urbanizables de 130 predios localizados en los polígonos delimitados alrededor de la denominada *carrera 18 o variante sur*. Estos, a partir del nuevo trazado del paso de vía nacional fuera del perímetro del suelo urbano, que se viene liderando el Instituto Nacional de Vías (Invías), adscrito al Ministerio de Transporte de Colombia, permitirán la cualificación de esta y del espacio público para el bienestar humano.

Respecto a lo anterior, se mencionan para los cuatro sectores los siguientes resultados:

Sector 1: consolidación de uso residencial.

Este contiene un área de intervención de 57.000 m², en el cual confluyen principalmente los usos residenciales y comerciales complementarios. En este punto

transita y circunda un total aproximado de 2700 habitantes en los barrios Rincón del Bosque, Chambranas, Minuto de Dios, Villa Tatiana I y II, La Floresta, La Esperanza y Margarita Hormaza. La actual infraestructura vial a nivel, junto con la topografía en algunos puntos, genera una fragmentación barrial. Bajo este aspecto, en el marco de la priorización de las estrategias, adoptando el método de la escala de Saaty de la *Guía metodológica para la priorización de proyectos (2012)*, se permitió establecer la puntuación relacionada a igualmente, ligeramente, mucho más, frecuentemente y extremadamente más importante de las diferentes estrategias. Ello determinó que, para el referido sector, las acciones de intervención se enmarcan en la mitigación de la contaminación del aire y ruido, a través de la fitotectura y revitalización de espacios públicos alrededor de nuevos equipamientos principalmente los recreativos.

Sector 2: Parque lineal y reasentamientos.

El tramo 2 contiene un área de intervención de 43.414 m², en el cual confluyen principalmente los usos protección ambiental por geofromas de cañadas y cerros delimitando áreas oportunidad y vacíos urbanos que permitirán consolidar espacios públicos desde el aprovechamiento topográfico para la contemplación del paisaje y la conectividad peatonal, alrededor de la estructura natural. Asimismo, en el sector 1 se dio aplicabilidad al método de la escala de Saaty de la *Guía metodológica para la priorización de proyectos (2012)*, lo que permitió establecer la puntuación relacionada a la estrategia a desarrollar en dicho sector,

en la cual se menciona la creación de espacio público, equipamientos y vivienda. Bajo este aspecto, se contemplan diferentes desarrollos urbanísticos, entre ellos para el uso residencial multifamiliar, en principio en el marco de las alturas definidas desde el Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT). Sin embargo, actualmente solo se permite una altura máxima de cinco (5) pisos. Por ende, y teniendo en cuenta que a la fecha no se cuenta con suelo de expansión del suelo urbano, se hace necesario realizar una revisión excepcional de norma urbanística del referido plan de ordenamiento reglamentada en la Ley 388 de 1997, ajustada bajo otros actos administrativos o normativas, con el fin de dar un mayor aprovechamiento en altura de los predios urbanizables no urbanizados existentes en el respectivo sector.

Sector 3: Reorganización de comercio de servicios y articulación urbana.

El tramo 3 contiene un área de intervención de 47.000 m², en el cual confluyen principalmente los usos comerciales de servicios (hoteles, talleres informales de mecánica automotriz (8) y dos empresas legalizadas). Asimismo, la existencia de un área destinada en su momento para Escombrera Municipal, la cual no se encuentra en servicio. En este punto, cruzan un promedio de 1600 habitantes en los barrios Guaduales I, II y II Etapa, La Isla; y de manera transversal, cruza una estructura natural que conecta dos amplios sectores urbano de la ciudad. Al aplicar la metodología de la escala de Saaty de la *Guía metodológica para la priorización de proyectos (2012)*, se pudo encontrar en

el marco de las estrategias dispuestas que, para la intervención del sector, se obtuvo un mayor puntaje relacionado a la articulación urbana a partir de nuevos frentes urbanos que incluyan la reorganización de actividades comerciales y de servicios en los primeros pisos, paseos y cruces peatonales seguros, fitotectura con las características ecológicas y animalistas propias de la estructura natural existente. Lo anterior permitió tejer el respectivo corredor ecológico con la ciudad y sus caminantes.

Sector 4: Renovación urbana. Conectores a equipamientos y espacios públicos naturales.

El tramo contiene un área de intervención de 34.892 m², en el cual confluyen principalmente usos residenciales sobre suelos de protección ambiental. En este punto habitan y circundan un promedio de 2000 habitantes en los barrios San José y Berlín, específicamente en las áreas alrededor de la ronda hídrica de la quebrada El Naranjal, que cruza aguas abajo por ese sector. Si bien el desarrollo urbanístico debe liderarse bajo la elaboración y ejecución del respectivo plan parcial, aplicamos el método de la escala de Saaty de la *Guía metodológica para la priorización de proyectos (2012)*, con el fin de que las acciones que se lideren desde ese instrumento de planeación desarrollen el marco de la estrategia priorizada que, para el caso, corresponderá al redesarrollo del uso residencial multifamiliar en las áreas útiles urbanizables resultantes de la aplicación de los retiros de quebradas exigidos por el Plan Básico de Ordenamiento Territorial Vigente (PBOT); asimismo, del espacio público

resultante que articule los equipamientos requeridos y permitan el disfrute y la contemplación de los espacios naturales alrededor del cauce.

DISCUSIÓN

La discusión parte desde el crecimiento histórico de la ciudad, que data desde los mapas encontrados desde el año 1890 cuyo contenido evidencia una ciudad como nodo articulador por el norte con Antioquia y por el occidente con Cundinamarca. En este sentido, el crecimiento urbano ha dado respeto a la consolidación de los ejes viales de conectividad nacional de la mano de sus elementos naturales (topografía, red hídrica, relictos, paisaje), cabe anotar que las vías o variantes constituyeron en su momento el límite del perímetro urbano. Sin embargo, con ocasión del sismo del 25 de enero de 1999, los procesos de reconstrucción se dieron al otro lado de la calzada, desbordando dicho límite y hoy representa alrededor de catorce mil habitantes (14.000 hab.), el 26 % de la actual población urbana legalizada a través del respectivo plan básico de ordenamiento territorial en los años 1995 y 2000 con uso residencial principalmente y cuya población diariamente, de manera peatonal, vehicular cruzan dicha vía de alta fragilidad de accidentabilidad.

A partir de los referentes teóricos planteados, de los cuales se menciona la transformación de infraestructura vial a infraestructura verde, a partir de la recualificación de las calles, mediante la generación de espacio público como elemento transformador, articulador espacial

y de conexión peatonal, referimos la discusión para el área de intervención en el marco de la transformación de la denominada *carrera 18 o variante sur Calarcá Q.* Lo anterior, a partir del nuevo trazado vial fuera del perímetro urbano, a cargo del Gobierno Nacional. En este sentido, se plantea cómo revitalizar esta área de oportunidad para el bienestar de los habitantes de este entorno visto desde los siguientes componentes:

Desde lo ambiental, la infraestructura natural contempla áreas de relictos boscosos en áreas de cañadas, áreas de nacimientos de agua que parten de polígonos de guaduales, cuyo crecimiento urbano ha sido ajeno a su protección. Bajo esta condición, se plantea la recuperación de estas, a partir de reasentamientos y del desarrollo de fitotectura de restablecimiento de la cobertura natural que consoliden los ecosistemas o zonas de vida existentes fracturadas por lo construido (vía-edificabilidad), así dar a la ciudad la reeverdización y espacios blandos para contrarrestar el impacto en la temperatura, contaminación del agua, aire, ruido para los residentes circundantes al paso de transporte de carga principalmente.

Complementario a lo anterior, desde lo funcional, la recualificación de la vía existente a una calle urbana encaminada a recibir principalmente las rutas del transporte público urbano, y de manera exclusiva, la ruta intermunicipal con la capital del departamento, municipio de Armenia, como principal lugar de empleo de los residentes en la ciudad de Calarcá. Esta desarrollará áreas de oportunidad y vacíos urbanos existentes que generen un espacio público efectivo o

espacio de transición seguro peatonal. Así, la accesibilidad urbana y conectividad con la movilidad, los equipamientos y los sistemas habitacionales que se diseñen en el interior de estos últimos permitirán el fortalecimiento y el desarrollo de nuevas dinámicas económicas respecto de la localización de establecimientos comerciales y de servicios concordantes a las vocaciones identificadas en cada sector, a lo largo del corredor, lo que permitirá su seguridad y sostenibilidad.

Desde lo institucional, se desarrollan directrices dispuestas desde el Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT), el cual, mediante planes parciales que incluyen dos tramos del área de intervención, y de la mano con las estrategias presentadas en el proyecto, son adaptados y aprobados para su ejecución. En los demás sectores de intervención convergen otros actores, como los propietarios particulares, el municipio de Calarcá y la entidad ambiental, lo cual propenderá hacia la aplicación de los diferentes instrumentos de gestión y financiación coadyuvando a la ejecución de los proyectos y acciones definidas para cada uno de los tramos a intervenir. Sin embargo, a este proceso se suman la revisión y ajuste que deben realizarse al Plan Básico de Ordenamiento Territorial, en materia de norma urbanística para el suelo urbano; asimismo, es clave la inclusión dentro de los diferentes periodos del plan el desarrollo del proyecto.

CONCLUSIONES

A partir de la oportunidad de la construcción de una nueva vía fuera del

perímetro urbano, lo cual viene liderando el Ministerio de Transporte de Colombia, mediante el Instituto Nacional de Vías (Invías), genera una oportunidad para la ciudad que permitirá la transformación de la infraestructura vial existente a una vía de menor impacto ambiental en el paisaje urbano.

La recualificación de la referida vía a una escala más urbana garantizará que la movilidad sea asequible y de forma segura para las personas que requieren desplazarse, cuyo diseño permitirá el desarrollo urbanístico, entre otros, *el terminal de paso* dispuesto desde el Plan Básico de Ordenamiento Territorial PBOT, Acuerdo 015 de octubre 31 de 2000 Concejo Municipal de Calarcá Q. Este articulará la operación del transporte urbano y el intermunicipal solo con el municipio de Armenia, principal destino laboral de los calarqueños, por su cercanía.

Bajo las estrategias dispuestas para intervenir cada sector identificado en el respectivo corredor, convergen la fragmentación de la estructura ambiental (topografía, bosques, áreas de protección). En este aspecto, se buscó recomponer el tejido natural mimetizando la separación por la vía de paso nacional, generando un área para el aprovechamiento y la revegetalización en un 60% principal, aspecto que coadyuva a la regulación de la temperatura, frente a un 40% de área dura útil urbanizable determinada por áreas de oportunidad y vacíos urbanos que permitieron el desarrollo de equipamiento públicos, espacios públicos, nuevos desarrollos habitacionales

y conectividad urbana. Cabe resaltar que los diferentes desarrollos urbanísticos y arquitectónicos que apuesten por un enfoque paisajístico hacia la cadena de montañas que conforma la Cordillera Central de los Andes de Colombia, y en una de ellas la denominada vista hacia Peñas Blancas, principal elemento natural de identidad para todos los calarqueños.

Así mismo, se delimitó un área densamente poblada y edificada para la renovación urbana para el redesarrollo

y consolidación de la edificabilidad, respectivamente, cuyo plan parcial propenderá hacia los reasentamientos, bien sea en sitio en las áreas útiles o fuera del alcance de los fenómenos de inundación en relación con el uso residencial. Los demás usos en el marco de las respectivas obras de mitigación o estructura portante respecto al cauce y su protección permitieron interactuar, tanto con el urbanismo propuesto como el diseño arquitectónico de las edificaciones que se propagan.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Harvey David (1973) *Urbanismo y desigualdad social*. Editorial siglo XXI Editores

Lynch, K. (1998). *La imagen de la ciudad*. Editorial Gustavo Gili, S. L.

Concejo Municipal – (2000). *Acuerdo 015 del treinta y uno (31) de octubre Plan Básico de Ordenamiento territorial*. Calarcá Quindío

Nan, E. (2006). *Integral Urbanism*. Routledge.

Urbam Universidad EAFIT (2014). *Civilizar las calles*. <https://www.eafit.edu.co/centros/urbam/academia-investigacion/investigacion/Paginas/civilizar-las-calles.aspx>

Urbam Universidad EAFIT (2014). *Parque entre orillas*. <https://www.eafit.edu.co/centros/urbam/proyectos/Paginas/entre-orillas.aspx>

Urbam Universidad EAFIT (2016). *Corredores Estratégicos Oriente*.

Urbam, Centro de Estudios Urbanos y Ambientales. (2016). *¿Por qué diseñar corredores de recuperación ambiental, movilidad sostenible y ordenamiento territorial? En: Corredores estratégicos de movilidad, ordenamiento territorial y recuperación ambiental para el oriente antioqueño (8-244)*. Universidad EAFIT 2016.

Urbam, EAFIT. (2017). *Diálogos sostenibles para el desarrollo de Envigado*. <https://www.eafit.edu.co/centros/urbam/articulos-publicaciones/Paginas/dialogos-sobre-desarrollo-sostenible-envigado.aspx>

Ramírez, J. M. (2021). *Urbanismo para una nueva ciudad*. Aranzadi.